

INFRA.TO

infrastrutture per la mobilità

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 2024

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

Relazione e bilancio al 31.12.2024

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 SUPPLEMENTI

DOTT.SSA MIRIAM DENISE CAGGIANO

DOTT. MAURIZIO CACCIOLA

SOCIETÀ DI REVISIONE ¹

CROWE BOMPANI ASSURANCE SERVICES S.P.A.

IL RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

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

DOTT. RICCARDO PATUMI

Avv. NICOLA MARCO GIANARIA

ING. LUCA MARMO

¹ Nominata dall'Assemblea Ordinaria in data 21 maggio 2024

INDICE

Pag.	5 – Relazione sulla gestione
	5 – <i>Andamento macroeconomico generale</i>
	19 – <i>Situazione patrimoniale ed economica</i>
	21 – <i>Andamento generale della gestione operativa</i>
	29 – <i>Oneri e proventi finanziari e straordinari ed imposte sul reddito</i>
	30 – <i>Investimenti ed attività di engineering</i>
	50 – <i>Prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità</i>
	53 - <i>Gestione dei rischi ed adempimenti ex D.lgs. n. 175/2016</i>
	53 – <i>Informazioni attinenti alla sicurezza, all'ambiente ed al personale</i>
	60 – <i>Attività di ricerca e sviluppo</i>
	66 – <i>Rapporti con le parti correlate</i>
	70 – <i>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>
	70 – <i>Evoluzione prevedibile della gestione</i>
	72 – <i>Situazione finanziaria</i>
	80 – Bilancio d'esercizio: Stato Patrimoniale e Conto Economico
	85 - Rendiconto finanziario
	86 – Nota integrativa
131	– Relazione del Collegio Sindacale e Relazione del Revisore Legale

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Il Bilancio 2024 della Società Infratrasporti.To S.r.l. si chiude con un risultato positivo al netto delle imposte di circa 256 mila Euro, in miglioramento rispetto al risultato del 2023 (24,4%; +50,3 mila Euro circa in valore assoluto), inferiore al dato del PEF²⁰²⁴ (-44%; -202 mila Euro in valore assoluto) elaborato nei mesi di ottobre e novembre 2018 (il PEF è in via di revisione da parte della Società).

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 2024 è proseguito l'impegno della Società per raggiungere gli obiettivi istituzionali affidati dal Socio unico: nello specifico sono continuati 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 in corso gli interventi per la "migrazione del sistema di segnalamento" della intera 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.

Tutti questi interventi sono classificati come "*infrastrutture strategiche*" dal nuovo Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 50/2016, da ultimo modificato dal decreto "correttivo" d.lgs. 56/2017), che ha abrogato la cd. "legge obiettivo".

Relativamente alle attività afferenti alla realizzazione dell'intervento della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino, Infratrasporti ha un duplice ruolo di struttura di supporto al Commissario e di Progettista incaricato della redazione del PFTE ex D.Lgs. 36/2023 recante la rimodulazione dell'intervento della tratta "Rebaudengo-Politecnico".

La proposta di rimodulazione si è resa necessaria in quanto il Quadro economico del Progetto definitivo consegnato alla Città alla fine del 2023 ha evidenziato un aumento del 36,2% dovuto agli incrementi dei costi connessi al cosiddetto "caro materiali" correlato agli eventi macroeconomici europei e mondiali (pandemia, crisi Russia-Ucraina, logistica Mar Rosso ecc.), come attestato dai numerosi provvedimenti normativi e dalla disciplina emergenziale intervenuta in questi anni.

La proposta di rimodulazione è stata elaborata dai Progettisti di Infratrasporti ed è stata presentata dal Commissario straordinario per rispondere alla richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di garantire la realizzazione dell'intervento per lotti funzionali con le risorse disponibili a legislazione vigente. Tale proposta consta nella suddivisione della tratta "Rebaudengo-Politecnico", in due lotti funzionali, di cui, il Lotto funzionale 1 "Rebaudengo - Porta Nuova", che grazie alla razionalizzazione di alcune opere definite nel Progetto definitivo, permetterà di rientrare nelle risorse economiche già stanziata pari a euro 1.828.000.000,00, mentre il Lotto funzionale 2 "Porta Nuova-Politecnico" sarà opzionale al primo e verrà realizzato in funzione della disponibilità di future risorse economiche.

Per quest'ultimo lotto, la Città di Torino, con il supporto di Infratrasporti e del gestore del servizio TPL di Torino GTT S.p.A., ha presentato istanza di richiesta di interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria, di cui all'Avviso n. 3 MIT del 09/02/2024.

Il dettaglio delle attività espletate in questo ambito è riportato nel capitolo seguente dedicato agli investimenti ed all'attività di engineering svolta dalla società.

Con riferimento alle altre attività di engineering svolte dalla società, si segnalano le seguenti principali attività:

- nell'ambito dell'intervento di Linea 2, Infra.To è coinvolta nella rimodulazione del Progetto Definitivo e contestuale conversione dello stesso in PFTE per Appalto Integrato da sviluppare in conformità al nuovo Codice Appalti di cui al D.Lgs. 36/2023;
- progettazione infrastrutturale orientata allo sviluppo e valorizzazione della rete tranviaria della Città di Torino finalizzata all'incremento dell'efficacia del trasporto collettivo ed al miglioramento dell'efficienza del trasporto pubblico, in sinergia con l'ampliamento della rete infrastrutturale della Metropolitana Automatica, il Sistema Ferroviario Metropolitan ed il trasporto su gomma; nello specifico, nell'ambito della convenzione con il Comune di Torino, è stato avviato il progetto di fattibilità tecnico-economica per appalto integrato relativo alla realizzazione linea 12 tranviaria e del recupero della linea ferroviaria "Torino-Ceres", di cui nel seguito si riporta ampia trattazione nel capitolo relativo agli investimenti.

Nel corso del 2024 sono infine cresciute le attività 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 GTT S.p.A., nell'ottica del progressivo miglioramento ed efficientamento del sistema dei trasporti pubblici al servizio dell'area metropolitana torinese.

L'economia italiana, nel 2024, ha continuato a perdere progressivamente lo slancio che l'aveva caratterizzata nel biennio 2021-2022, periodo nel quale si era contraddistinta per tassi di crescita particolarmente significativi e superiori a quelli dei principali partner europei (+12,3%, contro il +9% della Francia e il +5% della Germania).

Il PIL italiano si è attestato ad un livello pari a circa a 2.189 miliardi di Euro correnti, con un aumento del 2,9% rispetto al 2023, che tuttavia scende allo 0,7% in termini di volumi.



Dal lato della domanda, le esportazioni di beni e servizi hanno significativamente contribuito alla crescita del PIL nel 2024 per circa il 32,7%, percentuale tuttavia in flessione rispetto al 2023. Il saldo fra le esportazioni e

le importazioni, comunque, migliora ancora e concorre per il 2,3% al valore del PIL (era stato pari all'1,4% nel 2023).

Crescono i consumi interni del 2,5% che costituiscono circa il 75,5% del PIL stesso, mentre restano sostanzialmente stabili gli investimenti (pari a circa il 22% del PIL).

Tabella 6. Conto economico delle risorse e degli impieghi - Valori a prezzi correnti (milioni di euro)
Dati destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario*

	Prodotto interno lordo	Importazioni di beni e servizi fob	Esportazioni di beni e servizi fob	Esportazioni nette	Variaz. scorte e ogg. di val.	Consumi finali nazionali	Investimenti fissi lordi
2020	1.668.855	418.732	476.568	57.836	- 4.852	1.312.431	303.440
2021	1.839.179	534.108	571.182	37.074	20.569	1.399.622	381.914
2022	1.997.339	738.443	701.937	- 36.506	55.422	1.542.844	435.582
2023	2.132.681	687.288	717.775	30.487	8.771	1.611.991	481.433
2024	2.189.097	665.264	715.807	50.543	5.871	1.652.072	480.610

Fonte: Istat

La contrazione dell'attività industriale, con particolare riferimento alla crisi del settore automotive (uno dei pilastri dell'industria italiana), è tra i principali fattori che hanno influenzato il rallentamento dell'economia, oltre, naturalmente, ad un contesto globale instabile che alimenta un clima di incertezza, nonostante una politica monetaria finalmente meno restrittiva, che non sembra, tuttavia, riuscire ad avere un positivo impatto sugli investimenti.

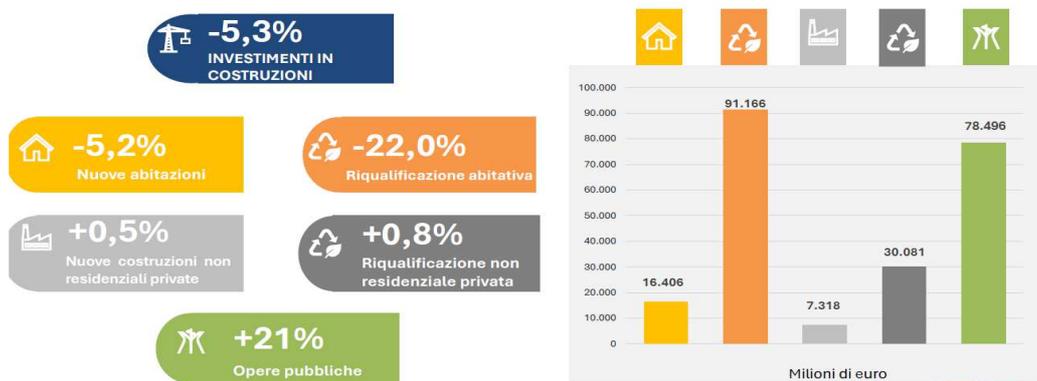
Nel mese di dicembre 2024, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, ha registrato un aumento dello 0,1% su novembre e dell'1,3% su dicembre 2023. In media, nel 2024 i prezzi al consumo registrano una crescita dell'1,0% in decisa flessione rispetto all'anno precedente (+5,7% nel 2023). Al netto dei beni energetici e degli alimentari freschi, i prezzi al consumo salgono del 2,0% (+5,1% nell'anno precedente) e al netto dei soli beni energetici del 2,1% (+5,3% nel 2023).

Il mercato dei mutui in Italia nel 2024 evidenzia segnali di netta ripresa, dopo un 2023 difficile a causa della progressiva crescita dei tassi di interesse euribor. I quattro tagli sul costo del denaro varati dalla Banca Centrale Europea nel corso dell'anno 2024 hanno avuto effetti positivi sul mercato: il TAN medio dei mutui a tasso variabile a 20 e 30 anni è calato di oltre un punto percentuale rispetto a gennaio, passando dal 4,94% al 3,93% di dicembre.

Il tasso euribor 6 mesi, che aveva superato il 4% alla fine del 2023, nel corso del 2024 è progressivamente sceso fino al 2,6% alla fine di dicembre 2024, trend di discesa che si sta confermando anche nei primi mesi del 2025.

In questo complesso quadro congiunturale, fortemente influenzato da significative incertezze sull'andamento dell'economia mondiale, Ance stima per il 2024 una flessione tendenziale degli investimenti in costruzioni del -5,3% in termini reali.

I comparti nel 2024

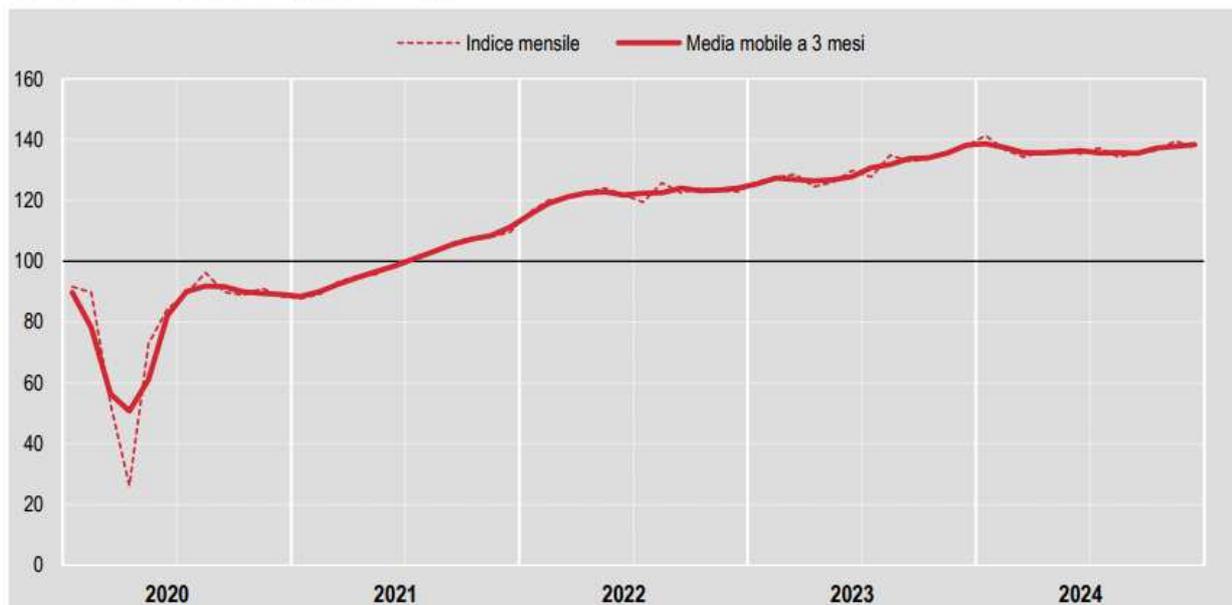


Fonte: ANCE

Questo dato, che conferma, sebbene con un leggero miglioramento, la previsione negativa rilasciata un anno fa, risente del consistente calo della manutenzione straordinaria abitativa, a fronte dell'ottima performance delle opere pubbliche, trainate dalla realizzazione dei lavori PNRR.

L'indice Istat della produzione nelle costruzioni (comprensivo anche della manutenzione ordinaria), corretto per gli effetti di calendario, a novembre 2024 registra aumento del +3,6% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente che porta il risultato complessivo dei primi 11 mesi a +5,5% nel confronto con lo stesso periodo del 2023.

FIGURA 1. PRODUZIONE NELLE COSTRUZIONI, INDICE DESTAGIONALIZZATO E MEDIA MOBILE A TRE MESI
 Gennaio 2020 – Dicembre 2024 (base 2021=100)



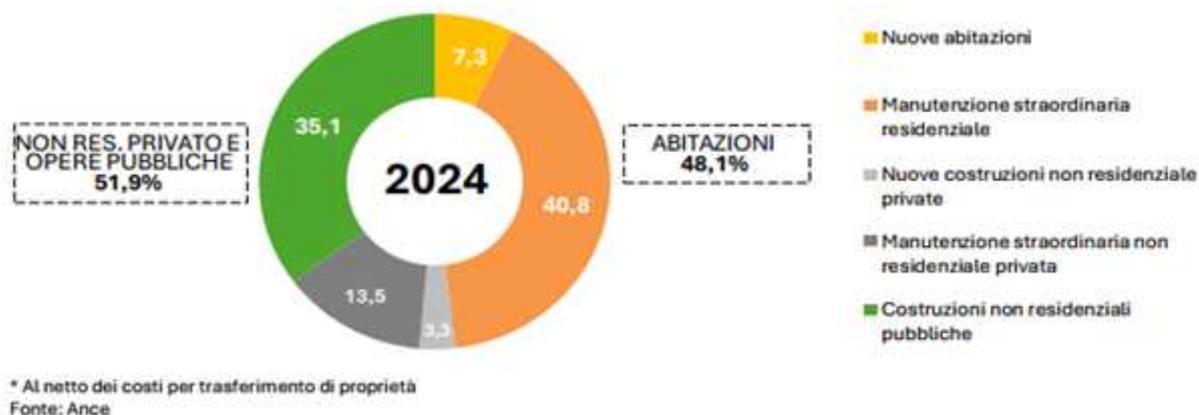
Fonte: ISTAT

In questo contesto, la stima Ance per il 2024 è di una prima flessione tendenziale degli investimenti in costruzioni in termini reali.

Tale scenario, che conferma la tendenza negativa stimata un anno fa, risente del consistente calo della manutenzione straordinaria abitativa.

Di contro, si conferma il proseguimento dell'ottima performance delle opere pubbliche, trainate dalla realizzazione dei lavori PNRR.

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI* PER COMPARTO - Composizione %



I dati nei conti economici trimestrali elaborati dall'Istat indicano, per gli investimenti in costruzioni (al lordo dei costi per il trasferimento della proprietà) un terzo trimestre 2024 in aumento del +1,7% su base annua, sintesi di una riduzione nel comparto abitativo (-3,4%) e di un andamento ancora positivo degli investimenti in fabbricati non residenziali e altre opere (+8,9%).

I permessi di costruire, indicatore utile per stimare la produzione futura, evidenziano, per l'edilizia residenziale, un'inversione di tendenza nei volumi concessi (-2,4% nel 2022 e -7,6% nel 2023 su base annua), dopo la dinamica positiva che ha caratterizzato il periodo compreso tra il 2016 e il 2021, con la sola eccezione dell'anno pandemico.

I dati del 2024, indicano per le nuove superfici concesse una stazionarietà (+0,1%) nel confronto con l'anno precedente.

Per quanto riguarda l'edilizia non residenziale, a seguito di un biennio 2021-2022 caratterizzato da aumenti tendenziali rispettivamente del +22,1% e del +7,8% in termini di volumi concessi, si rileva una battuta di arresto nel 2023 (-2,4% su base annua), seguita da un recupero nel 2024, in aumento +5,2% di nuove superfici concesse.

Con riferimento al mercato immobiliare residenziale, si rilevano primi segnali di ripresa dopo un calo delle transazioni, dovuto principalmente alla contrazione del credito bancario destinato all'acquisto di abitazioni. A partire, infatti, dalla fine del 2022, l'accesso ai mutui è diventato più complesso, anche per criteri di erogazione più stringenti imposti dagli istituti di credito, fattore che ha inevitabilmente influito sulla capacità di spesa delle famiglie e sul numero di transazioni immobiliari.

In merito al comparto delle opere pubbliche, il monitoraggio dei dati Ance – Infoplus sulle gare pubblicate per lavori pubblici evidenzia un consistente ridimensionamento della domanda dopo i livelli eccezionali raggiunti nel biennio precedente.

Il PNRR, principale motore di tale espansione, già dalla seconda metà del 2023, ha infatti esaurito la fase di gara/aggiudicazione, entrando pienamente nella successiva, ovvero quella riferita all'avvio delle opere.

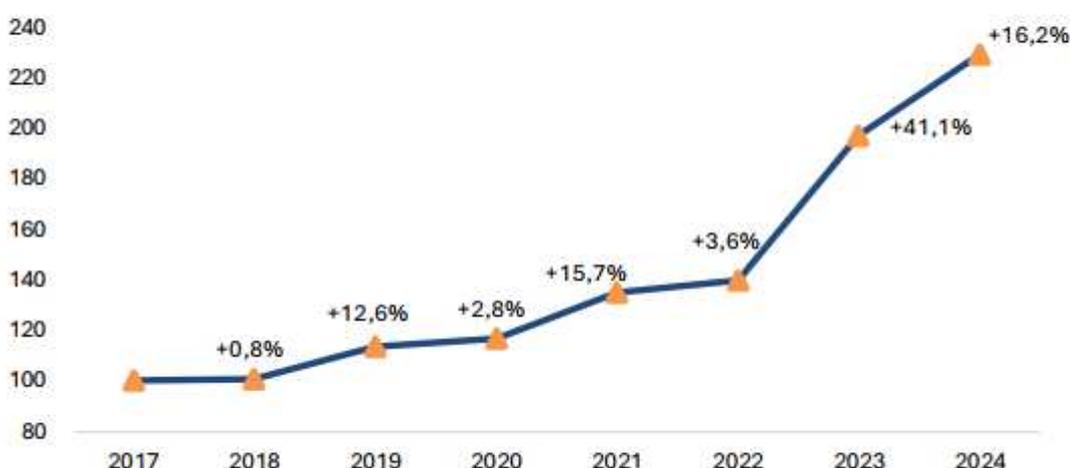
La spesa riferita a investimenti riconducibili al settore delle costruzioni ammonta a circa 32 miliardi, che si riducono a 18 miliardi se si escludono gli investimenti di efficientamento energetico degli immobili finanziati tramite Superbonus.

Tale risultato è spiegato principalmente dalla realizzazione degli investimenti ferroviari e di quelli di competenza degli enti territoriali che, nel corso del 2024, hanno ulteriormente rafforzato la propria attività di investimento.

La **spesa in conto capitale dei comuni è aumentata del 16,2%**, dopo l'eccezionale incremento dello scorso anno (+41,1%), spiegato dalla chiusura dei fondi strutturali 2014-2020.

La crescita, corrispondente a circa 3 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi nell'ultimo anno, vede la realizzazione degli interventi del PNRR, compresi quelli che a seguito della revisione sono usciti dal perimetro del Piano, e la prosecuzione degli investimenti ordinari finanziati a partire dal 2016.

ANDAMENTO DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE DEI COMUNI ITALIANI Periodo 2017- 2024 (n.i. 2017=100)



Elaborazione Ance su dati Siope (RGS)

L'occupazione nel settore delle costruzioni continua a registrare nel complesso variazioni positive, sebbene con qualche segnale di rallentamento. I dati elaborati dalle Cnce su 113 casse edili/edilcasse evidenziano, nei primi 9 mesi del 2024, un aumento nel confronto con lo stesso periodo del 2023 per il numero di ore lavorate e per i lavoratori iscritti, sebbene con intensità diversa: infatti, se per le ore lavorate l'incremento si attesta al +4,2%, per i lavoratori iscritti quest'ultimo sale al +5,5%.

Tuttavia, l'analisi mensile delle ore lavorate evidenzia dinamiche altalenanti già da marzo 2024, che registra una diminuzione del -7,2% rispetto allo stesso mese del 2023, seguita da un'ulteriore flessione del -0,9% di giugno.

A partire dal mese di agosto, la dinamica diventa negativa con un calo del -6,9%, seguito dal -2,9% di settembre.

Per i lavoratori si rileva invece un rallentamento nei tassi di crescita (+1,1% a settembre, contro il +8,2% di gennaio).

ORE LAVORATE E LAVORATORI ISCRITTI

ORE LAVORATE E LAVORATORI ISCRITTI

Var. % mensili rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente



Elaborazione Ance su dati CNCE : dati su 113 casse edili /edilcasse. Estrazione di novembre 2024

Nel 2024 si conferma la dinamica di riduzione dei prezzi per quasi tutti i principali materiali da costruzione, dando seguito, seppur con minore intensità, all'importante discesa sperimentata nell'anno precedente.

In particolare, nei primi undici mesi del 2024, riduzioni più significative caratterizzano il gas naturale e l'energia elettrica (-19,7% e -15,4% rispettivamente su base annua), oltre al PVC che manifesta un'ulteriore flessione del 15,5% nel confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente. Più contenuta è stata la diminuzione del ferro tondo per c.a. (-10,2%), dovuta alla perdurante debolezza dell'attività industriale in Italia, e più in generale, in Europa.

Segue il gasolio, in diminuzione del -8,8%, su cui incide il crollo dei consumi in Cina (attribuibile alla maggior penetrazione di veicoli elettrici ed ibridi nel parco automobilistico nazionale) e il bitume (-2%), che dopo la salita dei prezzi nei primi 4 mesi d'anno è tornato in campo negativo grazie alle forti contrazioni registrate da agosto in poi.

Di contro, per le materie plastiche si osserva un cambio di segno, con variazioni positive dei prezzi comprese tra il +1,7% del polietilene (HDPE) e il +5,9% del polipropilene in confronto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Analogamente, anche il rame con un incremento del +7,4% su base annua, evidenzia un aumento nelle quotazioni, complice la forte domanda proveniente sia dei paesi avanzati sia di quelli emergenti, sempre più attenti alla sostenibilità ambientale. Il metallo rosso, infatti, risulta essenziale per l'implementazione di tecnologie funzionali alla transizione ecologica, quali veicoli elettrici, pannelli solari e infrastrutture per le energie rinnovabili. In questo scenario, è tuttavia importante sottolineare che la disinflazione sperimentata

negli ultimi due anni non è riuscita a ricondurre il livello dei prezzi di alcuni materiali al di sotto delle medie del periodo immediatamente successivo alla pandemia.

Da un'analisi di più lungo periodo si osservano, rispetto all'intervallo di tempo compreso tra gennaio e novembre 2021, notevoli aumenti per i combustibili, quali petrolio (+26,7%) e gasolio (+37,1%).

Non da meno è l'incremento realizzato dal bitume (+26,2%), mentre più contenuti risultano quelli del rame (+7,9%) e del polistirene (+1%).

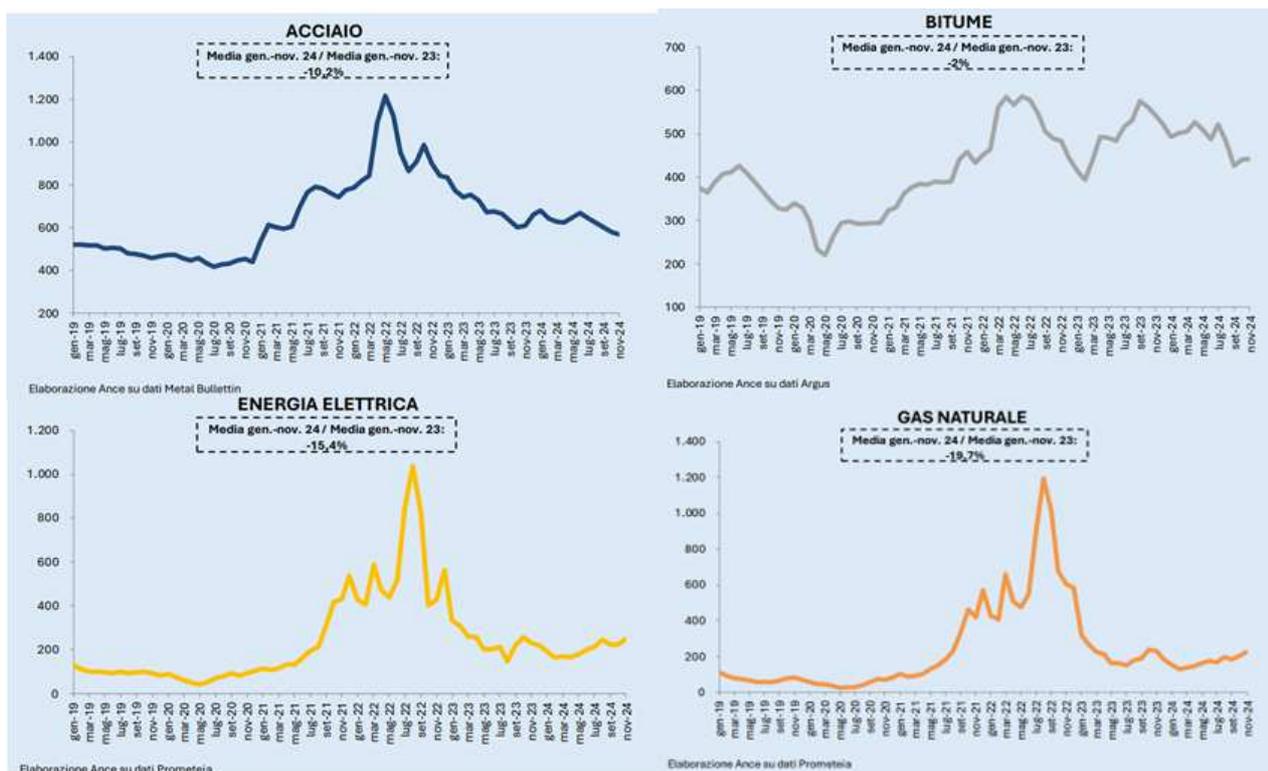
In questo contesto, le imprese di costruzioni si trovano ad affrontare, per contratti antecedenti agli aumenti sopramenzionati, perduranti aggravii di costo, relativi sia alla più elevata spesa energetica necessaria per le lavorazioni sia al rincaro di alcuni materiali impiegati nei cantieri.

In tal senso vanno lette le normative specifiche che intervengono a compensazione dei lavori per il fenomeno già richiamato del cosiddetto "caro materiali".

VARIAZIONI DI PREZZO DI ALCUNI MATERIALI DA COSTRUZIONE				
Materiale	Fonte	Var % media 2023/ media 2022	Var % gen.-nov. 2024/ gen.-nov. 2023	Var % gen.-nov. 2024/ gen.-nov. 2021
Ferro - acciaio tondo per cemento armato	Metal Bulletin	-26,3%	-10,2%	-7,7%
Polietilene (HDPE)	Prometeia	-26,2%	+1,7%	-25,7%
Polietilene (LDPE)	Prometeia	-33,9%	+5,8%	-32,9%
Polipropilene	Prometeia	-27,9%	+5,9%	-26,0%
PVC	Prometeia	-39,9%	-15,5%	-39,0%
Polistirene	Prometeia	-20,2%	-1,1%	+1,0%
Rame	Prometeia	-6,0%	+7,4%	+7,9%
Petrolio	Prometeia	-19,6%	-0,2%	+26,7%
Gasolio	Prometeia	-24,5%	-8,8%	+37,1%
Bitume	Argus	-4,7%	-2,0%	+26,2%
Legname di conifera piallato grezzo, Italia (€/mc)	Prometeia	-27,6%	-1,3%	-38,1%
Gas Naturale	Prometeia	-68,5%	-19,7%	-17,8%
Energia Elettrica	Prometeia	-58,9%	-15,4%	-4,3%

Elaborazione Ance su dati Metal Bulletin, Prometeia e Argus

I grafici che seguono danno evidenza dell'andamento dei prezzi precedentemente descritti.



Dopo tre anni di crescita, il settore manifatturiero piemontese decresce in tutti i trimestri del 2024, seppure di un valore contenuto.

La flessione del settore manifatturiero nel 2024 in Piemonte è stata pari allo 0,8% con una riduzione men che proporzionale del fatturato del 0,4%; si riducono anche gli ordinativi (-0,3% gli ordinativi interni e -0,2% gli ordinativi esteri).



La maggior parte dei settori di specializzazione della manifattura piemontese evidenzia risultati negativi, con esclusione delle industrie alimentari (+5%) delle industrie del legno e del mobile (+1,3%) e delle industrie chimiche, petrolifere e delle materie plastiche (+0,9%).



Estremamente negativa la performance dell'industria dei mezzi di trasporto (-9,2%), ma anche delle industrie elettriche ed elettroniche (-4,4%) e delle industrie meccaniche (-3,7%), mentre più contenuta appare la flessione (comunque superiore al 2%) delle industrie tessili, dell'abbigliamento e delle calzature, così come dell'industria dei metalli.

Analizzando il campione delle imprese manifatturiere intervistate sotto il profilo dimensionale si segnala un trend ancora debolmente positivo per le PMI che nel IV trimestre 2024 registrano variazioni che vanno dal

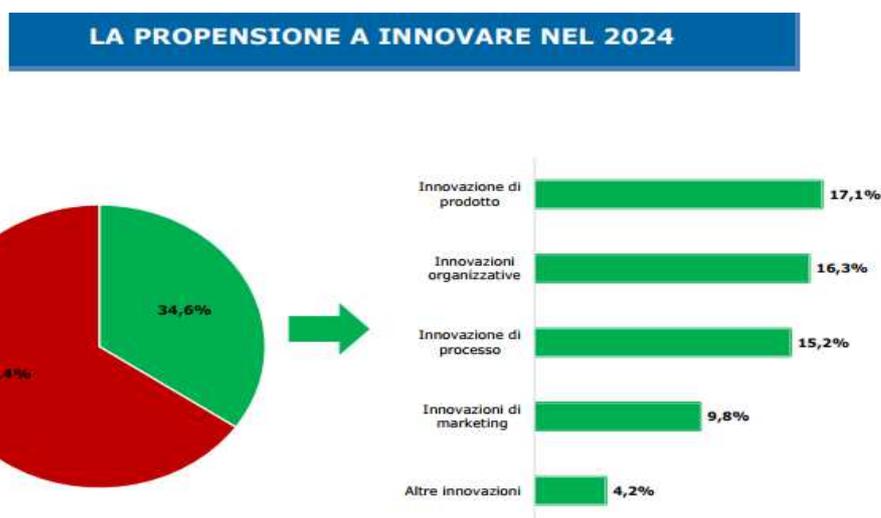
+0,1% delle microimprese (0-9 addetti) al +0,5% delle imprese di medie dimensioni (50-249 addetti) passando dal +0,4% delle piccole imprese (10-49 addetti).

Sono le grandi aziende, quelle con oltre 249 addetti, a trascinare in negativo il risultato complessivo del tessuto manifatturiero regionale, segnando una contrazione significativa, sia nel quarto trimestre 2024 (-7,5%) che nell'intero anno 2024 (-4,4%).

Nel corso del 2024 il 30,8% delle imprese manifatturiere piemontesi ha effettuato investimenti, quota in calo rispetto al 2023 (34,7%), e superiore alle previsioni formulate dalle stesse imprese per il 2025 (27,8%).

Le industrie chimiche e delle materie plastiche (45,4%), dei mezzi di trasporto (41,9%), meccaniche (41,4%) e alimentari (41,4%) mostrano una maggiore tendenza a investire, mentre a livello territoriale si segnalano Vercelli (39,5%) e Torino (37,6%).

La propensione si conferma, inoltre, in aumento al crescere della dimensione aziendale: il 93,5% delle imprese di grandi dimensioni (oltre 250 addetti) ha effettuato investimenti, a fronte del 25,3% delle imprese con meno di 10 addetti.



Fonte: Unioncamere Piemonte, 213ª Indagine congiunturale sull'industria manifatturiera piemontese

In questo quadro congiunturale certamente non positivo, assieme ad una normativa in continua evoluzione e di non sempre semplice interpretazione ed applicazione Infratrasporti ha comunque garantito la continuità degli interventi in corso di esecuzione nonché lo sviluppo di nuovi progetti in massima parte in stretta collaborazione con il socio unico Città di Torino.

In particolare, sono stati mantenuti attivi gli interventi già in corso di esecuzione (prolungamento ovest, 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 a causa dell'esposizione bancaria, seppure nel corso del 2024 si siano sensibilmente e progressivamente ridotti i tassi d'interesse a causa della riduzione dei tassi euribor quotati dal mercato.

Infratrasporti gestisce attualmente Assets relativi al sistema della mobilità dell'hinterland torinese per un valore complessivo di oltre 2 miliardi di Euro al lordo delle quote ammortizzate, senza tenere conto dei lavori in corso che riguardano interventi già definiti per circa 840 milioni di Euro, di cui circa il 40% già eseguiti (lavori in corso).

Nel 2024 la società ha proseguito nell'attuazione del piano di sviluppo infrastrutturale formalizzato nel Piano degli Investimenti 2024-2026 approvato dal socio unico nell'Assemblea del 5 maggio 2024.

Al 31 dicembre 2024 risultano in corso di realizzazione interventi per circa 530 milioni di Euro di opere infrastrutturali connesse alla Linea 1 della Metropolitana Automatica, tutte qualificate come strategiche e pertanto contribute quasi integralmente con risorse pubbliche, nonché ulteriori 90 milioni di Euro di interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture in esercizio pianificati nel triennio 2025-2027 (di cui circa 50 milioni di Euro circa sulla Linea 1 della Metropolitana Automatica e 40 milioni di Euro circa 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" (di cui 5,78 milioni di Euro già incassati).

La società è stata inoltre chiamata a realizzare per conto del socio unico alcuni interventi tranviari contribuiti dallo Stato con fondi ministeriali per complessivi 230 milioni di Euro circa.

Infine Infratrasporti ha collaborato con GTT alla predisposizione della documentazione che la Città di Torino ha dovuto produrre per l'avviso 3 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presentando 5 interventi infrastrutturali (3 relativi ad infrastrutture metropolitane e 2 per il potenziamento della rete tranviaria) per un investimento complessivo di quasi 1,1 miliardi di Euro.

In sintesi, tra metropolitana e rete tranviaria si segnalano i seguenti principali interventi infrastrutturali in corso di realizzazione:

- 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 nonché i lavori per il secondo lotto funzionale Collegno Centro - Cascine Vica. L'intero intervento infrastrutturale registra al 31/12/2024 un avanzamento lavori pari a circa 204,4 milioni di Euro pari al 72,1% del costo complessivo dell'opera (ad oggi stimato in 283,6 milioni di Euro, al netto del futuro caro materiali).
La copertura finanziaria sia del primo lotto funzionale (il cui costo complessivo è stimato in 130 milioni di Euro) che del secondo lotto funzionale (il cui costo complessivo è stimato in 153,6 milioni di Euro) è garantita interamente dallo Stato, che ha già erogato circa il 77,1% del contributo disponibile, al netto del contributo per il "caro materiali";
- 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 31/12/2024 pari a circa 12,5 milioni di Euro; 32,1% del costo complessivo delle opere);

- esecuzione del Contratto d'Appalto per la migrazione del sistema di segnalamento dall'analogico VAL al sistema digitale CBTC della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino in esercizio, 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. L'avanzamento del progetto è pari a circa 103,8 milioni di Euro ovvero il 69,8% del costo complessivo dell'intervento ad oggi stimato in circa 150 milioni di Euro);
- interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture in esercizio della Linea 1 della metropolitana e sulla rete tranviaria di proprietà e affidata dalla Città di Torino.

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

- nell'ambito della convenzione stipulata con il Commissario Straordinario per la realizzazione della Linea 2 della Metropolitana di Torino, revisione del Progetto definitivo ed assistenza tecnico-amministrativa per la definizione delle procedure di appalto;
- 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 ai sensi della Convenzione Ferrofilo tranviaria per il diritto d'uso degli impianti filoferrotranviari e di fermata, approvata dal 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.

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.

Inoltre, a seguito della variazione statutaria approvata il 30 novembre 2022, è stata indicata tra le attività esercitabili da Infratrasporti anche quella di “centralizzazione delle committenze, anche ausiliarie, ai sensi dell'art. 3 comma 2, lettere l) e m) e dell'art. 37 del decreto legislativo 50/2016 e s.m.i.”, *ratione temporis* applicabile. In particolare, è previsto che la società possa: (i) aggiudicare appalti e stipulare ed eseguire contratti per conto delle Amministrazioni Pubbliche socie, di amministrazioni aggiudicatrici e enti aggiudicatori; (ii) stipulare accordi quadro ai quali le stazioni appaltanti qualificate possono ricorrere per l'aggiudicazione dei propri appalti; (iii) gestire sistemi dinamici di acquisizione e mercati elettronici.

Infratrasporti è dunque tenuta, nell'ambito delle proprie attività ed in quanto società interamente partecipata dal Comune di Torino ed organizzata secondo il modello *in house providing*, all'applicazione della normativa sui contratti pubblici (oggi D.Lgs. n. 36/2023 e disciplina connessa, quale a titolo esemplificativo L. n. 136/2010 s.m.i., D.lgs. n.33/2013 s.m.i., D. lgs. n. 159/2011, etc.). In ragione di ciò, in ottemperanza alle recenti disposizioni che hanno introdotto il sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti, volto a razionalizzare le modalità di soddisfazione della domanda pubblica attraverso la riduzione e la professionalizzazione delle stazioni appaltanti, Infratrasporti si è qualificata ai sensi degli artt. 62 e 63 e dell'allegato II.4, per i livelli “L1 -

lavori” (possibilità di bandire procedure per lavori senza limite di valore) e “SF2 - servizi e forniture” (possibilità di bandire procedure per servizi e forniture fino a € 5milioni).

Allo stato, in ragione delle attività oggi stimate, Infratrasporti ha proposto istanza di qualificazione con riserva per il livello massimo di servizi e forniture (SF1) e per operare quale centrale di committenza qualificata senza limiti, di cui è in attesa della conclusione del procedimento instauratosi avanti ad ANAC.

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.

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.

Alla fine del 2024, tenuto conto del protrarsi dei lavori sia della tratta Collegno-Cascine Vica sia della migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, è stata richiesta alle banche finanziatrici (Banco Santander-CDP) la proroga di un anno del periodo di utilizzo della linea di credito evergreen di 45 milioni di Euro finalizzata ad anticipare i correlati contributi statali. Tenuto conto dell’effettivo utilizzo prospettico della Linea di credito è stata richiesta altresì la riduzione a 30 milioni di Euro di tale linea di credito. Al 31 dicembre 2024 linea di credito era utilizzata per Euro 20.685.979.

Nel corso del 2024 si è concluso il complesso iter per l’ottenimento del finanziamento del deposito la cui procedura era stata avviata attraverso una consultazione di mercato. La suddetta procedura si è conclusa nel mese di dicembre 2024 con la stipula del contratto di finanziamento con il Banco BPM redatto dallo Studio Chiomenti in contraddittorio con i legali di Infratrasporti (Leading Law). E’ ancora in corso il completamento delle “conditions precedent” necessarie per l’effettuazione della prima erogazione.

Infratrasporti ha continuato nel corso del 2024 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.

In attuazione di tale Protocollo il responsabile ICT dal 2023 riceve settimanalmente dei report con l’indicazione delle criticità in termini di “cyber security” per l’Italia e a livello internazionale.

Nel corso del 2024 non è stato necessario segnalare alla Polizia Postale nessun incidente informatico sospetto che potesse pregiudicare la sicurezza dei sistemi secondo gli elementi indicati nei report.

SITUAZIONE PATRIMONIALE ED ECONOMICA

L'andamento economico e patrimoniale della gestione così come risultante dagli schemi di Stato Patrimoniale e di Conto Economico al 31 dicembre 2024 e dalla Nota Integrativa evidenzia un risultato d'esercizio pari a circa 256 mila Euro.

Le risultanze patrimoniali dell'esercizio sono così sintetizzabili:

	2020	2021	2022	2023	2024	PEF ²⁰²⁴
ATTIVITA'	1.449.383	1.418.306	1.446.928	1.481.479	1.515.215	1.448.910
PASSIVITA'	1.228.872	1.197.427	1.225.644	1.259.988	1.293.468	1.226.881
PATRIMONIO NETTO	220.141	220.511	220.879	221.284	221.490	221.570
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	370	368	405	206	256	458

Dati in migliaia di Euro

Più in dettaglio, anche l'andamento dello Stato Patrimoniale degli ultimi 5 esercizi (dal 2020 al 2024), 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 31/12/2020	Bilancio 31/12/2021	Bilancio 31/12/2022	Bilancio 31/12/2023	Bilancio 31/12/2024	PEF ²⁰²⁴ 31/12/2024
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	82.411	81.176	76.629	76.567	82.308	86.700
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.080.626	1.083.640	1.126.507	1.166.903	1.214.584	1.210.402
- Immobilizzazioni Lorde	1.610.454	1.668.187	1.759.574	1.844.958	1.937.249	1.962.112
- Fondi di ammortamento	- 529.828	- 584.548	- 633.067	- 678.056	- 722.665	- 751.710
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	13	9	9	6	-	10
ATTIVO CIRCOLANTE	286.304	253.343	243.223	237.574	217.737	151.749
- di cui vs. Comune di Torino	211.410	181.225	160.937	150.510	106.530	127.395
- di cui vs. GTT S.p.A.	51.571	61.021	70.368	55.712	49.526	22.499
- di cui rimanenze lavori in corso su ordinazione	-	-	2.066	-	161	-
- di cui altri crediti diversi	1.988	298	2.079	9.187	20.333	1.217
- di cui disponibilità liquide	21.335	8.906	7.773	22.163	41.187	639
RISCONTI ATTIVI	29	139	560	430	586	49
TOTALE ATTIVO	1.449.383	1.418.306	1.446.928	1.481.479	1.515.215	1.448.910
PATRIMONIO NETTO	220.511	220.879	221.284	221.490	221.747	222.029
FONDO RISCHI	36.169	36.991	37.754	38.943	39.769	37.097
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	299	266	219	212	216	356
DEBITI VS. BANCHE	227.010	207.101	216.940	176.029	164.138	143.452
DEBITI VS. FORNITORI	47.099	37.168	29.046	42.084	34.093	3.953
ACCONTI DA CLIENTI	-	2.599	-	-	-	-
DEBITI VS. CONTROLLANTE	60.029	59.960	66.868	58.385	58.945	27.605
DEBITI VS. IMPR. SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI	7.949	7.875	8.541	7.886	8.590	-
ALTRI DEBITI	1.896	2.086	2.172	2.384	2.149	1.945
RISCONTI PASSIVI	848.421	843.381	864.104	934.066	985.568	1.012.473
TOTALE PASSIVO	1.449.383	1.418.306	1.446.928	1.481.479	1.515.215	1.448.910

Dati in migliaia di Euro

Come risulta dalla tabella sopra riportata, rispetto al dato del 2023, cresce nel 2024 l'attivo immobilizzato (+53,4 milioni di Euro circa) e parallelamente si riduce l'attivo circolante (-19,9 milioni di Euro circa), costituito principalmente da crediti verso il socio unico Comune di Torino e GTT (circa il 71,7% dell'Attivo Circolante).

Nel complesso il rapporto fra Crediti e Debiti inizia a discostarsi progressivamente dall'unità passando dal 83,2% del 2020, al 80% del 2021, al 75,2% del 2022, al 82,8% del 2023 ed infine al 81,3% del 2024.

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: 110,8% nel 2020, 98,6% nel 2021 ed al 94,8% nel 2022, 104,0% nel 2023 ed infine 104,2% nel 2024.

Dal punto di vista del conto economico, il risultato dell'esercizio 2024 è stato perseguito in un contesto congiunturale sensibilmente migliore, condizionato tuttavia, dal livello dei tassi d'interesse e dalle criticità connesse alle tensioni internazionali (conflitto Russo-Ucraino e crisi mediorientale).

La crisi di liquidità della finanza pubblica causata dai bonus edilizi è stata in parte alleviata dai fondi comunitari del PNRR.

	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024
VALORE DELLA PRODUZIONE	62.108	79.019	71.806	68.159	64.088	75.450
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	22.850	31.376	30.225	32.379	24.482	26.302
- Variazione dei lavori in corso su ordinazione			2.079	(2.079)	161	
- Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.869	804	1.064	2.184	2.224	1.652
- altri ricavi e proventi	37.389	46.839	38.439	35.675	37.221	47.496
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	(10.261)	(17.709)	(15.713)	(12.656)	(11.621)	(10.420)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	(60.446)	(77.066)	(69.257)	(62.909)	(61.329)	(73.461)
EBIT	1.662	1.953	2.549	5.250	2.759	1.990
Proventi ed oneri finanziari	(1.185)	(1.409)	(1.919)	(4.655)	(2.216)	(1.314)
Proventi ed oneri straordinari	0	0	0	0	(117)	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	478	544	631	594	425	675
Imposte correnti e anticipate	(107)	(176)	(226)	(388)	(169)	(217)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	370	368	405	206	256	458

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.

Il Valore della Produzione nel 2024 si riduce ulteriormente del 6% rispetto al 2023 (-4,1 milioni di Euro circa in valore assoluto), essenzialmente a causa dell'ulteriore riduzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (-24,4%; -7,9 milioni di Euro circa in valore assoluto), non sufficientemente compensato dalla crescita degli altri ricavi e proventi (+4,3%; +1,5 milioni di Euro in valore assoluto) e dall'aumento delle variazioni sui lavori su ordinazione (+2,2 milioni di Euro in valore assoluto).

Nel 2024 Infratrasporti ha registrato costi della produzione in lieve flessione rispetto al dato del 2023 (-2,5%; -1,6 milioni di Euro in valore assoluto).

Tale riduzione dei costi della produzione è dovuta sia alla riduzione degli ammortamenti -1,1% (-0,55 milioni di Euro in valore assoluto), dovuta anche alla sospensione del servizio della Linea 1 della Metropolitana

Automatica in estate per consentire di effettuare gli interventi relativi alla “migrazione del sistema di segnalamento”, ma soprattutto alla riduzione dei costi per i servizi e personale (-8,2%; -1,034 milioni di Euro in valore assoluto).

Conseguentemente nel 2024 l'EBIT regredisce del 47,5% (-2,5 milioni di Euro in valore assoluto) e torna ad essere più in linea con il positivo trend degli anni precedenti, così come anche al dato del PEF²⁰²⁴.

Il risultato di bilancio è infine appesantito dal saldo negativo della gestione finanziaria che è stata pari a -2,2 milioni di Euro, comunque in netto miglioramento rispetto al dato del 2023 (+2,4 milioni di Euro) così come rispetto al dato di preventivo 2024, seppure in misura inferiore (-0,9 milioni di Euro).

Nel confronto con il PEF²⁰²⁴, la gestione finanziaria peggiora di circa 0,9 milioni di Euro.

	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
VALORE DELLA PRODUZIONE	24.715,63	36.440,10	34.129,63	32.480,68	28.196,32	28.162,46	29.844,08
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(10.258,30)	(17.647,07)	(15.736,01)	(12.541,72)	(11.621,27)	(10.420,41)	(12.823,17)
<i>Costi capitalizzati</i>	1.869,36	804,16	1.063,60	2.183,60	2.223,83	1.621,70	2.775,23
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(8.388,94)	(16.842,91)	(14.672,42)	(10.358,12)	(9.397,44)	(8.798,71)	(10.047,94)
EBITDA	16.326,68	19.597,19	19.457,21	22.122,56	18.798,88	19.363,75	19.796,14
<i>Ammortamenti</i>	(49.585,20)	(58.656,79)	(52.501,85)	(49.044,25)	(48.819,60)	(62.040,46)	(49.192,07)
<i>Risconto dei contributi pubblici</i>	35.521,67	41.764,41	36.613,11	33.494,80	33.620,79	45.635,51	33.654,50
<i>Accantonamenti</i>	(600,00)	(700,00)	(1.042,19)	(1.209,43)	(888,45)	(1.000,00)	(800,00)
EBIT	1.663,15	2.004,82	2.526,28	5.363,68	2.711,63	1.958,80	3.458,57
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	(1.184,63)	(1.409,21)	(1.918,57)	(4.655,40)	(2.216,31)	(1.283,30)	(3.147,76)
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	(0,84)	(51,37)	22,95	(113,79)	(70,05)	0,00	0,00
RISULTATO ANTE IMPOSTE	477,69	544,24	630,66	594,49	425,27	675,50	310,81
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	(107,19)	(176,06)	(226,13)	(388,35)	(168,83)	(217,08)	N.D.
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	370,49	368,18	404,53	206,14	256,44	458,41	N.D.
DATO EBITDA COME CALCOLO DA PEF	16.236,78	19.551,24	18.765,32	20.412,40	17.613,84	19.363,75	18.405,11
<i>INTERESSI CAPITALIZZATI</i>	89,90	45,95	691,89	1.710,17	1.185,05	0,00	1.391,03

Dati in migliaia di Euro

Nella tabella della pagina precedente, come di consueto, i dati contabili del Costo della Produzione sono stati rettificati dai costi capitalizzati, inclusi gli oneri finanziari sui mutui accesi per il finanziamento dei lavori in corso, mentre gli ammortamenti sono stati esposti al netto dei risconti pro quota dei contributi pubblici in conto investimenti; con tale riclassificazione l'EBITDA risulta normalizzato nel tempo.

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 2024 è diminuito rispetto al dato consuntivato nel 2023 di circa il 13,2% (-4,28 milioni di Euro circa in valore assoluto), ma anche rispetto al dato di preventivo 2024 (-5,5%; -1,65 milioni di Euro in valore assoluto), principalmente a causa delle minori prestazioni di servizi consuntivati (-7,35 milioni di Euro rispetto al consuntivo 2023).

Il confronto con il PEF²⁰²⁴ evidenzia invece un risultato sostanzialmente in linea, seppure sia da sottolineare come il dato del PEF prevedesse un valore decisamente superiore per i canoni (+1,7 milione di Euro in valore assoluto) a fronte di minori rimborsi per un valore sostanzialmente identico.

	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
- Canoni	22.270,57	23.346,53	24.693,93	24.582,68	24.036,74	25.725,88	24.512,00
- Prestazioni di servizi	579,04	8.029,95	5.530,63	7.796,73	445,65	576,34	616,77
- Rimborso oneri CCNL e altri oneri pers.	203,37	253,95	269,00	254,20	283,24	219,14	280,14
- Rimborso e ricavi vari	1.653,79	4.781,91	1.518,85	1.909,26	3.076,14	1.641,10	4.411,57
- Rimborsi diversi	8,87	27,75	38,09	14,55	193,92		23,60
- Variazione lavori in corso su ordinazione			2.079,13	(2.079,13)	160,64	0,00	
VALORE DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEI CONTRIBUTI RISCONTATI	24.715,63	36.440,10	34.129,62	32.478,29	28.196,32	28.162,46	29.844,08

Dati in migliaia di Euro

Il confronto con il dato di Bilancio 2023, mette in evidenza l'ulteriore riduzione dei canoni (-2,2%; -546 mila Euro in valore assoluto); si riducono altresì in modo evidente le prestazioni di servizi, anche se calcolate al netto delle variazioni dei lavori in corso (-5,1 milioni di Euro in valore assoluto), ed infine aumentano sia i contributi CCNL e oneri di malattia che i Rimborsi e ricavi vari (rispettivamente del 11,1% e del 61%; nel complesso di circa 1,2 milioni di Euro in valore assoluto).

Rispetto al Preventivo 2024 i canoni sono diminuiti del 1,9% circa (-475 mila Euro in valore assoluto) a causa di un minore aumento degli adeguamenti dei canoni; le prestazioni di servizi si sono ridotte del 27,7% (- 171 mila Euro in valore assoluto) ed infine la voce rimborsi e ricavi vari, in vero stimata in misura un po' ottimistica in sede di budget, è risultata in flessione del 30,3% (-1,3 milioni di Euro in valore assoluto).

Nel complesso i ricavi di Infratrasporti nel 2024 sono costituiti per l'85,2% (erano il 75,7% nel 2023) dai canoni corrisposti a termini di legge (art.113, comma 13 del TUEL) collegati all'utilizzo delle infrastrutture da parte di GTT S.p.A. gestore pro tempore del servizio, per il 12,6% (erano il 6,7% nel 2023) da rimborsi per le attività di engineering connesse alle attività in corso ed infine per il 2,2% (erano il 17,6% nel 2023) da prestazioni di servizi, al netto delle variazioni sui lavori in corso.

Per quanto riguarda i costi operativi della produzione al lordo dei costi patrimonializzati, in quanto strettamente connessi alle attività di investimento, nel 2024 sono stati contabilizzati complessivamente oneri per circa 11,62 milioni di Euro, dato inferiore all'omologo dato del Bilancio 2023 (7,3%; -0,92 milioni Euro in valore assoluto), in riduzione anche rispetto alle previsioni budgetarie (-9,4%; -1,2 milioni di Euro in valore assoluto).

Il dato di Bilancio 2024 confrontato con il dato del PEF²⁰²⁴ evidenzia un aumento dei costi di circa 1,2 milioni di Euro, a causa dell'aumento generalizzato di quasi tutte le componenti dei costi della produzione; percentualmente l'aumento più significativo si registra per i costi per servizi (+27,3%).

La tabella seguente riporta in sintesi i costi della produzione.

	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
- Servizi	1.301,26	8.316,88	6.104,45	2.416,66	1.397,02	1.224,02	2.432,24
- Costi per il Personale	2.613,66	2.866,48	3.033,73	3.358,54	3.347,78	2.736,80	3.542,23
- Godimento beni di terzi	6.233,92	6.258,47	6.485,31	6.698,90	6.810,68	6.381,67	6.781,11
- Oneri diversi di gestione (*)	109,45	205,25	86,43	67,61	65,70	77,92	67,59
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	10.258,30	17.647,07	15.709,92	12.541,72	11.621,19	10.420,41	12.823,17

Dati in migliaia di Euro

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

Costi per servizi

La Tabella della pagina seguente riporta nel dettaglio i costi per i servizi ed il loro andamento nel tempo.

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 dei nuovi impegni assunti (centrale di committenza e Struttura di supporto al Commissario straordinario di Linea 2) ma anche delle obbligazioni imposte da nuove normative (es. legge sulla privacy, normative anticorruzione, Legge "Madia", ecc.).

COSTI PER SERVIZI	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
SERVICE DA GTT	24,60	25,95	5,97	-	-	6,36	
SERVIZI DIRETTI	1.276,66	8.290,93	6.098,48	2.416,66	1.397,02	1.217,66	2.432,24
- Servizi assicurativi	406,70	426,50	382,33	472,61	321,20	423,23	315,00
- Assicurazioni CAR Lavori	184,95	202,50	149,60	157,40	-	80,00	-
- Assicurazione All Risks e altre assicurazioni	221,75	224,00	232,73	315,21	321,20	343,23	315,00
- Altri servizi	869,96	7.864,43	5.716,15	1.944,05	1.075,82	794,42	2.117,24
- Consulenze	511,17	471,64	476,07	290,54	333,87		325,35
- Servizi di supporto per l'attività di engineering		3.606,75	4.622,24	726,70	31,97		760,92
- Altre attività connesse ai cantieri (*)		3.307,45	-	-	43,45		276,00
- Utenze e canoni	58,84	108,50	116,01	93,75	94,58		154,17
- Servizi per il personale	58,36	84,77	124,83	125,17	146,06		142,00
- Servizi finanziari	38,32	39,65	78,62	79,21	79,13		80,40
- Servizi per spese generali ed amministrazione	87,56	122,31	176,74	275,45	216,93		251,20
- Servizi di manutenzione	2,02	10,97	8,51	218,31	17,64		15,00
- Organi societari	113,69	112,38	113,12	134,92	112,20		112,20
TOTALE COSTI PER SERVIZI	1.301,26	8.316,88	6.104,45	2.416,66	1.397,02	1.224,02	2.432,24

Dati in migliaia di Euro

Il dato 2024 evidenzia una riduzione rispetto al dato di Bilancio 2023 di circa 930 mila Euro, lievemente superiore alla flessione che si registra anche rispetto al dato di Preventivo 2024 (-874 mila Euro circa) mentre risulta in crescita rispetto al PEF²⁰²⁴ (+334 mila Euro circa).

Tale risultato è principalmente dovuto alla mancata spesa per i servizi di supporto per l'attività di engineering (circa -700 mila Euro), essenzialmente causata dai mutati rapporti economici fra la società ed il Commissario straordinario.

Si ricorda che per una corretta riconciliazione dei dati di Bilancio e per agevolare il confronto con i dati di Preventivo, nei costi per servizi sono stati opportunamente riclassificati i costi del personale interinale utilizzato da Infratrasporti per il supporto al DEC interno nella gestione dell'appalto della migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, affidato ad Alstom Ferroviaria S.p.A. Conseguentemente dal costo del personale verranno dedotti i costi del personale interinale.

Costi del personale

Il costo del personale consuntivato nel 2024 è risultato pari a circa 3,187 milioni di Euro, in riduzione del 3,1% (+101 mila Euro circa in valore assoluto) rispetto al dato di Bilancio 2023 ed al netto del personale interinale il cui costo è riclassificato fra i costi per servizi alla voce "altre attività connesse ai cantieri".

Tale riduzione di costi appare ancora più apprezzabile se si considera che è stata perseguita aumentando la forza economica media che cresce da 43,87 FTE del 2023 a 46,41 FTE del 2024. Conseguentemente il costo medio per addetto a tempo indeterminato di Infratrasporti si riduce del 8,4% passando da 74,95 mila Euro per addetto a 68,67 mila Euro per addetto.

Peraltro se il calcolo del costo medio fosse stato elaborato considerando anche il costo del personale interinale, il costo medio per addetto scenderebbe ulteriormente a 66,41 mila Euro. Questo risultato appare ancora più apprezzabile se si considera che il suddetto costo medio tiene anche conto dell'adeguamento del trattamento economico generato dal rinnovo del CCNL, in vero non ancora formalizzato dalle sigle sindacali.

La crescita dell'organico aziendale, al netto del personale interinale che non ha un contratto a tempo indeterminato, è risultata pari a circa (+5,79%; +2,54 FTE), e i programmi di selezione del personale, hanno determinato 1 nuova assunzione, mentre alla fine dell'anno sono cessati 3 rapporti di lavoro.

La Tabella che segue riporta l'andamento del costo del personale dal 2020.

COSTI DEL PERSONALE	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
- Salari e stipendi	1.786,04	2.100,01	2.212,32	2.391,33	2.342,49		2.537,21
- Oneri sociali	538,71	622,72	658,17	715,14	682,57		760,76
- Trattamento di fine rapporto	276,16	128,95	144,97	132,31	137,07		150,85
- Altri costi	12,76	14,80	18,27	49,32	25,06		56,99
- Politiche del personale							36,43
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	2.613,66	2.866,48	3.033,73	3.288,09	3.187,19	2.736,80	3.542,23

Dati in migliaia di Euro

Il costo del personale nel 2024 confrontato con il dato di Preventivo evidenzia una significativa riduzione del 10% (-355 mila Euro in valore assoluto) motivata dalla ritardata attuazione del potenziamento della struttura aziendale, che stimava una forza economica media pari a 51,5 addetti nel 2024 in sede di Budget.

Al 31 dicembre 2024 l'organico aziendale era composto da 2 dirigenti in servizio ed 1 in aspettativa, 25 funzionari e 20 impiegati.

Il rinnovo del CCNL, ancora in attesa di essere firmato, ha prodotto nel 2024 effetti sul costo del personale in misura pari a circa 25,4 mila Euro di maggiori oneri accertati, con un effetto percentuale sul costo totale pari al 0,8%.

Tale percentuale sale allo 0,91% se il calcolo viene fatto escludendo i dirigenti (cui non si applica il CCNL autoferrotranvieri) e gli altri costi del personale.

Nel 2024 ci sono stati 8 avanzamenti di carriera dei dipendenti.

In continuità con gli esercizi precedenti, al 31 dicembre 2024, considerando il ruolo di Infratrasporti (Società costituita dal Comune per la realizzazione e sviluppare le 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 604,5 mila Euro e 94,3 mila Euro circa) in quanto considerati accessori alle 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 migliorie 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. Con la pubblicazione del "Piano Strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029" nel mese di settembre 2024, il tasso d'inflazione programmata per il 2024 è stato rivisto al ribasso all'1,0% dall'1,1%.

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 non hanno consentito alla Società di espletare una procedura di gara in tal senso, che quindi è stata rinviata nella seconda metà del 2025.

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 2024 per il godimento di beni di terzi sono aumentati sia rispetto al dato di Bilancio 2023 del 1,46% (97,5 mila Euro in valore assoluto), sia rispetto al dato di Preventivo 2024 (anche se in misura assai inferiore; +0,22% ovvero +15,3 mila Euro in valore assoluto), principalmente a causa dell'incremento degli affitti e dei noleggi, aumentati di circa il 14,7%.

Il dato del Bilancio 2024 evidenzia anche una crescita decisamente più rilevante rispetto al PEF²⁰²⁴ (+6,5%; 415 mila Euro in valore assoluto).

GODIMENTO BENI DI TERZI	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
- 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	189,53	200,45	355,96	482,96	506,28	358,13	536,59
- 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	46,39	50,75	112,91	163,67	172,98	114,68	185,10
- Affitti e noleggi	118,01	127,26	136,45	172,27	237,13	28,86	179,42
TOTALE COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	6.233,92	6.258,47	6.485,31	6.698,90	6.796,39	6.381,67	6.781,11

Dati in migliaia di Euro

Ammortamenti

Gli Ammortamenti della Società dell'anno 2024 sono stati pari a circa 48,82 milioni di Euro, in riduzione rispetto al dato di Bilancio 2023 dello 0,46% (-225 mila Euro circa in valore assoluto), così come anche alle previsioni budgetarie per l'anno 2024 (-373 mila Euro in valore assoluto). Tale risultato è stato determinato dalla mancata messa a disposizione del gestore della intera linea per circa 1 mese nel periodo estivo al fine di poter realizzare interventi infrastrutturali necessari alla migrazione del sistema di segnalamento verso un sistema digitale basato sulla tecnologia CBTC.

Le simulazioni del PEF²⁰²⁴ indicavano invece ammortamenti per 62,04 milioni di Euro (+27,1%; +13,22 milioni di Euro circa in valore assoluto).

La struttura degli Ammortamenti è sostanzialmente simile a quella dell'esercizio precedente; scende ulteriormente dall'83,3% all'82,7% la quota di ammortamenti relativi agli investimenti realizzati sulla Metropolitana Automatica, mentre sale dal 16,7% al 17,3% 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").

Si sottolinea come il peso percentuale dell'ammortamento delle infrastrutture tranviarie di proprietà della Città di Torino stia progressivamente crescendo nell'ultimo quinquennio (dal 7,27% all'8,14%) con un maggiore onere di 370,4 mila Euro, pari ad una crescita del 10,3%.

AMMORTAMENTI	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
- Ammortamenti infrastrutture Metropolitana	41.824,21	50.714,13	44.442,52	40.847,20	40.390,29	53.355,95	40.660,20
- Linea 1 - Tratta Collegno-Porta Nuova	29.713,62	30.538,64	25.212,32	23.389,86	23.416,90	28.963,70	23.689,95
- Linea 1 - Tratta Porta Nuova-Lingotto	11.868,58	11.915,03	9.815,79	9.252,96	8.765,57	10.927,32	8.767,03
- Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi	0,00	8.031,21	9.072,34	7.917,46	7.917,46	11.718,90	7.917,46
- Linea 1 - Tratta Collegno-Cascine Vica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.492,09	0,00
- Linea 1 - Magazzino Metro	206,55	190,22	310,63	256,50	256,45	206,31	253,86
- Linea 1 - Parcheggio Fermi	35,46	39,04	31,43	30,43	33,90	47,62	31,89
- Ammortamenti infrastrutture Tranviarie	7.520,60	7.499,94	7.774,04	7.910,25	8.149,67	8.348,53	8.063,07
- Linea tranviaria 4	2.650,58	2.526,80	2.748,40	2.803,53	2.852,32	2.720,71	4.050,49
- Linea tranviaria 16	1.266,30	1.282,42	1.287,28	1.297,80	1.323,24	1.326,72	
- Resto rete tranviaria della Città di Torino	3.603,72	3.690,72	3.738,35	3.808,92	3.974,11	4.301,11	4.012,58
- Ammortamenti spese mutui	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08
- Altri ammortamenti	22,31	224,64	67,22	68,73	61,49	117,90	250,73
TOTALE AMMORTAMENTI	49.585,20	58.656,79	52.501,85	49.044,25	48.819,53	62.040,46	49.192,07

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 calcolare gli ammortamenti.

Il dato del 2024 evidenzia un valore complessivo superiore rispetto al dato del 2023 del 0,38% (126 mila Euro in valore assoluto), tenuto conto della mancata disponibilità dell'infrastruttura per circa 1 mese in estate, così come già descritto nel paragrafo relativo agli ammortamenti.

RISCONTO CONTRIBUTI PUBBLICI	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
- Da Stato per Metropolitana	18.836,82	23.444,54	20.819,50	18.629,43	18.595,72	26.863,43	18.563,53
- Da Regione Piemonte per Metropolitana	2.918,71	4.347,04	4.069,41	3.753,12	3.753,43	4.395,87	3.753,12
- Da Comune di Torino per Metropolitana	12.919,45	13.123,00	10.884,61	9.786,27	9.797,42	12.563,92	9.797,68
- Da altri EE.LL. per Metropolitana (park Fermi)	35,44	39,04	31,43	30,43	33,89	47,62	31,89
- Su Magazzino finanziato	15,44	15,44	12,36	11,41	11,40	15,46	11,41
- Da Comune di Torino per Impianti Fissi Tram	795,81	795,81	795,81	809,13	822,45	1.749,21	847,42
- Da Stato per "Deficit Manutentivi"				475,02	606,49		649,45
TOTALE RISCONTO CONTRIBUTI PUBBLICI	35.521,67	41.764,87	36.613,11	33.494,80	33.620,79	45.635,51	33.654,50

Dati in migliaia di Euro

Così come per gli Ammortamenti, anche per il risconto dei contributi nel 2024 si è tenuto debitamente conto dei contributi relativi al sistema di segnalamento analogico VAL, che verrà ammortizzato integralmente entro il 2026.

Il dato consuntivato nel 2024 risulta lievemente inferiore rispetto al valore indicato in sede di Preventivo 2024 (-0,1%; -34 mila Euro in valore assoluto), principalmente per effetto del risconto dei contributi sui "deficit manutentivi".

I contributi riscontati nel 2024 risultano infine inferiori di oltre 12 milioni di Euro rispetto a quelli indicati nel PEF²⁰²⁴; tale differenza deriva principalmente dall'allungamento della concessione della Linea 1 della Metropolitana Automatica al 2045 e secondariamente dal minor livello di contribuzione per gli interventi infrastrutturali relativi agli impianti fissi ferofilotranviari.

EBIT

Il Margine operativo netto (EBIT) per l'anno 2024 è risultato pari a circa 2,7 milioni di Euro; rispetto al dato del Bilancio 2023 tale risultato appare in deciso regresso (-2,65 milioni di Euro circa), così come anche rispetto al dato di Preventivo 2024 (-21,6% -747 mila Euro circa in valore assoluto), mentre migliora rispetto al PEF²⁰²⁴ (+752 mila Euro circa).

Il peggioramento dell'EBIT rispetto al Bilancio 2023 è connesso alla riduzione del valore della produzione (-13,1%; -4,3 milioni di Euro in valore assoluto) solo parzialmente assorbito dalla riduzione dei costi della produzione netti (9,3%; 960 mila Euro in valore assoluto) e dalla diminuzione degli ammortamenti netti e degli accantonamenti (4%; 672 mila Euro in valore assoluto).

CONTO ECONOMICO	Bilancio 2020	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	PEF 2024	Preventivo 2024
VALORE DELLA PRODUZIONE	24.715,63	36.440,10	34.129,62	32.478,29	28.196,32	28.162,46	29.844,08
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI	(10.258,30)	(17.647,07)	(15.709,92)	(12.541,72)	(11.621,27)	(10.420,41)	(12.823,17)
Costi capitalizzati	1.869,36	804,16	1.063,60	2.183,60	2.223,83	1.621,70	2.775,23
COSTI DELLA PRODUZIONE NETTI	(8.388,94)	(16.842,91)	(14.646,32)	(10.358,12)	(9.397,44)	(8.798,71)	(10.047,94)
EBITDA	16.326,68	19.597,19	19.483,30	22.120,17	18.798,88	19.363,75	19.796,14
Ammortamenti	(49.585,20)	(58.656,79)	(52.501,85)	(49.044,25)	(48.819,53)	(62.040,46)	(49.192,07)
Risconti contributi pubblici	35.521,67	41.764,87	36.613,11	33.494,80	33.620,79	45.635,51	33.654,50
Accantonamenti a fondo rischi	(600,00)	(700,00)	(1.042,19)	(1.209,43)	(888,45)	(1.000,00)	(800,00)
Depreciations & Amortizations Netti	(14.663,53)	(17.591,92)	(16.930,94)	(16.758,89)	(16.087,19)	(17.404,95)	(16.337,57)
EBIT	1.663,15	2.005,27	2.552,37	5.361,28	2.711,69	1.958,80	3.458,57

Dati in migliaia di Euro

ONERI E PROVENTI FINANZIARI E STRAORDINARI; IMPOSTE SUL REDDITO

Nel 2024 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 e degli oneri finanziari capitalizzati, risulta negativo per complessivi 2,2 milioni di Euro circa, in forte miglioramento rispetto al dato registrato nell'esercizio 2023 (2,44 milioni di Euro in valore assoluto), in netto miglioramento anche rispetto alla previsione budgetaria (+931 mila Euro in valore assoluto).

Rispetto alle previsione del PEF²⁰²⁴, la gestione finanziaria nel 2024 espone un dato decisamente peggiore (-0,9 milioni di Euro circa).

<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	<i>Bilancio 2020</i>	<i>Bilancio 2021</i>	<i>Bilancio 2022</i>	<i>Bilancio 2023</i>	<i>Bilancio 2024</i>	<i>PEF 2024</i>	<i>Preventivo 2024</i>
Oneri finanziari su mutui	(6.027,02)	(5.567,28)	(5.249,98)	(2.981,08)	(2.843,03)	(6.012,17)	(2.828,28)
Rimborso oneri finanziari da Comune di Torino	4.115,02	3.767,78	3.544,04			4.133,86	
Oneri finanziari su operazioni di factoring	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
Oneri finanziari su Linea di credito evergreen	0,00	0,00	(650,53)	(1.611,21)	(840,22)		(711,28)
Oneri finanziari su finanziamento Deposito	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		(319,02)
Interessi addebitati a clienti	726,50	685,31	644,42	0,00	1.096,37	564,30	1.075,50
Interessi addebitati da fornitori	0,00	(295,84)	(122,49)	(43,10)	(0,03)		0,00
Oneri accessori su mutui	0,00	0,00	(82,26)	(147,18)	(439,88)		(456,01)
Proventi (oneri) su finanziamenti (B/T)	0,87	0,82	7,62	127,18	810,49		91,33
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	- 1.184,63	- 1.409,21	- 1.909,18	- 4.655,39	- 2.216,31	- 1.314,01	- 3.147,76

Dati in migliaia di Euro

La riduzione della voce proventi ed oneri finanziari nel 2024 rispetto al 2023 è stata causata sostanzialmente dalla variazione positiva dei proventi finanziari da banche e da GTT per un valore pari a circa 1,8 milioni di Euro, ma anche da minori costi per interessi dalle banche finanziatrici (+910 mila Euro circa), mentre aumentano gli oneri accessori sui finanziamenti in essere di circa -292 mila Euro.

I contratti di mutuo in essere hanno generato oneri finanziari per la Società per circa 9,22 milioni di Euro, per cui, tenuto conto dell'indebitamento finanziario medio nel periodo, stimato in circa 159,6 milioni di Euro, il tasso di interesse medio annuo ponderato è stato pari al 5,78%, mentre era stato del 5,32% nel 2023; i rimborsi degli oneri finanziari sui finanziamenti parzialmente o totalmente a carico del Comune di Torino ammontano a 6,38 milioni di Euro, per cui, considerato una stima dell'indebitamento medio teorico di periodo per circa 108,7 milioni di Euro, il tasso di interesse medio ponderato è stato pari al 5,87% (era stato pari al 5,33% nel 2023).

Le imposte correnti sul reddito (153,1 mila Euro, quasi esclusivamente costituite da IRAP) e le imposte differite (15,7 mila Euro) nell'esercizio 2024. Le imposte complessive pertanto sono risultate pari a circa 168,8 mila Euro.

L'IRAP di competenza a seguito delle variazioni specifiche della normativa fiscale comporta un costo di circa 148,3 mila Euro circa.

L'IRES dell'esercizio 2024, grazie ancora alla possibilità di usufruire di perdite fiscali realizzate in esercizi precedenti ed utilizzabili limitatamente all'80% dell'imponibile, risulta complessivamente pari a 4,85 mila Euro.

* * *

INVESTIMENTI ED ATTIVITA' DI ENGINEERING

Nel 2024 Infratrasporti ha dato attuazione al piano degli investimenti 2024-2026 approvato dal socio unico nell'Assemblea del 5 maggio 2024, 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 2024 le tempistiche di erogazione delle contribuzioni statali, hanno registrato progressivi recuperi rispetto ai ritardi del precedente esercizio, salvo evidenziare, soprattutto nella seconda metà dell'anno un nuovo rallentamento, segnatamente alle contribuzioni FSC destinate alla migrazione del sistema di segnalamento ed alla fornitura del nuovo materiale rotabile.

Complessivamente gli investimenti realizzati nel 2024 ammontano a circa 109 milioni di Euro, in aumento dell'5,7% rispetto all'anno precedente (+5,925 milioni di Euro in valore assoluto).

Gli investimenti più significativi del 2024 riguardano i lavori 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 per complessivi 56,9 milioni di Euro circa pari al 52,2% degli investimenti totali.

Aumentano anche rispetto all'anno precedente del 18,7% (+3,2 milioni di Euro in valore assoluto) gli investimenti per le manutenzioni straordinarie, principalmente a causa degli interventi di manutenzione straordinaria e rinnovo delle infrastrutture tranviarie (+44,9% rispetto al 2023; +2,6 milioni di Euro in valore assoluto), così come gli interventi di manutenzione straordinaria realizzati sulle metropolitana (+0,46 milioni di Euro in valore assoluto); gli importi residui sono riferiti ad investimenti minori.

	2013-2019	2020	2021	2022	2023	2024	2013-2024	
INVESTIMENTI	180.715.957	78.335.414	71.575.618	65.736.961	103.101.773	109.026.876	608.492.599	
Metropolitana	114.515.890	69.907.672	63.054.254	55.967.244	85.887.856	88.591.578	477.924.493	78,5%
- Tratta Collegno-PN-Lingotto	1.013.823	-	-	-	-	-	1.013.823	0,2%
- Tratta Lingotto-Bengasi	106.485.485	40.725.592	20.873.726	-	-	-	168.084.803	27,6%
- Tratta Collegno-Cascine Vica	7.016.581	29.182.080	41.110.690	45.955.517	45.006.795	26.278.218	194.549.881	32,0%
- Tratta Cascine Vica-Rivoli Centro	-	-	-	251.209	28.454	-	279.663	0,0%
- Ampliamento deposito	-	-	525.511	2.617.711	1.720.165	4.656.496	9.519.883	1,6%
- Ampliamento officina	-	-	280.173	864.219	401.176	784.177	2.329.746	0,4%
- Migrazione sistema segnalamento	-	-	264.154	3.557.171	36.326.874	29.350.769	69.498.968	11,4%
- Nuovo Materiale Rotabile	-	-	-	2.721.417	2.404.391	27.521.918	32.647.726	5,4%
Manutenzione straord. Metropolitana	26.371.866	3.836.595	4.141.300	7.420.033	11.339.268	11.802.747	64.911.809	10,7%
Manutenzione straord. Tranvie	39.645.048	4.555.830	4.172.753	2.326.858	5.843.587	8.465.681	65.009.757	10,7%
- Linea 4	7.834.828	1.040.730	1.491.516	1.848.885	-	-	-	-
- Linea 16	1.998.048	917.516	53.650	237.701	1.856.619	2.604.320	19.883.813	3,3%
- Resto Rete Tranviaria	29.812.172	2.597.584	2.627.587	240.272	3.986.968	5.861.361	45.125.944	7,4%
Altri investimenti	183.153	35.317	207.310	22.826	31.062	166.870	646.540	0,1%

Dati in Euro

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 precede riporta nel dettaglio gli investimenti realizzati così come contabilizzati dalla Società nel corso del periodo 2013-2024, da cui si evince l'aumento progressivo del trend della spesa.

AVVISO N. 3” PER LA PRESENTAZIONE DI ISTANZE AI FINI DELLA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI FINANZIABILI DALLO STATO IN VIA ORDINARIA NEL SETTORE DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la pubblicazione dell’Avviso n. 3 del 09/02/2024 e successivi comunicati nn. 1, 2, 3 e 4 ha disciplinato i contenuti progettuali minimi e le modalità operative per la presentazione delle istanze, da parte degli Enti interessati, ai fini della programmazione degli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del “Trasporto Rapido di Massa – TRM”, da presentare entro il 31/01/2025 (come da proroga concessa con il Comunicato n. 3 del 13/09/2024)

In virtù di quanto sopra, la Città di Torino, sulla base delle proposte e dei progetti predisposti da Infra.To e da GTT, ha individuato n. 6 interventi, di seguito elencati quelli infrastrutturali, presentati a gennaio 2025 al MIT:

N. ISTANZA	INTERVENTO	IMPORTO RICHIESTO
TO1	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Materiale Rotabile - fornitura di 12 nuovi treni NMR compatibili con l'infrastruttura VAL ed il sistema di segnalamento digitale Alstom CBTC; altri interventi minori	217.013.122
TO2	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 2 - tratta Rebaudengo-Politecnico - Lotto funzionale 2 Porta Nuova-Politecnico (compresi 2 treni)	438.217.371
TO3	Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1 - Prolungamento Ovest - tratta 5 Cascine Vica-Rivoli Centro	311.576.940
TO4	Completamento dell'infrastruttura tranviaria sulla tratta sud della nuova linea 12: rifacimento o posa di nuovi binari da corso Vittorio Emanuele II su via Madama Cristina, via Nizza e via Passo Buole, per un totale di 4,2 km di binario.	66.616.786
TO6	Rifacimento binari, sede propria tranviaria e infrastrutture di fermata della linea 3 da piazzale Vallette a corso Svizzera/corso Regina Margherita	61.570.039
TOTALE INTERVENTI		1.094.994.258

Importi in Euro

METROPOLITANA AUTOMATICA

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 31/12/2023, infruttuosamente scaduto.

Viste le persistenti difficoltà dell’Appaltatore a condurre l’appalto e a rispettare le scadenze, per la quasi totalità riconducibile al proprio stato di crisi finanziaria, la Stazione Appaltante ha respinto la richiesta di proroga avanzata dall’Appaltatore.

Nel corso dei lavori si è reso necessario redigere n. 10 perizie di variante. Con la sottoscrizione dell’Atto aggiuntivo n. 10, avvenuta il 29/05/2024, la spesa totale, al netto del ribasso d’asta e dell’IVA di legge, si è

elevata a **73.772.860,52€** (rispetto ai 58.213.846,08€ iniziali), con termine finale dei lavori al 31/12/2023, così come al momento aggiornato.

Nel corso del 2024, i cantieri delle stazioni, dei pozzi di intertratta e delle gallerie sono rimasti tutti attivi, anche se sempre condizionati dalle difficoltà di liquidità dell'Appaltatore, che hanno comportato rallentamenti nella consegna dei materiali e nell'avanzamento dei lavori, in rilevante ritardo.

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, la posa degli impianti elettrici e idrici, i calcestruzzi di ricarica finalizzati alla successiva posa dell'armamento, quest'ultima avviata e conclusa;
- pozzo di intertratta PC1: ultimate le opere civili al rustico; avviate le opere di finitura architettonica e degli impianti;
- gallerie naturali: sono stati ultimati ovunque i rivestimenti definitivi, i calcestruzzi di ricarica finalizzati alla successiva posa dell'armamento (quest'ultima avviata e conclusa), la posa degli impianti elettrici ed idrici;
- st. Certosa: sono state ultimate le fodere di rivestimento delle pareti laterali e del solaio mezzanino, le opere civili al rustico dei locali tecnici lato ovest (ventilazione, vasca di accumulo) e lato est, i muri ed i solai di banchina; la scala di collegamento atrio-mezzanino; proseguono la realizzazione dei locali tecnici e la posa degli impianti meccanici (ventilazione) ed elettrici (canaline); avviata la realizzazione delle finiture architettoniche (pavimentazioni in materiale lapideo); sono state fornite e posate le n. 4 scale mobili (2 mezzanino-atrio, 2 banchina-atrio); avviati la progettazione costruttiva l'approvvigionamento dei materiali per la realizzazione della copertura;
- pozzo di intertratta PC2: sono stati ultimati le opere civili al rustico, i calcestruzzi di ricarica, le polifore, il vano scala; avviate le opere di finitura architettonica e degli impianti meccanici (ventilazione) ed elettrici;
- st. Collegno centro: sono state ultimate le fodere di rivestimento delle pareti laterali e del solaio mezzanino, le opere civili al rustico della ventilazione nord, gli accessi nord e sud, i muri ed i solai di banchina, le chiusure delle asole di calaggio provvisorie inferiore e superiore; proseguono la realizzazione dei locali tecnici e la posa degli impianti meccanici (ventilazione) ed elettrici (canaline); avviata la realizzazione delle finiture architettoniche (pavimentazioni in materiale lapideo).

In generale, l'esecuzione dell'appalto è stata condizionata dai seguenti fattori:

- emergenza COVID-19, in forza della quale nel 2020 è stata disposta una sospensione dei lavori, di entità contenuta rispetto ai ritardi poi complessivamente maturati;
- ridotta produttività a valere sulle opere ancora da eseguire, conseguente all'attuazione delle procedure e dei piani di contenimento del contagio da coronavirus;
- "caro materiali" e "caro energia", con indisponibilità e/o dilatazione dei tempi di approvvigionamento dei materiali;
- da luglio 2023 crisi finanziaria dell'Appaltatore poi sfociata nella sua istanza di composizione negoziata della crisi.

A fine gen 2025 l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è di **62.017.180,75M€** (nel 2022 è stato di 52,5M€, nel 2023 di 60,5M€) pari all'**84,06%** del totale. L'anticipazione (pari a 11.642.769,22 €) è stata completamente recuperata.

A gennaio 2025, l'importo delle penali ammonta a 30.873.942,13€, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari a 58.213.846,08€, aggiornatosi ora in 73.772.860,52€), limite quindi calcolato in **7.377.286,05€** mentre le riserve dell'Appaltatore ammontano a **27.900.581,52€** (al netto della riserva n. 8 non ancora quantificata).

Dal 18/11/2021 al 03/07/2023, si sono espletati (sempre a cura dell'ATI ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture S.p.A) i lavori di costruzione dei calcestruzzi di ricarica, per un importo (stato finale dei lavori) di Euro 3,25M€.

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 87.161.323,76, con termine utile per la loro ultimazione aggiornato dal 28/06/23 al 13/01/2024, infruttuosamente scaduto.

Viste le persistenti difficoltà dell'Appaltatore a condurre l'appalto e a rispettare le scadenze, per la quasi totalità riconducibile al proprio stato di crisi finanziaria, la Stazione Appaltante ha respinto la richiesta di proroga avanzata dall'Appaltatore.

Nel corso dei lavori si è reso necessario redigere n. 6 perizie di variante e n. 5 addendum.

Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 6, avvenuta il 29/05/2024, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata a **87.161.323,76€** (rispetto ai 71.543.826,94 Euro iniziali), con termine finale dei lavori al 13/01/2024, così come al momento aggiornato.

Nel corso del 2024, i cantieri delle stazioni, dei pozzi di intertratta e delle gallerie sono rimasti tutti attivi, anche se sempre condizionati dalle difficoltà di liquidità dell'Appaltatore che hanno comportato rallentamenti nella consegna dei materiali e nell'avanzamento dei lavori, in rilevante ritardo.

Procedendo da est verso ovest:

Galleria	Scavo	Arco rovescio	Piedritti e calotta	Cls ricarica e polifore	Impianti
GN5	Concluso	Concluso	Concluso	Concluso	Conclusi
GN6	Concluso	Concluso	Concluso	In corso	In corso
GN7	Concluso	Concluso	In corso	In corso	In corso
GN8	Concluso	In corso	In corso	In corso	Da avviare
GN9	Concluso	In corso	In corso	In corso	Da avviare

- st. Leumann: sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (pali di grande diametro), il solaio di copertura (a meno dell'asola di calaggio), lo scavo, il solaio di fondazione, le opere civili al

- rustico della ventilazione nord, i muri ed i solai di banchina, le fodere perimetrali, il solaio mezzanino (a meno dell'asola di calaggio); le scale di collegamento banchine-atrio;
- 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 (a meno dell'asola di calaggio), lo scavo, il solaio di fondazione, le fodere, il solaio mezzanino (a meno dell'asola di calaggio); i muri ed i solai di banchina, le fodere perimetrali, prosegue l'esecuzione delle opere civili al rustico degli accessi e delle ventilazioni;
 - sul parcheggio di interscambio, sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (paratie), il solaio di copertura del livello -1, lo scavo di sbancamento.

In generale, l'esecuzione dell'appalto è stata condizionata dai seguenti fattori:

- emergenza COVID-19;
- ridotta produttività a valere sulle opere ancora da eseguire, conseguente all'attuazione delle procedure e dei piani di contenimento del contagio da coronavirus;
- “caro materiali” e “caro energia”, con indisponibilità e/o dilatazione dei tempi di approvvigionamento dei materiali;
- rinvenimento durante gli scavi di reperti archeologici e di materiale contenente amianto con concentrazioni al di sotto della soglia di pericolosità;
- da luglio 2023 crisi finanziaria dell'Appaltatore poi sfociata nella sua istanza di composizione negoziata della crisi.

A fine 2024 l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è di **62.399.691,44€** (nel 2023 è stato di 55,9M€, nel 2022 di 43,8M€) pari al **71,59%** del totale. L'anticipazione residua ancora da recuperare è pari a **5.713.544,09€**, su un totale di 14.308.765,39€.

A gennaio 2025, l'importo delle penali ammonta a 96.566.030,56€, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari a 71.543.826,94€, aggiornatosi ora in 87.161.323,76€), limite quindi calcolato in **8.716.132,38€** mentre le riserve dell'Appaltatore ammontano a **32.158.776,24€** (al netto della riserva n. 6 non ancora quantificata).

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 del valore complessivo di **2,67M€**. L'avanzamento dei lavori al 28 febbraio 2025 registra un importo di Euro 1.859.013 pari al 67,48% del valore contrattuale maggiorato del “caro materiali” per un valore di Euro 2.754.943.

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

Conseguentemente al cambio di sistema da analogico VAL a digitale CBTC, il 15/09/2021 Transfima ed InfraTo sottoscrivono “l'Accordo Modificativo del 2° Accordo Quadro Integrativo e Additivo al contratto di Sistema stipulato il 25/07/2020” con il quale vengono ridefinite in diminuzione, rispetto alle originarie previsioni, 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”.

In base ai propri impegni contrattuali, nel 2021 Transfima consegna ad INFRATO i progetti esecutivi delle opere connesse al sistema, successivamente integrati (marzo 2022) per il corretto espletamento delle procedure di gara.

A seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica, sulla base del progetto esecutivo correnti forti e correnti deboli a firma GEIE Transfima, nell'autunno del 2022 Infrato assegna l'appalto per l'esecuzione delle opere Correnti Forti e Correnti Deboli all'ATI Euroimpianti (ora Sinelec) - Tecnologica.

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:

- estensione del deposito treni di ulteriori 3 vie (rispetto alle 3 vie originarie contrattuali);
- adeguamento deviatorei BG8 e BG12;
- modifica del sistema di videosorveglianza (TVCC) – Migrazione alla tecnologia IP;
- realizzazione del sistema di detettori di sgonfiamento (attività opzionale).

Il suddetto Atto Aggiuntivo del valore di € 6.288.003,70 eleva l'importo contrattuale da 46.793.398,00€ a 53.081.401,70€, di cui € 283.313,68 per opere opzionali.

Successivamente sono stati sottoscritti altri 3 atti aggiuntivi, l'ultimo numero 4 in data 27/11/2024 che elevano l'importo contrattuale a **55.928.720,17€** di cui 20.038.167,48 € per il lotto funzionale 1, 23.311.758,60€ per il lotto funzionale 2 e 11.126.100,76€ per il lotto funzionale 3 (nuovo deposito a 6 vie), oltre a 217.556,60€ per sostituzione traverse, a 1.185.398,00€ per la rete radio ed a 49.738,74€ per riserve oneri Covid.

Nel 2023 Transfima ha ultimato la realizzazione delle vie di corsa su tutto il 1° Lotto Funzionale (rispettivamente le gallerie naturali GN1-GN2-GN3-GN4, la galleria GA inclusa l'interconnessione con il retrostazione Fermi, nonché le vie di corsa in corrispondenza delle stazioni di Certosa e di Collegno Centro).

Tra il 2023 ed il 2024, Transfima (per i tramite del proprio subappaltatore NABTESCO-OCLAP) ha completato quasi integralmente la realizzazione delle porte di banchine nelle st. Certosa e Collegno Centro, a meno dei collaudi in quanto subordinati all'attivazione degli impianti elettrici OOC e CFCD.

Al 30/11/2024, lo stato di avanzamento di Transfima ammonta a:

- 17.797.204,86€ (nel 2023 erano 14,26M€) pari ad un'avanzamento lavori del **88,82%**, per il 1° Lotto Funzionale;
- 15.894.335,46€ (nel 2023 erano 13,30M€) pari ad un'avanzamento lavori del **68,18%**, per il 2° Lotto Funzionale;
- 7.136.140,58€ pari ad un'avanzamento lavori del **64,14%**, per il 3° Lotto Funzionale.

L'anticipazione (pari a 3.455.812,30 €) è stata completamente recuperata. A gennaio 2025 le riserve dell'Appaltatore ammontano a **611.819,60€** (al netto della riserva n. 3 non ancora quantificata).

I lavori per la realizzazione degli impianti **correnti forti e correnti deboli e passerelle lungo la galleria**, suddivisi in n. 3 lotti funzionale (Fermi – Collegno centro, Collegno centro-Cascine Vica, nuovo deposito) sono stati consegnati in data 30/05/2023 all'ATI Sinelec SpA ex Euroimpianti (mandataria) Tecnologica (Mandante), per un importo di Euro 15.495.116,96€, di cui 151.767,00€ per opere opzionali, con termine utile

per la loro ultimazione al 20/12/2024, infruttuosamente scaduto ma non per causa riconducibili all'operato dell'Appaltatore (ritardi registrati sull'avanzamento dei lavori delle OOCC).

Nel corso dei lavori si è reso necessario redigere n. 3 perizie di variante.

Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 3, avvenuta il 09/04/2024, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata a **16.638.070,64€** (rispetto ai 15.495.116,96€ iniziali) di cui 8.286.907,45€ per il lotto 1, di cui 6.169.364,68€ per il lotto 2, di cui 2.030.031,51€ per il lotto 3, oltre a 151.767,00€ per opere opzionali.

In generale, l'esecuzione dell'appalto è stata condizionata dai seguenti fattori:

- “caro materiali” e “caro energia”, con indisponibilità e/o dilatazione dei tempi di approvvigionamento dei materiali;
- ritardi nella messa a disposizione delle parti d'opera da parte dell'Appaltatore OOCC a causa della propria crisi finanziaria poi sfociata nella presentazione di un'istanza di composizione negoziata della crisi (lug 24-mar 25).

Al 30/11/2024, lo stato di avanzamento di ATI Sinelec-Technologica ammonta a:

- circa 6.778.394,37€ pari ad un avanzamento lavori del **81,80%**, per il 1° Lotto Funzionale;
- circa 3.391.802,86€ pari ad un avanzamento lavori del **54,74%**, per il 2° Lotto Funzionale;
- circa 449.922,21€ pari ad un avanzamento lavori del **22,16%**, per il 3° Lotto Funzionale.

L'anticipazione (pari a 3.244.293,61€) è stata completamente recuperata.

L'Appaltatore non ha presentato riserve, ma ha richiesto una proroga del termine di ultimazione dei lavori ed il ristoro dei maggiori costi conseguenti, al momento non quantificati.

LINEA 1 – FORNITURA DEL MATERIALE ROTABILE E MIGRAZIONE DEL SISTEMA DI SEGNALAMENTO

Alla luce del cambio di sistema da analogico VAL a digitale CBTC, a seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica, il 30/11/2021, InfraTo ha assegnato l'appalto 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 ad Alstom Ferroviaria S.p.A. in avvalimento con Alstom Transport S.A.

In data 04/02/2022 Alstom Ferroviaria S.p.A. ed Infratrasporti hanno sottoscritto il contratto di appalto n. 6/2022, 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 base alle risorse effettivamente disponibili, la prevista opzione per la restante fornitura di ulteriori dodici treni, ricambi/servizi post garanzia e per il segnalamento del nuovo deposito, del valore di € 108.117.510,90 oltre IVA ai sensi di legge, di cui € 38.070,00 per oneri della sicurezza è stata esercitata da InfraTo solo per la parte afferente al segnalamento del nuovo deposito.

Ai sensi di legge Infra.To ha corrisposto ad Alstom un'anticipazione di euro 31.179.547,44, pari al 20% del valore del Contratto iniziale.

Si evidenzia che allo stato attuale il Quadro Economico dell'intervento non prevede somme a disposizione. Tale situazione discende dalla necessità di aver predisposto, in condizioni di estrema urgenza, un bando che potesse trovare esatta copertura nelle somme residue disponibili derivate da altri capitoli di finanziamento. Considerato che per l'espletamento dell'appalto il Soggetto Attuatore InfraTo dovrà sostenere spese tecniche di struttura (RUP, DEC, ecc.) la Città di Torino ha avanzato verso il Ministero specifiche istanze di finanziamento ricomprese nell'avviso 3 di cui sopra nell'ambito del progetto TO1.

Sulla base del Cronoprogramma allegato al contratto, l'appalto ha ad oggetto le seguenti attività:

- 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 giugno 2026:
- 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 (n. 4 unità), 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 giugno 2026:
- costruzione opere civili, finiture architettoniche e impianti generali non di sistema - APPALTO OO.CC. affidato ad altro soggetto (ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture SpA);
 - costruzione opere di sistema (opere connesse, infrastruttura armamento, energia, porte di banchina, ecc.) affidato ad altro soggetto (Transfima GEIE);
 - costruzione opere di sistema (segnalamento digitale CBTC) – affidato ad ALSTOM.

Nel 2022 Alstom Ferroviaria ha predisposto il Progetto Esecutivo dell'intervento che viene approvato da InfraTo.

Relativamente all'iter autorizzativo, nel 2022, il Comitato Tecnico Permanente per la Sicurezza dei Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi di cui DM n. 27 del 30/01/2013 **ha espresso** sul progetto Alstom **parere tecnico preliminare favorevole** (Voto n. 173, lettera del MIT prot. 3399 del 11/05/2023).

Nel 2023 Alstom ha proseguito le attività di sviluppo del progetto costruttivo e avviato le attività installative degli apparati sulla pista di prova, nel compensorio tecnico e lungo linea (in galleria e nei locali tecnici delle stazioni), avviando a dicembre dello stesso anno la produzione dei n. 4 nuovi treni NMR.

Nel 2024 Alstom ha concluso le attività installative degli apparati lungo linea (galleria e locali tecnici delle stazioni) ha avviato le migrazioni dei segnali provenienti dagli enti di terra ed ha lanciato i primi test in linea con il nuovo sistema di segnalamento CBTC, proseguendo l'aggiornamento degli automatismi di bordo sul materiale rotabile esistente VAL (7 veicoli su un totale di 58).

Nel corso dei lavori si è inoltre reso necessario redigere n. 5 modifiche al contratto principale, di cui 3 perizie di variante e 2 atti aggiuntivi. Nella tabella successiva il dettaglio.

Numero Variante/Atto Aggiuntivo	Importo	Anticipazione	Giorni Aggiuntivi	Oggetto Variante	Atto Aggiuntivo	Data
Contratto base	155.897.737	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Variante #1	5.664.080	1.132.816	n/a	MAV Veicoli VAL	n/a	14/09/2023
Variante #2	696.536	139.307	n/a	Platine OCC e TT GAMA-AT	n/a	22/11/2023
Variante #3	486.174	97.235	n/a	Allestimento PCC	n/a	17/05/2024
Atto Aggiuntivo #4	5.590.000	1.118.000	n/a	n/a	Fornitura sistema segnalamento	31/07/2024
Atto Aggiuntivo #4	1.915.988	383.198	n/a	n/a	Ricambi Materiale Rotabile	31/07/2024
Atto Aggiuntivo #5	4.600.000	n/a	240	n/a	Variante EAS	31/07/2024
	174.850.515	2.870.556				

Conseguentemente, La durata del Contratto n. 6/2022 art. 18 viene aggiornata come sottoindicato.

Il termine dei lavori è fissato al 26/10/2025; tenuto però conto del periodo di prova e test dell'impianto, in coordinamento con gli organi di sicurezza ministeriali, la messa in servizio del nuovo sistema di segnalamento, degli automatismi imbarcati sui 58 veicoli VAL ed infine i nuovi quattro treni, attualmente in fase di consegna, è ragionevolmente stimata per il mese di marzo 2026.

Il termine finale (al netto dello smobilizzo degli apparati VAL) è fissato al 29/10/2026.

Alla fine del 2024 - inizio 2025 (SAL n. 14 a tutto il 31/01/2025) l'avanzamento dei lavori per il contratto di forniture e servizi è di 116.224.323,70€ (nel 2023 era di 51,2M€, nel 2022 di 6,3M€) pari a circa il **66,47%** del totale. L'anticipazione residua ancora da recuperare è pari a 2.365.581,39€.

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

Le opere sono suddivise in due corpi di fabbrica: l'**ampliamento officina manutenzione treni** ed il **nuovo deposito treni** (entrambe già contrattualizzate).

I lavori per la realizzazione dell'**ampliamento officina manutenzione treni** sono stati consegnati in data 16/03/2022 all'ATI Consorzio Stabile Sinercos (mandataria) Edilkap (mandante), con termine utile per la loro ultimazione aggiornato al 31/01/2024 (era il 10/05/2023), infruttuosamente scaduto.

Viste le persistenti difficoltà dell'Appaltatore a rispettare le scadenze contrattuali, la Stazione Appaltante ha respinto la successiva richiesta di proroga avanzata dall'Appaltatore.

Nel corso dei lavori si è reso necessario redigere n. 4 perizie di variante. Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 4, avvenuta il 27/05/2024, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata a € 6.056.736,35€ (rispetto ai 5.627.268,94€ iniziali).

Per l' dell'**ampliamento officina manutenzione treni**, si registra:

- l'ultimazione dell'adeguamento dei sottoservizi e della fornitura/posa delle strutture prefabbricate;
- l'avvio delle finiture architettoniche e gli impianti;

- l'avvio delle pavimentazioni (esterne lato sud e lato nord);
- l'ultimazione nell'officina esistente dell'adeguamento degli impianti interferenti con l'apertura dei varchi di collegamento con l'ampliamento;
- l'ultimazione dell'area di stoccaggio/isola ecologica, del controllo accessi, del parcheggio e della rampa di ingresso, dell'archivio e dello spogliatoio.

A fine 2024 l'avanzamento dei lavori (SAL n. 6) per il contratto dell'**ampliamento officina manutenzione treni** è risultato di 2.006.204,24€ (nel 2023 è stato di 1,2 milioni di Euro, nel 2022 di 0,9 milioni di Euro) pari al **33,12%** del totale. L'anticipazione residua ancora da recuperare è pari a 649.898,07€.

A gennaio 2025 l'importo delle penali ammonta a 4.207.336,44€, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari a 5.627.268,94€, aggiornatosi ora in 6.056.736,36€), limite quindi calcolato in **605.673,64€**, mentre le riserve dell'Appaltatore ammontano a **5.448.309,22€** (al netto della riserva n. 1 non ancora quantificata).

I lavori per la realizzazione delle opere civili del **nuovo deposito treni** sono stati consegnati in data 28/11/2022 all'ATI Consorzio Stabile Sinercos (mandataria) Edilkap (mandante), con termine utile per la loro ultimazione al 28/11/2023, infruttuosamente scaduto.

Viste le persistenti difficoltà dell'Appaltatore a rispettare le scadenze contrattuali, la Stazione Appaltante ha respinto la successiva richiesta di proroga avanzata dall'Appaltatore.

Nel corso dei lavori si è inoltre reso necessario redigere n. 1 perizia di variante. Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 1, avvenuta il 29/05/2024, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata a € 4.811.756,79€ (rispetto ai 4.743.993,49€ iniziali).

Per il **nuovo deposito treni**, si registra:

- la costruzione della copertura leggera, con relativa struttura metallica di sostegno (copri-scopri);
- l'ultimazione dell'adeguamento dei sottoservizi;
- gli scavi di sbancamento e la formazione dei rilevati, inclusa la realizzazione dei cavidotti per gli impianti di segnalamento e trazione elettrica;
- la realizzazione dei sottoservizi e della massicciata esterna;
- la prefabbricazione degli elementi strutturali costituenti il nuovo deposito (plinti a bicchiere, pilastri, travi, tegoli, pannelli di facciata) e la posa di plinti e pilastri.

A fine gen 2025 l'avanzamento dei lavori (SAL n. 7) per il contratto delle opere civili del **nuovo deposito treni** è di 1.619.308,78€ (nel 2023 è stato di 0,47M€, nel 2022 nullo in quanto non ancora avviato) pari al **33,65%** del totale. L'anticipazione ancora da recuperare è pari a **570.324,25€**

A gennaio 2025 l'importo delle penali ammonta a 3.813.667,79€, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari a 4.743.993,49 €, aggiornatosi ora in 4.811.756,79€), limite quindi calcolato in **481.175,68€**, mentre le riserve dell'Appaltatore ammontano a **2.827.864,68€** (al netto della riserva n. 1 non ancora quantificata).

LINEA 1 – stazione e parcheggio di interscambio Fermi (tratta in esercizio Collegno - Bengasi) – Realizzazione di una velostazione per conto del Comune di Collegno

Il 31/01/2024 si sono conclusi i lavori di costruzione della velostazione c/o il capolinea Fermi della linea 1 della metropolitana che InfraTo ha realizzato per conto del Comune di Collegno. In base agli accordi intercorsi, l'opera – ricompresa nel compendio metropolitana - è ora in gestione a GTT SpA.

LINEA 1 – istanza per la copertura dei maggiori costi delle opere infrastrutturali contribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in corso di realizzazione

Con nota prot. n. 8175 del 25/09/2024 InfraTo ha presentato alla Città di Torino una relazione relativa al reperimento di risorse necessarie alla copertura dei maggiori costi per la messa in esercizio del prolungamento ovest della linea 1 della Metropolitana, con riferimento ai seguenti interventi:

- 1° Lotto Funzionale "Fermi–Collegno Centro" (CUP J34C03000000011)
- 2° Lotto Funzionale "Collegno Centro–Cascine Vica" (CUP D11118000010001)
- Comprensorio Tecnico (CTC) "Ampliamento Officina Treni" (CUP D81D16000010001)
- Comprensorio Tecnico (CTC) "Nuovo Deposito Treni" (CUP D81D16000010001)
- Migrazione del Sistema e Segnalamento da Analogico "VAL" a Digitale "CBTC" e Materiale Rotabile (CUP J34C03000000001 - CUP J34C03000000011 - CUP D11118000010001 - CUP D81E20000410007 - CUP D19J21004760001)

Richiamato quanto esposto nelle premesse della predetta relazione, per quanto concerne le criticità che hanno caratterizzato la realizzazione del prolungamento ovest della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino, in aggiornamento all'istanza presentata dalla Città di Torino al MIT con nota prot. 5290 del 17/03/2023, i maggiori costi previsti per la realizzazione e messa in esercizio del prolungamento ovest della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino sono calcolati per un importo pari ad € € 54.194.621,69 (compreso il caro materiale) ed € 26.735.135,79 (escluso il caro materiale).

Tenuto conto che i maggiori importi derivanti dal "caro materiale" saranno compensanti dai ribassi di gara e dalle risorse messe a disposizione da apposito Fondo istituito dal MIT, la richiesta di copertura dei maggiori costi è pari ad **€ 26.735.135,79**, escluso il caro materiale, da suddividere per CUP come segue:

CUP	Maggiori importi SENZA "caro materiale"
<i>CUP J34C03000000011 - (1° Lotto funzionale "Fermi - Collegno Centro")</i>	€ 4.833.292,21
<i>CUP D11118000010001 - (2° Lotto funzionale "Collegno Centro - Cascine Vica")</i>	€ 1.226.854,99
<i>CUP D81D16000010001 - (CTC - Ampliamento officina)</i>	€ 111.350,29
<i>CUP D81E20000410007 - (CTC - Nuovo Deposito)</i>	€ 0,00
<i>CUP J34C03000000001 - (Tratta "Lingotto - Bengasi" – Fornitura Materiale Rotabile)</i>	€ 13.733.958,52
<i>CUP J34C03000000011 - (Migrazione e segnalamento - Fornitura n. 2 treni)</i>	€ 2.828.461,94
<i>CUP D19J21004760001 - (Migrazione e segnalamento – Linea 1)</i>	€ 4.001.217,84
EXTRACOSTI TOTALI	€ 26.735.135,79

La Città di Torino, sulla base della relazione predisposta da InfraTo, ha presentato specifica istanza al MIT con nota prot. 23259 del 10/10/2024

LINEA 1 – MANUTENZIONE STRAORDINARIA (tratta in esercizio Collegno - Bengasi)

Nell'anno 2024 GTT ha realizzato interventi di manutenzioni straordinaria sulla Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino per un importo complessivo di circa 13,2 milioni di Euro (nel 2023 erano 10,6 milioni di Euro, di cui 4 milioni di Euro previsti per la Revisione Generale dei veicoli metropolitani VAL208NG e 879 mila Euro integrati da Infratrasporti.To).

Il 23/06/2023 GTT ed InfraTo hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo della Convenzione in essere INFRATO-GTT sulla manutenzione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino con il quale vengono riconosciuti a GTT importi aggiuntivi per l'attività di manutenzione straordinaria della Metropolitana Automatica, anche a causa e per effetto delle attività connesse alla «migrazione» del Sistema di Segnalamento da analogico (VAL) a digitale (CBTC) e della Revisione Generale e modifica del materiale rotabile VAL208NG.

Questi interventi di manutenzione straordinaria continuano ad essere revisionati annualmente, in funzione dell'andamento dei lavori, delle reali esigenze e dello stato delle infrastrutture in esercizio.

ATTIVITA' DI ENGINEERING

LINEA 1 DELLA METROPOLITANA AUTOMATICA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA TRATTA CASCINE VICA-RIVOLI CENTRO

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 del 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 01/12/2023 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.

Nell'aprile 2023 è stata trasmessa alla Città di Torino la documentazione finale dello studio di traffico a supporto del PFTE, redatto dalla società IRTECO s.a.s. di Oliveri G & C, nel quale vengono illustrati i risultati relativi alla domanda attesa sul prolungamento ovest della Linea 1, dalla futura stazione di Cascine Vica a Rivoli Centro (1° lotto funzionale) e da qui alla stazione Frejus/A32 (2° lotto funzionale), come derivanti dallo sviluppo di un modello matematico di simulazione strategica dell'interazione domanda/offerta.

Nell'autunno del 2024 Infratrasporti.To e GTT hanno collaborato con gli uffici del Comune di Torino per la redazione dei documenti da inviare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito delle procedure

indicate nell'Avviso 3, finalizzate a programmare gli interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria nel settore del Trasporto Rapido di Massa.

Il progetto presentato dalla Città di Torino nel mese di gennaio ha nello specifico previsto per il progetto una spesa complessiva pari ad Euro 311.576.940,50 al lordo dell'IVA di legge. La realizzazione del progetto si sviluppa su un arco temporale di 89 mesi di realizzazione e 4 mesi di prove e pre-esercizio.

LINEA 2 – ATTIVITÀ DI SUPPORTO AL COMMISSARIO TRATTA POLITECNICO-REBAUDENGO

In data 22 dicembre 2023, all'esito dell'iter procedimentale per l'approvazione del Progetto Definitivo, il RUP della Città di Torino ha validato il Progetto Definitivo dell'Intervento, comprensivo del quadro economico pari a € 2.490.495.084,58, con evidenza di un incremento del costo dell'intervento dal 2019 (PFTE) al 2023 (PD) di euro 662.465.084, pari al 36,2%.

Il Commissario Straordinario ha acquisito dalla Città di Torino, in data 17/05/2024, la documentazione progettuale PFTE della tratta Rebaudengo – Politecnico e gli elaborati del Progetto Definitivo redatti ai sensi del d.lgs. 50/2016, non approvato dalla Città di Torino in ragione delle insufficienti risorse economiche assegnate rispetto al quadro economico dell'opera attualizzato al 2024.

Il Commissario Straordinario con propria Ordinanza n. 1 del 13 maggio 2024, ha dichiarato di avvalersi della società in house Infratrasporti.To srl a socio unico, per il supporto al Commissario medesimo. La Convenzione regolante i rapporti tra il Commissario Straordinario per la realizzazione dell'intervento denominato "Linea 2 della Metropolitana della Città di Torino" e la società Infra.to srl a socio unico" – è stata approvata dal Consiglio di amministrazione di Infra.To nella seduta del 24/04/2024 e sottoscritta il 13 maggio 2024.

Con comunicazione prot. n. Com13/2024 del 30/05/2024, d'intesa con la Città di Torino e a valle di una disamina tecnica congiunta e approfondita delle diverse possibilità di modifiche, il Commissario, ai sensi dell'art. 32 bis della legge 29 aprile 2024, n. 56, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 (in vigore dal 30/04/2024), ha inviato al MIT una proposta di rimodulazione dell'Intervento che è stata elaborata dai Progettisti di Infra.To e consta di una razionalizzazione del Progetto Definitivo della tratta "Rebaudengo-Politecnico", articolata nei seguenti due lotti funzionali:

- Lotto funzionale 1 "Rebaudengo - Porta Nuova": che comprende razionalizzazioni il cui importo rientra nelle risorse disponibili a legislazione vigente pari a euro 1.828.000.000,00;
- Lotto funzionale 2 "Porta Nuova – Politecnico": che sarà "opzionale" rispetto al primo e per il quale Infra.To, in collaborazione con GTT, ha redatto l'istanza di richiesta di interventi finanziabili dallo Stato in via ordinaria, di cui all'Avviso n. 3 MIT del 09/02/2024.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota n. 5283 del 28/06/2024, verificata la piena funzionalità del lotto funzionale proposto "Rebaudengo – Porta Nuova" e la relativa copertura finanziaria, ha **espresso parere favorevole** sulla proposta di rimodulazione dell'intervento e di realizzazione per lotti funzionali con le risorse disponibili a legislazione vigente.

In data 02/08/2024 con comunicazione prot. Com29/2024 il Commissario ha inviato al MIT il cronoprogramma di attuazione dell'intervento, redatto con il Supporto di Infra.To, che individua i seguenti termini per l'affidamento, l'avanzamento e l'ultimazione dell'intervento, nonché il termine previsto per l'apertura all'esercizio:

- 31/10/2025: termine per l'affidamento dell'appalto che avrà a oggetto la progettazione e la realizzazione delle Opere di Sistema e la fornitura del Materiale;
- 31/12/2029: avanzamento del 50% dell'esecuzione dell'intervento;
- 30/06/2032: termine di ultimazione dei lavori, cui seguirà la fase di collaudo per la messa in esercizio dell'opera;
- 31/12/2032: apertura all'esercizio del Lotto funzionale "Rebaudengo-Porta Nuova" della Linea 2.

Il Comune di Torino, preso atto del nuovo cronoprogramma delle attività definito dal Commissario Straordinario, con comunicazione del 11/09/2024 ha formulato istanza di proroga ai termini, intermedi e finali di cui al Decreto 362 del 30/12/2023, con proroga del termine di affidamento (cd. Obbligazione Giuridicamente Vincolante) dal 31/12/2024 al 31/12/2025, nonché istanza di rimodulazione degli stanziamenti.

Con Decreto Interministeriale n.349 del 31/12/2024, il MIT e il MEF hanno concesso la proroga al 31/12/2025 dei termini per l'intervento "Metropolitana automatica di Torino Linea 2 – Tratta "Politecnico-Rebaudengo", in quanto la carenza delle disponibilità finanziarie per effetto del caro materiali ha rallentato il cronoprogramma previsto e ha reso necessaria l'individuazione di un lotto funzionale con le risorse disponibili.

il Commissario Straordinario di Linea 2, con propria ordinanza n. 4 del 26 giugno 2024, con il supporto di Infra.To, ha indetto la gara a procedura aperta per il servizio di PMC (Project management consulting) e verifica progettuale a supporto del Commissario medesimo. La gara è stata aggiudicata con ordinanza n. 7 del 29 ottobre 2024 al RTI tra Proger S.p.A. (Capogruppo Mandataria), Rina Consulting S.p.A. (Mandante), S.I.I.P. S.r.l. Servizi Ingegneria Innovativa Personalizzati (Mandante), PROGECA S.r.l. (Mandante), RINA Check S.r.l. (Mandante), Bureau Veritas Italia S.p.A. (Mandante).

Prossime attività

- Redazione dei seguenti bandi di gara che Infra.To ha avviato nel 2024 e che saranno finalizzati successivamente in accordo con le tempistiche indicate nel cronoprogramma dell'intervento:
 - Appalto per la progettazione e la realizzazione delle Opere di sistema e per la fornitura del materiale rotabile (Marzo 2025);
 - Appalto per i monitoraggi ambientali da avviare ante-operam per caratterizzare al meglio il territorio urbano oggetto di intervento e appalto per la gestione dei monitoraggi geotecnico-strutturali sugli edifici e sulle preesistenze;
 - Concorso di architettura, branding e design delle stazioni;
 - Appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle Opere civili e degli impianti non di sistema.
- Redazione, a cura di Infra.To, del PFTE per Appalto Integrato, afferente alla rimodulazione della tratta Politecnico –Rebaudengo della linea 2 di metropolitana, ex D. Lgs. n. 36/2023 e s.m.i., Allegato I.7 Sezione II per tutta la durata necessaria all'acquisizione delle autorizzazioni e approvazioni funzionali all'avvio delle

procedure di gara per la progettazione esecutiva e per la realizzazione dell'intervento in ottemperanza alle tempistiche indicate nel nuovo cronoprogramma predetto.

LINEA TRANVIARIA 12 E RECUPERO TRINCEA FERROVIARIA TORINO-CERES – SOGGETTO ATTUATORE E ATTIVITÀ DI ENGINEERING

Il Comune di Torino è beneficiario del finanziamento di 221.721.410,41 € il cui impegno è stato formalizzato dal MIT con Decreto Dirigenziale n. 44, del 27 febbraio 2024 per la realizzazione della linea tranviaria 12 e recupero della trincea ferroviaria "Torino-Ceres" - tratta nord - che si sviluppa per una lunghezza di circa 5,5km, da C.so Giulio Cesare (intersezione con Corso Emilia) fino all'Allianz Stadium, sfruttando in gran parte la tratta ferroviaria dismessa della linea "Torino-Ceres" nonché la trincea ferroviaria di Via Saint Bon.

Il suddetto finanziamento prevede l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante (OGV) per l'affidamento dei lavori entro il 31 dicembre 2025.

In data 18 giugno 2024 è stata sottoscritta la Convenzione regolante i rapporti tra la Città di Torino ed Infra.To, e la stessa Città provvederà a trasferire il contributo alla Società INFRATO, in qualità di Soggetto Attuatore, nei limiti di quanto previsto dal D.M n. 191 del 7 agosto 2023.

Alla Società Infra.To sono affidate tutte le attività occorrenti alla realizzazione dell'intervento.

Per l'espletamento delle suddette attività INFRATO si avvale di personale interno e ricorrerà ad affidamenti esterni a operatori economici presenti sul mercato, nel rispetto del Codice degli Appalti per attività di supporto o per alcune competenze non disponibili in azienda, nonché di avvalersi del supporto degli uffici Comune di Torino per gli ambiti di rispettiva competenza.

Il Comune di Torino ha messo a disposizione di Infra.To il PFTE dell'opera redatto ai sensi del D.Lgs. 50/2016 approvato in linea tecnica con Deliberazione della Giunta Comunale n. 836 in data 14 settembre 2021.

Con Determina n. 73 del 13/09/2024 l'Amministratore Delegato di Infra.To ha approvato il Piano di gestione della Progettazione (PGP) redatto dall'Area Ingegneria e Progettazione ed ha provveduto a nominare le figure professionali necessarie connesse all'intervento.

Infra.To, in accordo al cronoprogramma indicato nel PGP, nel corso del 2024 ha avviato le attività occorrenti alla realizzazione dell'intervento. Il PFTE sarà sviluppato con metodologia BIM e si baserà sull'esperienza maturata da Infra.To nel corso della Progettazione Definitiva della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

Infra.To ha quindi avviato la disamina della documentazione tecnico-economica disponibile, nonché gli studi e gli approfondimenti necessari per il livello di Progettazione in essere.

Dall'analisi effettuata, sono emersi alcuni aspetti meritevoli di approfondimento, che sono di seguito illustrati:

- funzionalità della nuova linea 12 tranviaria;
- assenza di normativa specifica di riferimento per la gestione e l'esercizio della linea tranviaria sotterranea;
- sostenibilità economica dell'intervento.

In ragione degli aspetti sopra menzionati, Infra.To ha condotto degli studi preliminari, sintetizzati in un Dossier illustrativo recante la proposta di Variante denominata "Madonna di Campagna" che ha l'obiettivo di:

- migliorare la funzionalità della linea tranviaria, attraverso la limitazione della tratta interrata;

- migliorare le condizioni di gestione e di esercizio in galleria;
- migliorare la gestione tecnica, operativa e manutentiva delle stazioni complesse eliminando la fermata 10 di tipo underground;
- migliorare la sicurezza generale dell'infrastruttura limitando la tratta in galleria;
- adattare l'infrastruttura ferroviaria alla flotta tranviaria in funzione del parco vetture disponibile di GTT;
- ampliare l'intermodalità della linea 12 con altre linee ferroviarie e di TPL;
- migliorare il recepimento dei passeggeri nel bacino di utenza ubicato in corrispondenza dell'asse di via A. Cesalpino/via Lanzo con una migliore distribuzione delle fermate;
- favorire la sostenibilità economica dell'intervento, tenendo conto degli incrementi di costo dei materiali e permettere la realizzazione dell'opera con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Il tracciato nell'ipotesi di variante "Madonna di Campagna" si sviluppa dalla Fermata 7 (esclusa) a Piazza Manno passando da Stazione Madonna di Campagna e Largo Grosseto. Dalla Fermata 7 il tracciato anziché proseguire nel tratto in galleria di nuova realizzazione, si porta in superficie, interessa la Stazione Madonna di Campagna che viene riqualificata, prosegue su Largo Grosseto e continua su C.so Grosseto fino a Piazza Manno.

Il suddetto Dossier è stato formalizzato alla Città di Torino in data 2 dicembre 2024 ed è stato illustrato in data 21 gennaio 2025 all'Assessorato per la Transizione ecologica e digitale, le Politiche per l'Ambiente, l'Innovazione, i Servizi Cimiteriali, il Piano dei trasporti, i Parcheggi e la Viabilità della Città di Torino. L'Assessorato ha richiesto ad Infra.To/GTT di sviluppare l'analisi delle seguenti alternative progettuali:

- o Alternativa 1: Ipotesi di Variante "Madonna di Campagna" (già elaborata nel dossier illustrato in precedenza).
- o Alternativa 2: Come Progetto Base ma con tracciato in superficie nel tratto tra Fermata 7 e Piazza Manno.
- o Alternativa 3: Come alternativa 2 fino a C.so Lombardia, poi continua su C.so Lombardia, C.so Molise, C.so Scirea fino al Capolinea dello Stadium.

IMPIANTI FISSI E LINEE TRANVIARIE

Convenzione FILO/FERRO

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 contestualmente 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 ferofilotranviari.

Con la Convenzione il Comune concede in uso a Infratrasporti 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, tutti gli impianti fissi ferro filotranviari e di fermata.

Gli interventi di manutenzione ordinaria sono in carico a GTT, mentre i potenziamenti della rete e le nuove opere, e tutti gli interventi di manutenzione straordinaria, sono progettati da Infratrasporti 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 assunti dalla Città.

Nel corso dell'esercizio 2024 sono stati realizzati direttamente, ovvero attraverso GTT, interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria di proprietà della Città di Torino per circa 9,4 milioni di Euro, il 72% dei quali contribuiti con risorse ministeriali (in massima parte costituite dai cosiddetti "Deficit Manutentivi" ex DM 433/2021).

Le attività di manutenzione straordinaria realizzate direttamente dalla società con limitata assistenza di GTT (Direzione dei Lavori) riguardano il progetto di Via Po; con deliberazione del CDA del 26/01/24, l'appalto è stato affidato al RTI Bitux SpA/Paroldi Srl per un importo di € 5.086.948,26 e consegna anticipata delle aree di cantiere all'appaltatore in data 12/02/24. Il cantiere è stato avviato a marzo 2024. I lavori hanno proceduto con regolarità, a meno delle giornate di pioggia che hanno interessato la città in autunno (circa 15 giorni di ritardo).

Sono stati predisposti 2 stati di avanzamento a tutto il 28/10/24:

- SAL. 1: a tutto il 15/07/24 per un importo di 1.014.129,76 €
- SAL. 2: a tutto il 28/10/24 per un importo di 2.096.640,20 €

Nel corso del 2024 è stata approvata dalla stazione appaltante una variante causata dalle modifiche alla pavimentazione richieste dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino, oltre che alcune modifiche e integrazioni rese necessarie durante lo svolgimento del cantiere; conseguentemente il valore del contratto è divenuto pari a 5.215.626,55 €.

Il completamento dell'intervento è stimato per la primavera del 2025.

Manutenzione straordinaria della rete tranviaria

Proseguono le attività di gestione e contabilizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria della rete tranviaria di proprietà di Infra.To – Linee tranviarie 4 e 16.

Nel 2024 sono stati consuntivati interventi tranviari, prevalentemente fatturati da GTT, per circa 2,6 milioni di Euro, l'86,9% dei quali contribuiti con risorse ministeriali (in massima parte costituite dai cosiddetti "Deficit Manutentivi" ex DM 433/2021).

Tra gli interventi di rinnovo binari e apparati, realizzati e in corso di ultimazione, si evidenziano i seguenti:

- Corso Unione Sovietica sud;
- Piazza della Repubblica.

Progettazione Tranviaria

Nell'ambito della progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria e delle nuove opere, si inseriscono nell'esercizio 2024 gli interventi relativi ai "Deficit Manutentivi" identificati e finanziati con il D.M.

443/2021, il progetto della nuova Linea 15 finanziato con il D.M. 464/2021 e i progetti per la richiesta di finanziamento in riferimento all'avviso 3 del MIT.

Si evidenziano per il 2024 le attività del settore tranvie sui principali progetti avviati:

- Linea 4 progetto di modifica del Capolinea Falchera con inserimento di un anello di ritorno;
- Linea 15 progetto per il nuovo tracciato comprensivo del nuovo capolinea di via Brissogne;
- Piazza Baldissera integrazione della linea tranviaria nel progetto di trasformazione da rotatoria a semaforizzato. Validazione del progetto complessivo;
- Progetti MIT Linea 3 Ovest e Linea 12 sud.

Il progetto della modifica del Capolinea della Linea 4 a Falchera è stato avviato a seguito della definizione del tracciato con il Comune e GTT nel mese di marzo 2024.

La pianificazione progettuale ha previsto il completamento del progetto di fattibilità secondo nuovo codice in giugno, con l'invio della documentazione utile alla verifica di compatibilità urbanistica alla Città il 12/06/24, a seguito del riscontro di un dissesto presente nell'area.

A seguito del completamento della progettazione esecutiva nel mese di luglio è stato condotto un ulteriore step autorizzativo con l'invio del progetto e della documentazione specifica di sicurezza ad Ansfisa.

Il progetto prevede un importo di 2.3 M€ e una durata di 266 giorni consecutivi.

L'appalto previsto da GTT nell'ambito della manutenzione straordinaria, con avvio a partire dal primo trimestre 2025.

Il progetto del nuovo itinerario della Linea 15 finanziato con D.M. 464/2021, prevedeva la modifica del tracciato della Linea 15 e la realizzazione di un nuovo capolinea in corrispondenza dell'Ospedale Martini.

A seguito dello sviluppo del progetto preliminare sono state previste nel nuovo quadro economico le seguenti modifiche, richieste dal Comune di Torino:

- 1) Modifica del capolinea dall'Ospedale Martini a via Brissogne
- 2) Stralcio delle 2 fermate di via Borsellino fronte area EX-Westinghouse

Le modifiche hanno portato una ridefinizione del quadro economico, già anticipato con la richiesta di proroga al MIT, che è stato ulteriormente aggiornato a seguito delle seguenti definizioni:

- Definizione del Progetto Esecutivo del Lotto 1
- Aggiornamento prezzi al Prezziario Regionale del Piemonte 2024

Il progetto è stato inoltre suddiviso in 3 lotti funzionali:

- lotto 1: fermate di via Monginevro
- lotto 2: interventi su rete esistente
- lotto 3: nuovo capolinea Brissogne

Di seguito il nuovo quadro economico.

	Istanza MIT 2020	Lotto 1	Lotto 2	Lotto 3	Totale Lotti	Delta
Lavori + sicurezza	4.701.862,65 €	108.528,99 €	2.416.222,30 €	4.964.529,79 €	7.489.281,08 €	2.787.418,43 €
Prestazioni accessorie	€	€	10.000,00 €	140.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €
Somme a disposizione	3.509.585,05 €	29.725,85 €	1.977.851,32 €	2.919.037,31 €	4.926.614,47 €	1.417.029,42 €
Imposte	1.197.054,98 €	16.350,63 €	655.753,76 €	1.121.781,63 €	1.793.886,01 €	596.831,04 €
Totale IVA inclusa	9.408.502,68 €	154.605,47 €	5.059.827,37 €	9.145.348,73 €	14.359.781,56 €	4.951.278,89 €

Lo sviluppo del progetto del Lotto 1, concluso a giugno e autorizzato dal Comune il 18/09/24, ha considerato: l'interrelazione tram/fermata (per tutti i mezzi), il rispetto dei vincoli sull'infrastruttura esistente e l'adeguamento alla normativa per il superamento delle barriere architettoniche, oltre ai vincoli territoriali esistenti sulla via.

Con l'avvio della progettazione dei lotti 2 e 3, GTT ha evidenziato il problema della concomitanza degli eventuali interventi su corso Vinzaglio/Vittorio e piazza Baldissera, comunicando l'intenzione di invertire i lotti. Pertanto, Infra.To ha proceduto ad avviare la progettazione del lotto 3, con la rimodulazione della pianificazione generale.

Nell'ambito delle attività legate alla progettazione, tra cui i rilievi topografici, visti gli impegni per il 2024 legati anche all'incremento delle attività per i deficit manutentivi, si è proceduto all'affidamento dei rilievi stessi ad uno studio esterno.

Su richiesta della città e in coordinamento attivo con GTT, sono stati sviluppati i progetti MIT per il rifacimento della Linea 3 Ovest, da corso Regina Margherita al capolinea Vallette, e della Linea 12 sud, da corso Vittorio al capolinea Piazza Caio Mario. I progetti sono stati sviluppati a livello di DOCFAP, come richiesto dall'annuncio del MIT, entro la data ultima per l'accettazione delle domande, inizialmente fissata al 31/12/24 e successivamente prorogata al 31/01/25. Per la linea 3 è previsto un quadro economico di 61 M€ e 2300 giorni consecutivi, mentre per linea 12 si prevede un quadro economico di 66 M€ e 2200 giorni consecutivi.

Infine, sono proseguite le riunioni e le attività per l'aggiornamento dell'Elenco Prezzi Regionale edizione 2025.

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

Con D.M. 344 del 22/12/2023 il termine per il completamento è stato prorogato al 31/12/2025 e gli interventi sono stati rimodulati come di seguito indicato:

CUP: D17H21005510001 Sostituzione binari - 13.450.000,00 €

CUP: D17H21005520001 Scambi - 3.250.000,00 €

CUP: D17H21005530001 Linea di contatto - 1.040.000,00 €

CUP: D17H21005530001 Pali - 630.000,00 €

COMMITTENZA AUSILIARIA

A seguito della domanda di iscrizione, Anac ha qualificato Infra.To come Stazione Appaltante Qualificata per «Lavori» e per «Servizi e forniture».

La qualificazione è requisito obbligatorio per bandire le gare di lavori sopra i 500 mila euro e quelle di servizi sopra i 140 mila.

Si tratta di un riconoscimento fondamentale che ha permesso a Infra.To di essere tra le 1.571 Amministrazioni/Enti abilitati ad inizio 2023 rispetto alle 26.000 operanti in Italia.

Questo risultato consente ad Infra.To di essere a servizio del Comune, della Città metropolitana di Torino e degli Enti che ne faranno richiesta per supportarli nelle sfide che li attenderanno nei prossimi anni, potendo inoltre svolgere gare d'appalto in proprio e per conto di altre stazioni appaltanti.

Nel 2024 sono stati sottoscritti i seguenti atti:

1. maggio 2025 - Accordo Quadro con Società Consortile Centro Agroalimentare Torino (C.A:A.T. S.c.p.A.)
2. settembre 2024 - Convenzione tra il Comune di Torino e la società in house Infra.To S.R.L. per l'affidamento di servizi tecnici e prestazioni strumentali ai sensi dell'art. 7 comma 2 del d.lgs. 36/2023

- a. maggio 2024 - progetto "FUORI" nell'ambito della Seconda edizione del Bando Next Generation We, finanziato dalla Fondazione Compagnia di San Paolo, così come rimodulato ed avallato in data 13.02.2024, per la trasformazione delle aree di Piazza d'Armi e Piazza Crispi.
- b. dicembre 2024 - Masterplan relativamente all'intervento progetto TO7.5.1.2.A1 – "SOSTENIBILITA' BELLEZZA INCLUSIONE NELLE STRADE E NEGLI SPAZI PUBBLICI" (Progetto Aurora-Barriera).
- c. Gennaio 2025 - Contratto di affidamento ai sensi dell'artt. 7 comma 2 del d.lgs. 36/2023 del Servizio di collaudo delle opere di riqualificazione dei 23 immobili costituenti elementi essenziali delle progettualità PNRR – Next generation Eu - M5C2 S1 Linee di investimento 1.1, 1.2, 1.3.

* * *

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.

Il Consiglio di Amministrazione su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione, nella seduta del 26 gennaio 2024 ha approvato il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza - PTPCT 2024-2026, (art. 1, co. 7 e 8, l. 190/2012), comprensivo degli obiettivi strategici e dei seguenti allegati:

- a. Mappatura e valutazione dei rischi
- b. Elenco degli Obblighi di Pubblicazione – Infra.To – Società Trasparente (comprende la sottosezione Bandi di Gara e Contratti secondo le indicazioni di ANAC di cui all’all.9 del PNA 2022 applicabile ai Contratti con esecuzione conclusa entro il 31/12/2023)
- c. Elenco degli ulteriori obblighi di pubblicazione di cui alla Delibera ANAC 264/2023, come modificata dalla delibera ANAC 601/2023 (applicabile ai Contratti con bandi e avvisi pubblicati dopo il 1° gennaio 2024)
- d. Procedura per la Trasparenza
- e. Regolamento Whistleblowing per la gestione delle segnalazioni delle violazioni e per la protezione delle persone segnalanti ai sensi del D.lgs. 10 marzo 2023 n. 24
- f. Regolamento per l’accesso -
- g. di approvare espressamente gli obiettivi strategici, riportati nel PTPCT 2023-2025

La prevenzione della corruzione è dimensione del “valore pubblico” della società, ha natura trasversale a tutte le attività volte alla realizzazione della missione aziendale. Al fine di prevenire fenomeni di cattiva amministrazione e perseguire obiettivi di imparzialità e trasparenza, il PTPCT, vuole orientare correttamente l’attività, in condivisione e sinergia con il Modello Organizzativo 231/2001 e con l’attuazione del Sistema Integrato di Qualità, sicurezza e Ambiente (SQSA), attraverso la definizione di un processo di gestione del rischio, e con l’obiettivo del suo miglioramento mediante un lavoro in team, che vuole contribuire a generare valore pubblico.

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Responsabile della prevenzione della corruzione, nella seduta del 28/01/2025 ha approvato l’aggiornato del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza - PTPCT 2024-2026, aggiornamento 2025-2027 (art. 1, co. 7 e 8, l. 190/2012), comprensivo degli obiettivi strategici e dei seguenti allegati:

- Mappatura e valutazione dei rischi
- Elenco degli Obblighi di Pubblicazione – Infra.To – Società Trasparente
- Elenco degli ulteriori obblighi di pubblicazione di cui alla delibera ANAC 601/2023
- Procedura Trasparenza
- Regolamento Wistleblowing
- Regolamento di accesso

L’aggiornamento del presente Piano rileva le risultanze dell’attività condotta nel corso dei precedenti anni e nel 2024.

In particolare, si evidenzia che la Società ha conferito l’incarico di RPCT, a far data dal 11 dicembre 2024 al dott. Paolo Pavinato, attualmente Responsabile dell’Ufficio Comunicazione e Relazione esterne e Affari Generali, nelle more della nomina del nuovo responsabile legale, a valle di una selezione pubblica comparativa. Si precisa che, anche alla luce di quanto previsto dalle linee guida adottate con Determina ANAC n. 1134 dell’8 novembre 2017 nonché di quanto indicato negli Orientamenti 2022 sez. 1 e nel PNA 2022 all.3, l’individuazione dell’RPCT non è ricaduta su un dirigente, ma su un funzionario, in considerazione delle dimensioni della Società che ha nel suo organigramma solo tre figure dirigenziali, tutte assegnate allo

svolgimento di compiti gestionali in aree a rischio corruttivo (Area costruzione e direzione lavori – Area Amministrazione Finanza e Controllo, Area progettazione e pianificazione).

In particolare, si evidenzia che nel 2024:

- è proseguita l'attività di mappatura dei processi in coordinamento con la funzione QSA. È stato inoltre garantito il costante monitoraggio degli obblighi di trasparenza a cura del responsabile delle pubblicazioni;
- non sono stati riscontrati fatti corruttivi o ipotesi di disfunzioni amministrative significative; - non sono pervenute segnalazioni di possibili fenomeni corruttivi;
- nel corso dei monitoraggi effettuati non sono state rilevate irregolarità; -
- le misure di prevenzione hanno trovato regolare attuazione nei precedenti anni e nel 2024, anche per quanto riguarda la trasparenza;
- non sono state irrogate sanzioni e non sono state rilevate irregolarità da parte degli organi esterni deputati al controllo contabile.

È stata erogata, nel corso dell'anno, specifica formazione in materia di trattamento dei dati personali, in esito all'approvazione di sistema di protezione dei dati la cui misura era prevista nel Piano.

La Relazione annuale dell'RPCT evidenzia, la necessità di proseguire alcune attività, tra cui a) la prosecuzione della mappatura dei rischi nell'ambito della compliance integrata MOG 231/2001 – PTPCT e Qualità e alla concreta ponderazione dei rischi; b) l'adeguamento del codice etico in materia di corretto utilizzo delle tecnologie informatiche, in correlazione con l'aggiornamento del D.P.R. 62/2013, Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici; c) la redazione di una procedura in materia di conflitto di interessi, valutando la sussistenza di eventuali ipotesi connesse alle attività di centrale di committenza; d) l'aggiornamento della sezione Società Trasparente rispetto ai nuovi schemi relativi agli artt. 4-bis, 13 e 31 d.lgs. 33/2013 approvati con Delibera ANAC n. 495 del 25 settembre 2024.

Tutti i documenti sono richiamati sono 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 degli enti, in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 231/01 s.m.i., Infratrasporti.To ha definito e adottato il modello di organizzazione e controllo MOG, integrato dalla sezione dedicata al Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della trasparenza.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 22/9/2023 è stato nominato l'Organismo di Vigilanza di Infra.To nelle persone di:

- Dott. Riccardo Patumi, con funzioni di Presidente,
- Avv. Nicola Marco Gianaria, componente
- Prof. Ing. Luca Marmo, componente;

con autonomi poteri di vigilanza, iniziativa e controllo:

- a. sul funzionamento del Modello, in termini di adeguatezza del medesimo in relazione alla struttura ed ai processi aziendali;

- b. sull'osservanza dei protocolli e delle altre prescrizioni contenute nel Modello volte a prevenire gli illeciti di cui al D. Lgs. n. 231/2001 da parte dei Destinatari;
- c. sull'opportunità di aggiornamento del Modello, laddove si riscontrino esigenze di adeguamento e/o integrazione dello stesso in relazione a mutate condizioni aziendali e/o normative, nonché in conseguenza dell'eventuale accertamento di violazioni.

L'ODV ha anche funzioni di OIV.

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.

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.

In ragione delle intervenute modifiche organizzative e normative, 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 costantemente.

Allo stato, a seguito di un ultimo aggiornamento parziale del 2023, tramite lo studio legale affidatario di tale servizio legale, è in via di definizione il nuovo modello 231, con modifiche riguardanti sia la parte generale sia le parti speciali A (Reati contro la Pubblica Amministrazione e Corruzione tra Privati), B (Reati Societari), C (Reati in materia di Igiene e Sicurezza sul Lavoro), D (Reati Informatici), E (Reati Ambientali), F (reati Tributari) e G (Reati di Ricettazione, Riciclaggio e Impiego di Denaro, Beni o Utilità di Provenienza Illecita nonché Autoriciclaggio) – oltre al Codice Etico e di Comportamento ed alla Procedura Flussi Informativi verso l'OdV.

L'ODV ha svolto, positivamente, la propria attività di modifica.

Si dà, inoltre, atto che, a seguito di dimissioni del precedente incaricato, il dott. Pavinato è stato nominato responsabile del whistleblowing.

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 2024 è stata pari a 48 addetti (di cui 19 donne): 45 impiegati e 3 dirigenti (1 dirigente in aspettativa dal mese di febbraio).

Il costo complessivo dei dipendenti nel 2024, al netto del costo del personale interinale (pari a circa 160 mila Euro) utilizzato per assistere il DEC nelle attività di controllo dell'appalto per la migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, è stato pari a euro 3.187.151, in diminuzione rispetto all'esercizio dell'anno precedente di euro 100.902.

Nel 2024 la forza economica media del personale Infratrasporti è risultata pari a 46,41 FTE; il parametro medio d'inquadramento del personale non dirigenziale è risultato pari a 200,59.

Nel corso dell'anno una risorsa ha lasciato la Società e un dirigente ha richiesto l'aspettativa a tempo indeterminato.

Nel mese di ottobre 2023 l'Assessorato all'Urbanistica della Città di Torino aveva contattato Infrato per concordare la partecipazione al progetto di rigenerazione urbana dello spazio pubblico e conseguentemente intervenire nella progettazione di spazi pubblici urbani che l'Assessorato si era impegnato a sviluppare in accordo con gli uffici del Sindaco.

Per portare avanti le attività, Infrato ha dovuto potenziare la struttura interna dedicata alla progettazione e alla gestione delle commesse, ricercando una risorsa con specifiche competenze nella rigenerazione urbana.

La risorsa selezionata attraverso un bando pubblico è stata inserita in organico nel mese di ottobre.

Nel mese di luglio sono stati prorogati per ulteriori 12 mesi, i contratti in somministrazione dei 4 tecnici di cantiere impegnati per attività di cantiere di controllo da svolgere in orario notturno lungo tutta la linea della metropolitana.

Nel mese di ottobre, Infrato ha avviato una ulteriore procedura per la selezione di personale, in conformità al regolamento vigente in materia di assunzioni, per sostituire le risorse che hanno lasciato la Società nel 2023 e 2024, oltre che per implementare l'organico.

In particolare, la Società ha avviato l'iter di selezione per i seguenti profili:

- n.1 Responsabile Legale in sostituzione dell'avv. Ponziano che ha lasciato Infrato nel mese di gennaio;
- n. 1 Ingegnere progettista elettrico (Impianti di Sistema e non di Sistema);
- n. 1 Progettista junior tracciati infrastrutture tranviarie e metropolitane;
- n. 1 tecnico informatico e delle telecomunicazioni;
- n. 1 Project Manager/RUP.

Dal punto di vista dell'impegno del personale nelle Business Unit aziendali nel 2024 si è registrata la seguente distribuzione (i dati che seguono non tengono conto dei dirigenti):

Metropolitana: 40,93 addetti

Tranvie: 3,40 addetti.

FORMAZIONE

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);
- formazione sulla sicurezza informatica;
- 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.

La Società ha individuato e verificato i fabbisogni formativi necessari ad adeguare le competenze professionali alle esigenze dell'azienda, analizzando tempi e modalità delle necessità formative, nonché gli strumenti utili per la più celere ed immediata realizzazione delle attività di formazione.

A tal fine Infrato ha siglato un accordo sindacale con le segreterie territoriali di Cgil, Cisl e Uil con il quale ha definito un piano formativo da presentare a Fonservizi per ottenere il finanziamento dei corsi.

Nel mese di dicembre 2023, il piano formativo è stato approvato da Fonservizi.

Il Piano è stato realizzato nel periodo dal 19/12/2023 al 19/10/2024 presso strutture interne e/o esterne all'azienda.

SALUTE E SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO

Nel 2024 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, i dipendenti della Società aventi mansioni specificatamente collegate alla gestione della sicurezza sui luoghi di lavoro hanno partecipato a specifici corsi di aggiornamento professionale.

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 2024 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 2024; al momento si è in attesa dell'esito dell'istanza.

Nel 2024 è proseguita la collaborazione con l'RSPP esterno all'organizzazione della Società, ing. Massimiliano Lanza.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2024 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 dicembre 2023 sono stati siglati con tutti i dipendenti della Società gli accordi individuali finalizzati all'applicazione del lavoro agile validi fino al 31 dicembre 2024.

Nel mese di ottobre la Società ha siglato l'accordo "Lavoro notturno" che disciplina le prestazioni di lavoro straordinario dei dipendenti in orario notturno.

INFORMAZIONI RELATIVE ALL'AMBIENTE

La sostenibilità è oramai un fattore fondamentale per un'azienda che abbia intenzione di crescere nel lungo periodo creando valore per se stessa e per tutti gli attori che, a diverso titolo, interagiscono con essa. La considerazione di questi temi consente di affrontare le sfide globali, come il cambiamento climatico, la scarsità delle risorse naturali e le disuguaglianze sociali, mentre crea opportunità per l'innovazione, la crescita e la competitività.

Infratrasporti ha iniziato un processo di integrazione nella propria governance e nei propri processi strategici dei cosiddetti criteri, sintetizzati con l'acronimo anglosassone, ESG (Environmental, Social and Governance) includendo nella strategia e nel modello aziendale la pianificazione di azioni e interventi correttivi coerenti con gli obiettivi di sostenibilità.

Il primo passo è stato quello di dotarsi di un sistema di gestione integrato ISO 9001 – 14001- 45001 nel 2022. Attraverso l'applicazione di questo standard l'approccio di gestione aziendale è stato orientato al miglioramento continuo (ciclo di Deming) e sono stati identificati, monitorati e gestiti aspetti economici, sociali e ambientali.

Di seguito viene riportata una disamina degli aspetti principali ambientali "diretti", ovvero rapportabili all'attività esercita presso gli uffici di sede.

Approvvigionamento di acqua e scarichi idrici

L'approvvigionamento idrico avviene attraverso prelievo da pubblico acquedotto comunale per uso esclusivamente dedicato al funzionamento dei servizi igienici presenti nella propria struttura e a finalità equivalenti all'uso civile. L'acqua utilizzata per il corretto funzionamento dei servizi igienici viene scaricata nella fognatura comunale, generando esclusivamente scarichi assimilati ai reflui urbani. I quantitativi di acqua scaricata sono essenzialmente corrispondenti al volume di acqua consumata. Il quantitativo non è contabilizzabile in quanto risulta una quota parte del canone di affitto. Si precisa che l'organizzazione si è dotata di scarichi con doppio pulsante per ridurre la portata del flusso d'acqua utilizzata.

Nel corso del 2024 è stata avviata una campagna di sensibilizzazione sull'utilizzo idrico attraverso l'affissione di cartelli in prossimità dei punti di prelievo riportanti la correlazione tra tempo superfluo di apertura del rubinetto e quantità di acqua sprecata.

Emissioni in atmosfera

Non è presente alcuna emissione da impianti produttivi.

Le emissioni in atmosfera possono essere generate essenzialmente dall'utilizzo delle vetture aziendali per gli spostamenti dalla sede verso i cantieri.

Il parco auto aziendale fino al termine del 2024 comprende n.3 auto ibride e n.2 autovetture alimentate a gasolio che vengono utilizzati dal personale per lo svolgimento delle attività di competenza.

Nell'ottica di un costante impegno verso la sostenibilità ambientale Infratrasporti ha rinnovato, all'inizio del 2025, il proprio parco auto aziendale sostituendo le precedenti auto con n.4 autovetture tutte ibride (n. 2 Toyota Yaris Cross e n.2 Jeep Renegade) contribuendo alla riduzione dell'impronta di carbonio aziendale.

Le attività di manutenzione delle vetture aziendali sono effettuate presso centri autorizzati che periodicamente provvedono anche a verificare la conformità alle normative vigenti in tema di emissioni di gas in atmosfera.

Rifiuti

I rifiuti provenienti dalle attività d'ufficio di Infra.To risultano, ad oggi, classificabili come rifiuti urbani (ex rifiuti speciali assimilabili agli urbani).

I rifiuti prodotti presso la sede Infra.TO derivano essenzialmente dall'espletamento di attività di ufficio anche delle segreterie dell'area progettazione e dell'area legale e amministrativa.

Con riguardo, invece, alle attività di costruzione delle reti metropolitane e tranviarie e di manutenzione straordinaria delle infrastrutture tranviarie la Società non si occupa direttamente dello svolgimento dei lavori, che sono integralmente affidati in appalto a società terze. Pertanto, in relazione alla gestione dei rifiuti che derivano dallo svolgimento dei lavori affidati in appalto, le regole relative a tali attività sono specificamente disciplinate secondo quanto indicato nei rispettivi contratti di appalto.

All'interno della sede dell'organizzazione i rifiuti sono opportunamente raccolti in maniera differenziata nei relativi ecobox e conferiti presso i centri di raccolta autorizzati.

L'attività diretta dell'Organizzazione comporta la potenziale produzione delle seguenti tipologie di rifiuti:

RIFIUTO	Codice CER
Imballaggi in carta e cartone	15 01 01
Imballaggi in plastica	15 01 02
Imballaggi in vetro	15 01 07
Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso (diversi da 16 02 15)	16 02 16
Rifiuti biodegradabili di cucine e mense	20 01 08
Apparecchiature fuori uso (diverse da quelle di cui alle voci da 16 02 09 a 16 02 13)	16 02 14
Batterie alcaline	16 06 04

I rifiuti di carta, cartone, plastica da imballaggio sono sostanzialmente raccolti internamente in maniera differenziata e conferiti dal personale negli appositi box messi a disposizione e gestiti mediante il servizio pubblico di raccolta.

I rifiuti quali toner stampanti, non pericolosi, quando non gestiti mediante contratti di manutenzione dei dispositivi che generano tali tipi di rifiuti (es. stampanti, fotocopiatrici) vengono raccolti in maniera differenziata internamente agli uffici e smaltiti in impianti pubblici per il trattamento e recupero.

Occasionalmente, si rileva la produzione di RAEE (Dispositivi elettronici dismessi) non pericolosi, regolarmente ceduti per il trattamento e recupero a impresa autorizzata o ceduti al servizio pubblico di raccolta.

Consumo di energia

L'energia consumata dall'Organizzazione è legata alle seguenti attività:

- condizionamento/riscaldamento dei locali come energia elettrica;
- gestione dei dispositivi elettronici come energia elettrica;
- carburante per l'alimentazione dei mezzi aziendali.

L'impianto di riscaldamento e raffrescamento che serve gli uffici dell'Organizzazione è di tipo centralizzato e fa capo a un gruppo di caldaie a gas (potenza totale pari a 786 kW) e gruppi di raffreddamento (potenza totale pari a 800 kW) che vengono attivati nella stagione corrispondente ai bisogni. Gli uffici sono serviti da fan coil alimentati ad acqua, riscaldata o raffreddata dallo stesso impianto centralizzato. Non è possibile per gli utenti gestire l'energia erogata dall'impianto e pertanto regolare i consumi. Questi ultimi non sono direttamente individuabili poiché i costi vengono ripartiti ai vari condomini sulla base delle superfici e non del reale consumo.

L'impianto elettrico dalla sede dell'Organizzazione è connesso dalla rete elettrica nazionale. Il consumo complessivo di energia per l'anno 2024 è pari a 66.833 kWh corrispondenti a 11,9 TEP (Tonnellate Equivalenti di Petrolio).

Carbon footprint

L'attuale fornitore aziendale di energia elettrica ha una produzione da mix energetico nazionale, che, dal 2024, prevede una composizione nel contratto stipulato composta da fonti rinnovabili al 100%, tale consumo di energia ha generato una quantità di CO_{2,eq} pari a circa 16,54 t CO₂.

Il consumo totale di carburante per la mobilità aziendale (riferita al solo movimento relativo ai sopralluoghi) è pari a 1084 litri di benzina (0,83 TEP) e 990,65 litri di gasolio (0,85 TEP) per l'anno 2024. La quantità di CO₂ corrispondente prodotta è pari a 5,14 t CO₂.

Pertanto, una stima dell'impronta di CO₂ dell'Organizzazione (relativa solo ai consumi diretti) per l'anno 2024 è pari a 0,46 t/anno per ogni dipendente. Tale valore può, in prima istanza, essere rapportato con la produzione pro-capite in Italia pari a circa 6,8 t/anno (dato 2024).

La seguente costituisce un riepilogo dei consumi energetici di Infra.TO relativi agli anni 2022, 2023 e 2024 con relativo calcolo delle emissioni di CO₂ equivalenti. Come si evince dalla tabella seguente nel 2024 si è registrata una diminuzione dei consumi di energia elettrica. Per quanto riguarda i consumi di gasolio e di benzina invece si registra un aumento rispetto al 2023. Il maggiore consumo si attribuisce all'utilizzo della macchina per diversi sopralluoghi a cantieri in zona Monte Bianco.

Anno	Consumi Energia Elettrica (kWh)	Consumi gasolio (litri)	Consumi benzina (litri)
2022	66.353	720	1080
2023	64.853	649	849
2024	63.833	990	1084
Anno	Emissioni CO ₂ eq (t)	Emissioni CO ₂ (t)	
2022	20,50	1,88	2,53
2023	20,03	1,69	1,99
2024	16,68	2.61	2.53

¹ Il fattore di emissione considerato, corrispondente all'energia prodotta da mix nazionale è pari a 0,309 KgCO₂,eq/kWh(dati rapporto ISPRA 384/2023). Dal 2024 l'energia elettrica fornita proviene al 100% da fonti rinnovabili per cui il fattore di emissione è stato riconsiderato (0,261 KgCO₂,eq/kWh).

² Il fattore di emissione considerato, corrispondente al consumo di gasolio/benzina è pari a:

Gasolio: 2,61 Kg CO₂,eq

Benzina: 2,53 Kg CO₂,eq

Utilizzo prodotti chimici

Gli unici prodotti chimici utilizzati sono a carico dell'impresa di pulizie degli uffici che si occupa della scelta dei prodotti di pulizia e della gestione dei residui derivanti dalla pulizia stessa. Le schede di sicurezza (SDS) dei prodotti chimici utilizzati dal fornitore sono opportunamente archiviate in sede.

Approvvigionamenti

L'approvvigionamento di servizi, lavori e forniture direttamente acquistate per il corretto funzionamento della sede è realizzato dall'ufficio gare dell'Organizzazione. In particolare, le forniture tipiche relazionate con il funzionamento della sede sono cancelleria, materiali e dispositivi da ufficio. L'acquisto dei beni è normalmente soggetto ad una selezione del fornitore secondo le regole e gli strumenti sviluppati in virtù dell'applicazione degli appalti pubblici. Per le forniture si utilizza il MEPA che ha in sé i contenuti CAM.

Si precisa che Infratrasporti monitora l'acquisto annuale di risme di carta al fine di promuovere e sensibilizzare un uso più consapevole e rispettoso dell'ambiente nell'utilizzo della carta. Il consumo annuale di carta per dipendente risulta essere di 11 kg ben al di sotto dei dati di benchmarking.

Anno	Risme A4	Risme A3
2023	245	40
2024	231	0

Metropolitana Automatica Linea 2 – Compatibilità Ambientale dell'intervento di rimodulazione del Progetto per la tratta "Rebaudengo-Politecnico"

Come descritto nei paragrafi precedenti, nell'ambito della rimodulazione dell'intervento relativo al Progetto della Linea 2 della Metropolitana di Torino, per la tratta Rebaudengo-Politecnico, sono stati avviati gli approfondimenti volti a definire, in esito alla proposta di rimodulazione, la procedura ambientale applicabile e

le attività necessarie all'approvazione del PFTE finale da parte del Commissario, essendo stato il Progetto Definitivo del Comune di Torino già sottoposto a PAUR nell'anno 2023. La modifica al progetto si configura come variante progettuale di progetti già autorizzati e, in merito alla VIA potrebbe essere applicabile la procedura prevista dal D.Lgs n. 152/2006 art. 6 c. 9 e 9bis, per la quale il Proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, può chiedere all'Autorità Competente una valutazione preliminare.

Nel corso del secondo semestre 2024 sono state altresì svolte le attività prodromiche agli espropri funzionali alla realizzazione della Linea 2. Il Commissario ha incontrato, con la Città di Torino e le proprie strutture di supporto, gli uffici di RFI - Sistemi Urbani, società proprietarie e gestori di aree che saranno oggetto di servitù, esproprio e/o occupazione temporanea.

Al momento, pur sussistendo una sostanziale congruenza della stima dei valori e delle correlate indennità espropriative relative alle particelle interessate dalla realizzazione della tratta Rebaudengo-Politecnico della Linea 2, si rende necessario affrontare due questioni prioritarie:

- la procedura da applicare e i tempi connessi agli espropri;
- il tema delle eventuali "passività ambientali".

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Infrato, essendo tra i principali stakeholder della Città di Torino, ha raccolto la sfida a collaborare per condividere esperienze e competenze al fine di co-creare città più inclusive, resilienti, climaticamente neutre e sostenibili attraverso l'adesione al progetto Regenerate al quale partecipano diverse università: Politecnico di Torino, Technical University di Cluj-Napoca, University of Technology di Graz (Austria), Technical University di Darmstadt (Germania), CREESC- Centro di ricerca in efficienza energetica e cambiamenti climatici (Romania), le città di Cluj Napoca (Romania), Bregenz (Austria), Otzberg (Germania) e Münster (Germania)), e diverse aziende come Geosolving (Italy), Iren S.p.A. (Italy), Wiener Linien GmbH & Co KG (Austria), iKB - Innsbrucker Kommunalbetriebe (Austria), UHRIG Energie GmbH (Germania), DB InfraGO AG (Germania), HEAG Holding AG (Germania), che sono rappresentate nella seguente immagine.



Il progetto Regenerate è stato selezionato per lo specifico percorso di transizione dei Positive Energy Districts (PEDs ossia aree urbane efficienti e flessibili dal punto di vista energetico) nell'ambito del programma intergovernativo di ricerca e innovazione DUT (Driving Urban Transitions – Sustainable future for cities) che affronta le sfide chiave delle transizioni urbane e mira a contribuire in modo sostanziale ad una strategica mission della Commissione europea ossia la realizzazione di città climaticamente neutre e intelligenti in linea con il Green Deal e l'AGENDA 2030.

L'obiettivo principale del progetto REGENERATE è quello di contribuire alla diffusione dei PEDs attraverso:

- la ricerca sulla fattibilità dei tunnel urbani esistenti ad allocare sistemi di produzione e stoccaggio di energia rinnovabile,
- la valutazione di come tali strutture possano essere integrate con le future reti di riscaldamento.

La valenza di tale tecnologia sta nell'utilizzare fonti energetiche locali al fine di attenuare gli scompensi tra domanda e offerta a livello locale, garantendo la sicurezza energetica e potenziando la stabilità della rete. Nei centri urbani europei, infatti, esistono numerosi spazi sotterranei che potrebbero essere utilizzate mediante un approccio innovativo e sostenibile ed essere riqualificati per scopi energetici con conseguenti impatti positivi sulle attività socioeconomiche.

Attraverso la cooperazione europea, inoltre, questo progetto valuta la fattibilità di tali trasformazioni utilizzando monitoraggi pilota e modelli numerici al fine di promuovere un futuro energetico sostenibile e socialmente inclusivo.

Regenerate è l'acronimo di "Reuse for energy exploitation and storage of existing urban tunnels in Europe". Il costo totale del Progetto è di 1.210.378,44€ di cui 1.031.565,92€ saranno finanziati dal DUT.

Infra.TO partecipa con un costo totale pari a 71.875 € di cui saranno rimborsati 50.312,00 € (70%) per un contributo netto di 21.562,5 €.

La durata del progetto è di 36 mesi e con termine previsto in ottobre 2027.

Il Consortium Agreement REGENERATE vede coinvolti paesi come l'Austria, la Germania, l'Italia e la Romania e questa diversità di territori consente di studiare diversi climi europei, ambienti urbani, patrimoni edilizi, fabbisogni energetici e tipologia di tunnel. La possibilità di trasformare gli spazi sotterranei esistenti in sistemi di produzione e stoccaggio di energia termica sarà valutata mediante il monitoraggio di siti pilota e i relativi potenziali quantificati tramite modelli numerici. L'integrazione di queste fonti di calore innovative nelle reti di calore esistenti sarà valutata da diverse prospettive, migliorando la trasferibilità dei risultati. Inoltre, la creazione di nuove reti di riscaldamento a livello locale e comunale sarà studiata dal punto di vista del singolo utente, per combinare innovazione sociale e tecnica.

L'idea di utilizzare tunnel e spazi sotterranei in genere come fonti di energia termica si sta rapidamente diffondendo in tutto il mondo. In molti paesi europei, infatti, come Austria, Germania, Italia, Svizzera, i tunnel sono ormai sempre più considerati una risorsa energetica a sé stante. Tuttavia, la ricerca in corso a livello mondiale si concentra principalmente sull'utilizzo di nuovi tunnel.

Il progetto REGENERATE si concentrerà sullo studio e sullo sviluppo di soluzioni innovative che ammodernano tunnel e spazi sotterranei esistenti (operativi o abbandonati) nelle aree urbane per la produzione e lo stoccaggio di energia termica, integrando così la necessità di stoccaggio e stabilità energetica in Europa e riducendo la dipendenza della fornitura di energia HC-ACS da fonti di combustibili fossili (che attualmente rappresenta oltre il 70% nel settore residenziale).

Tra le possibili soluzioni, i tunnel esistenti possono essere adattati per trasformarli in una fonte di calore o un pozzo per soddisfare le esigenze di riscaldamento e riscaldamento degli edifici o in una "caldaia" o "batteria termica" sotterranea per l'accumulo di energia termica. Si possono pensare molteplici fonti di calore: energia geotermica a bassa entalpia, proveniente direttamente dal suolo/acque sotterranee che circondano il tunnel o dalle acque reflue nei tunnel fognari, energia solare termica immagazzinabile nel suolo/acqua, calore di scarto da processi industriali e da processi di raffreddamento in edifici commerciali (ad esempio supermercati, data center, ecc.). Rispetto alle attuali soluzioni progettate per i nuovi tunnel, in REGENERATE verranno sviluppati nuovi concetti, molto originali dal punto di vista della ricerca, per consentire adattamenti tecnologici nei tunnel esistenti e negli spazi sotterranei inizialmente non progettati per questo scopo. Mentre l'adeguamento dei tunnel fognari esistenti per generare energia dalle acque reflue è già sul mercato, l'utilizzo come infrastruttura di stoccaggio dell'energia e la sua integrazione nelle reti di calore locali sono aree di ricerca innovative da esplorare nell'ambito di REGENERATE.

Infra.TO sarà coinvolta attivamente nel monitoraggio e analisi dei dati dei tunnel rappresentativi presenti nell'area torinese al fine di raccogliere conoscenze quantitative sulle caratteristiche geo/aerothermiche delle strutture sotterranee indagate.

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, anche in relazione alla prossima entrata in esercizio del nuovo sistema di segnalamento prodotto da Alstom Ferroviaria S.p.A. digitale con tecnologia CBTC.

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 e 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.

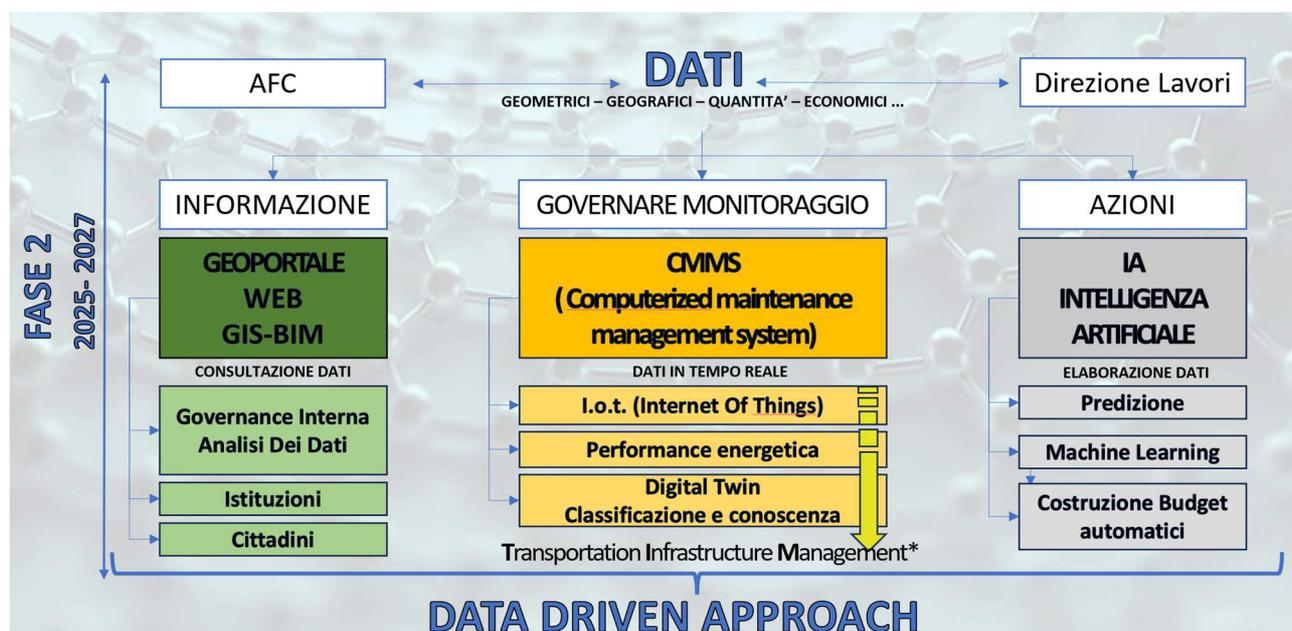
Tale tecnologia è inoltre stata inserita dalla Città di Torino nella fase degli studi preliminari della Linea 2 (PFTE del 2019) ed è stata approfondita nella progettazione definitiva della Linea 2 per la Tratta funzionale “Politecnico-Rebaudengo”. Nello specifico, la tecnologia innovativa consente di sfruttare lo scambio di calore con il sottosuolo per produrre energia che potrà essere utilizzata sia all'interno che all'esterno dell'opera stessa attraverso l'impiego di geostrutture energetiche, ossia elementi geotecnici quali diaframmi e conci (strutture in cemento rinforzato) che possono essere predisposte con un circuito di tubazioni in materiale polietilenico a

elevata densità, fissati alla gabbia di armatura prima del getto di calcestruzzo. Tale accorgimento costruttivo permette di avere, all'interno dell'elemento strutturale in opera, un circuito chiuso entro cui fluisce il liquido termovettore, in genere costituito da una soluzione acquosa salina o antigelo (glicole).

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 pubblicitici - 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 alle attività di sviluppo in ambito digitale, nel 2024, si è conclusa la prima fase (2021-2024) relativa l'introduzione di metodi e strumenti digitali delle costruzioni (BIM Building Information Modeling) ed è stata contestualmente avviata la seconda fase (2025-2027) che presenta 3 obiettivi nel prossimo triennio. Il primo dedicato all'impostazione di una piattaforma dedicata agli asset aziendali costruita su piattaforma WEB BIM GIS, il secondo sull'analisi dei modelli digital twin applicati ai software di gestione e manutenzione CMMS e la terza relativa lo studio di algoritmi utili all'ottimizzazione della gestione e manutenzione di specifici componenti presenti all'interno delle stazioni della metropolitana. La seconda fase del processo di digitalizzazione di Infra.To prevede inoltre l'interfaccia dei dati tra la progettazione in modalità BIM e gli uffici di Amministrazione Finanza e Controllo e Direzione Lavori, al fine di ottimizzare i processi di lavoro. Quanto sopra è illustrato schematicamente nell'immagine seguente.



Per quanto concerne le attività in ambito digitale, nel 2024, è stato inoltre siglato un contratto attuativo per il supporto alla Città di Torino finalizzato all'introduzione di metodi e strumenti digitali delle costruzioni.

Le attività che ricadono all'interno del contratto sono distinte in implementazione della metodologia e dei relativi documenti strategici e coordinamento BIM delle commesse che necessitano, a partire dal 1° gennaio 2025, dell'approccio BIM (art. 43 del d.lgs. 36/2023). L'affiancamento alla Città di Torino avrà una durata triennale ed è finalizzato all'acquisizione, al termine del periodo, di un'autonomia da parte della Città in ambito metodologico e di coordinamento BIM. Il BIM manager di Infra.To è stato nominato ufficialmente dalla Città, a seguito di quanto sopra, anche BIM manager del Comune di Torino.

La metodologia BIM implementata negli anni precedenti da Infra.To nell'ambito del progetto definitivo di Linea 2 della Metropolitana di Torino sarà adottata anche per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica della Linea 12 tranviaria specificato nei paragrafi precedenti.

Infine, nel corso del 2023 Infra.To è entrata a far parte di un Consorzio internazionale di atenei ed aziende, tra cui il Politecnico di Torino (Project Coordinator), Geosolving e Iren (per l'Italia) nell'ambito del progetto denominato "REGENERATE" che ha come obiettivo principale quello di contribuire alla diffusione dei distretti energetici positivi indagando la fattibilità dei tunnel urbani esistenti per ospitare sistemi di produzione e stoccaggio di energia rinnovabile e analizzando come possano essere integrati nelle future reti di riscaldamento municipali, anche in termini di accettazione e convenienza.

Questa tecnologia consentirebbe di utilizzare fonti energetiche locali e di attenuare le differenze tra domanda e offerta a livello locale, garantendo la sicurezza energetica e la stabilità della rete. Nelle aree urbane europee esistono numerosi spazi sotterranei: tunnel stradali/ferroviari, tunnel e stazioni metropolitane, tunnel fognari, tunnel di servizio e rifugi antiaerei sotterranei abbandonati della Seconda guerra mondiale.

Questi spazi potrebbero trarre vantaggio da un approccio intelligente e sostenibile ed essere adattati a fini energetici con impatti positivi sulle attività socioeconomiche.

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.

POSIZIONI CREDITORIE AL 31.12.2024 NON SOGGETTE A FATTURAZIONE

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Determinazione impegno Comune di Torino		Saldo al 31/12/2024
	Numero	Data	
A.1.1 - Mutui per lavori Metropolitana			72.803.813,94
-) Mutuo n. 1 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 1999/9685	11/11/1999	5.775.675,10
-) Mutuo n. 4 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2002/5740	30/07/2002	7.076.060,82
-) Mutuo n. 5 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596	30/09/2003	15.036.698,28
-) Mutuo n. 8 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515	14/09/2004	21.334.203,96
-) Mutuo n. 11 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472	06/09/2005	16.398.047,59
-) Mutuo n. 13 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442	09/05/2006	7.183.128,19
A.1.2 - Mutui per oneri accessori Metropolitana			25.958.470,65
-) Mutuo n. 2 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2000/12803	22/12/2000	1.286.451,77
-) Mutuo n. 6 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596	30/09/2003	3.029.864,85
-) Mutuo n. 9 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515	14/09/2004	4.651.074,74
-) Mutuo n. 12 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472	06/09/2005	3.872.120,81
-) Mutuo n. 14 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442	09/05/2006	7.194.464,07
-) Mutuo n. 17 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 2014/07319/024	30/12/2014	5.924.494,41
A.1.3 - Mutui per Impianti Fissi Tranviari			277.281,95
-) Mutuo n. 10 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/04-11989/64	14/12/2004	277.281,95
Contributi per oneri accessori 2010-2011 Metropolitana	Delibera Giunta Comunale n. mecc. 2011 07973/024	28/12/2011	7.490.873,01
		TOTALE	106.530.439,55

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 ferropilotraviario 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 106.530.440.

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

POSIZIONI DEBITORIE AL 31.12.2024 NON SOGGETTE A FATTURAZIONE

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Data	Saldo al 31/12/2024
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria (residuo)	2015	1.147.655,49
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2015	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2015	116.084,32
Debito per adeguamento canoni Metro	2015	17.034,00
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2016	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	120.380,40
Debito per adeguamento canoni Metro	2016	18.751,48
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2017	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	146.182,68
Debito per adeguamento canoni Metro	2017	29.063,99
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2018	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	167.813,60
Debito per adeguamento canoni Metro	2018	37.709,31
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2019	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	193.900,49
Debito per adeguamento canoni Metro	2019	48.135,57
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2020	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	189.526,59
Debito per adeguamento canoni Metro	2020	46.387,43
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2021	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	200.450,40
Debito per adeguamento canoni Metro	2021	50.753,40
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2022	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	355.956,39
Debito per adeguamento canoni Metro	2022	112.905,15
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2023	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	482.963,17
Debito per adeguamento canoni Metro	2023	163.666,49
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2024	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	506.277,99
Debito per adeguamento canoni Metro	2024	172.984,82
TOTALE		58.944.583,16

Pertanto, al 31 dicembre 2024 i rapporti crediti/debiti verso il Socio Unico Città di Torino risultano i seguenti:

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2024		DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2024	
COMMERCIALI	-	COMMERCIALI	-
FINANZIARI	106.530.440	FINANZIARI	58.944.583
DIVERSI	-	DIVERSI	-

Nel corso dell'esercizio sono stati compensati i seguenti importi:

Con nota prot. 2365/2024 del 26 giugno 2024 del Comune di Torino, Euro 2.000.000;

Con nota prot. 4349/2024 del 23 dicembre 2024 del Comune di Torino, Euro 4.000.000;

E così per totali Euro 6.000.000 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 Assurance Services S.p.A. di certificare il prospetto dei saldi a credito e a debito di Infratrasporti.To con il Comune di Torino, al 31 dicembre 2024. In data 18 marzo 2025 l'attività è stata positivamente completata con la trasmissione da parte del Revisore al Comune di Torino della relazione richiesta.

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 31/12/2024	DEBITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2024	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2024	CREDITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2024
Infratrasporti.To S.r.l.	106.530.440	106.887.506	58.944.583	58.952.392

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

“La Società espone crediti per Euro 106.530.440.

La Città espone debiti per Euro 106.887.506.

La differenza è in parte spiegata da una differenza di 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; e da una diversa contabilizzazione dei contributi metropolitana (- 7.847.939).

La società espone debiti per Euro 58.944.583.

La Città espone crediti per Euro 58.952.392.

La differenza non sostanziale è legata ad una diversa contabilizzazione di un canone attivo per la Città (-691 Euro) e per una posta non contabilizzata dalla società per 8.500 Euro”.

Con riferimento alle differenze rilevate in relazione ai crediti esposti da Infra.To, si segnala quanto segue.

La differenza di Euro 7.490.873, come già specificato dai revisori del Bilancio della Città di Torino, trova giustificazione dalla diversa contabilizzazione, per effetto del principio di competenza potenziata, del relativo credito. La differenza di Euro 7.847.939 è sostanzialmente riconducibile a contributi ministeriali liquidati dalla Città ad Infra.To nel mese di febbraio 2025 e contabilizzati dalla società al solo momento dell'effettivo incasso, in mancanza di specifico provvedimento di liquidazione da parte della Città.

Nella redazione del progetto di Bilancio 2024, così come già per i Bilanci del periodo 2017-2023, 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.To, 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.

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".

Si segnala infine che la società ha effettuato, ai sensi della "convenzione per la concessione del diritto d'uso degli impianti fissi ferro filotranviari", investimenti sulle reti tranviarie della Città di Torino per un importo complessivo pari a ca. 9,2 milioni di Euro.

RAPPORTI CON IL GESTORE DEL SERVIZIO TPL GTT

CREDITI FINANZIARI	CREDITI COMMERCIALI	DEBITI FINANZIARI	DEBITI COMMERCIALI	INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE	CANONI ED ALTRI SERVIZI	INTERESSI ATTIVI
34.532	49.491.569	29.897	8.560.183	22.007.041	24.582.681	1.096.365

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

I crediti commerciali si riferiscono per circa il 95% a canoni.

I debiti finanziari sono importi dovuti per sottoscrizione di abbonamenti al trasporto pubblico locale da parte dei dipendenti Infratrasporti.

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, sulla Rete tranviaria e sulla Linea 1 della Metropolitana, 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 31/12/2024	AL 31/12/2023
Crediti totali	49.526.101	55.712.300
- per fatture emesse	44.818.559	53.532.362
- per fatture da emettere	4.673.010	2.145.406
- altri crediti	34.532	34.532

	AL 31/12/2024	AL 31/12/2023
Debiti totali	8.590.080	7.886.201
- per fatture ricevute	-	-
- per fatture da ricevere	8.560.183	7.857.619
- altri debiti	29.897	28.582

Il credito netto di Infratrasporti nei confronti di GTT è decrementato sensibilmente nel corso dell'esercizio 2024, -14,4% pari a ca. -6,9 milioni di Euro. GTT ha infatti regolarmente dato esecuzione al piano dei pagamenti 2024 incluso nell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 25 gennaio 2024 relativo al nuovo piano di rientro per il periodo 01/01/2024 – 30/06/2025, pari a ca. 10,4 milioni di Euro a valere sul debito pregresso. Si segnala al riguardo che ca. 4,2 milioni di euro sono riferiti a quota parte dei "Ristori" (art. 3 (iv) dell'Accordo del 27 aprile 2023) che GTT ha parzialmente anticipato ad Infra.To, pur non avendo ancora incassato i correlati contributi ministeriali.

Nella redazione del Bilancio 2024 così come già per i Bilanci del precedente periodo 2016 - 2023, la Società espone il dato del credito e del debito verso GTT al valore nominale in considerazione del fatto che il tasso di interesse convenzionale concordato nell'ambito dell'accordo per il periodo 01/01/2024-30/06/2025, risulta sostanzialmente allineato al tasso di mercato e non sono previsti costi di transazione.

Nell'esercizio 2024 sul debito pregresso sono maturati interessi attivi pari a complessivi 1.096.365 Euro.

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, all'attività di "Centrale di Committenza" tenuto conto della modifica statutaria intervenuta alla fine del 2022, all'attività di supporto alla struttura commissariale per la realizzazione della Linea 2 ed alla progettazione ed alla realizzazione dei progetti di potenziamento della rete tranviaria della Città di Torino.

La nuova Linea 12 è composta da due tratte: tratta Sud "Lepanto-C.so Giulio Cesare" che sfrutta in gran parte un'infrastruttura tranviaria esistente; tratta Nord "C.so Giulio Cesare-Allianz Stadium" che sfrutta parte della tratta ferroviaria dismessa della linea "Torino-Ceres".

Il Comune di Torino è beneficiaria del finanziamento di 221 milioni di Euro stanziato dal MIT con DM n.131 del 07/08/2023, destinato alla progettazione e alla realizzazione solo della Tratta Nord, mentre per l'intervento a sud nel mese di gennaio la Città ha partecipato all'Avviso 3 con un progetto per complessivi 66,6 milioni di Euro al lordo dell'IVA.

Lo sviluppo della Linea 12 sarà all'orizzonte temporale del 2030 di circa 22 km, potenziando la rete tranviaria cittadina, avente attualmente uno sviluppo di 137 km di oltre il 16%.

La struttura di "Operation" è attualmente principalmente dedicata al completamento della Linea 1 (tratta Collegno - Cascine Vica), previsto alla fine del 2026, al potenziamento del comprensorio tecnico di Collegno, nonché all'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 del servizio per l'intera Linea 1 della Metropolitana Automatica.

Al fine di valorizzare opportunamente le migliorate capacità del nuovo sistema di segnalamento digitale, la Società sta valutando termini e condizioni per poter effettuare l'acquisto di 12 ulteriori nuovi treni di tipo VAL, in attesa di ricevere fondi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già più volte richiesti dalla Città di Torino, assieme a GTT ed a Infratrasporti.

Nel corso del 2025 proseguiranno le attività di cantiere per la realizzazione della migrazione del sistema di segnalamento da analogico VAL a digitale CBTC, così come per il nuovo sistema di segnalamento digitale CBTC per la tratta Collegno-Cascine Vica .

Si tratta di un intervento assai complesso che necessiterà di una rilevante attività da parte delle risorse tecniche della società e del gestore della Metropolitana Automatica GTT S.p.A. per il coordinamento di numerosi soggetti (Enti finanziatori e regolatori, Ente concedente, gestore del servizio, diversi appaltatori e progettisti).

Relativamente alla Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino, il 2025 sarà l'anno in cui saranno avviate le procedure di selezione degli appaltatori dei tre principali lotti in cui suddivisa l'infrastruttura, mentre il 2026 dovrebbe essere l'anno di avvio dei lavori di esecuzione dell'opera.

Il Commissario Straordinario per la Linea 2, che svolgerà funzione di Stazione Appaltante, si avvarrà di Infra.To quale struttura di supporto per una serie di attività legate alla realizzazione dell'Intervento, sulla base delle esigenze tecniche e organizzative che possano emergere, tempo per tempo e per la durata ritenuta necessaria dal Commissario stesso, nel corso dello svolgimento delle attività commissariali.

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 cittadina, parzialmente ceduta/conferita in proprietà (Linea 4 e parte della Linea 16) e delle tratte di metropolitana in esercizio (Collegno - Porta Nuova – Lingotto - Bengasi) con particolare riferimento agli interventi relativi alla seconda revisione generale del materiale rotabile pianificati 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 2026.

Nel triennio 2025-2027 si prevedono interventi di manutenzione straordinaria per oltre 43,8 milioni di Euro (spesa media annua di 14,6 milioni di Euro), cui potrebbero aggiungersi ulteriori 19,1 milioni di Euro di interventi opzionali (mediamente 6,4 milioni di Euro/anno).

Sul sistema tranviario della Città di Torino e sugli impianti tranviari trasferiti alla Società (Linea 4 e parte della Linea 16), nel triennio 2025-2027 si prevedono interventi di manutenzione straordinaria pari a circa 34,8 milioni di Euro, oltre ai progetti di ammodernamento della rete.

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

La sostenibilità economico-finanziaria di questo ambizioso programma di investimenti rende 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 collaborazioni (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 "best practice" oltre che sensibilizzare le Istituzioni del settore sulla necessità di trovare un razionale metodo per supportare questi importanti programmi d'investimento.

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 delle opere in corso di realizzazione (Migrazione del sistema di segnalamento e Deposito), 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 correlati ai cosiddetti "Deficit Manutentivi".

* * *

SITUAZIONE FINANZIARIA

Nel corso del 2024 la situazione finanziaria di Infratrasporti è migliorata rispetto al dato di chiusura dell'esercizio precedente mantenendo una buona liquidità a partire dal terzo trimestre del 2024.

I rapporti di Infratrasporti con le Società appaltatrici e con le banche finanziatrici, grazie all'importante sforzo condotto da GTT e dal Comune di Torino si sono mantenuti nella normalità e non si sono registrate significative criticità e tensioni finanziarie.

Appare evidente come il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti abbia progressivamente recuperato parzialmente i tempi delle erogazioni dei contributi a fronte degli investimenti rendicontati.

Tale situazione è ben rappresentata dal prospetto che segue.

FLUSSI DI CASSA TOTALI	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogrammato	differenza 2024-2023	variazione percentuale
ESBORSI									
- Esborsi operativi	- 8.090.220	- 2.073.332	- 1.684.365	- 1.805.883	- 1.328.222	- 6.891.802	- 16.443.558	1.198.418	-14,81%
- Investimenti	- 54.971.443	- 21.994.064	- 21.417.760	- 26.836.954	- 15.034.089	- 85.282.867	- 93.069.239	- 30.311.424	55,1%
- Esborsi finanziari	- 52.076.031	- 13.252.453	- 32.103.854	- 509.347	- 21.025.731	- 66.891.385	- 72.967.800	- 14.815.354	28,4%
TOTALE ESBORSI	- 115.137.694	- 37.319.849	- 55.205.978	- 29.152.185	- 37.388.041	- 159.066.054	- 182.480.597	- 43.928.360	38,2%
INCASSI									
- Incassi operativi (da GTT)	22.391.951	1.865.224	1.400.000	1.800.000	5.318.264	10.383.488	10.365.224	- 12.008.463	-53,6%
- Incassi operativi (da altri)	597.900	6.441.415	364.953	317.275	154.349	7.277.991	8.180.881	6.680.091	1117,3%
- Anticipazioni su crediti vs. GTT, Regione e MIT	-	15.975.261	6.107.649	16.220.043	6.410.126	44.713.078	45.494.729	44.713.078	n.d.
- Contributi su investimenti (da Stato, Regione e Comune)	82.593.812	18.651.618	29.893.944	47.527.044	76.235	96.148.841	132.179.982	13.555.029	16,4%
- Rimborsi per mutui (da Comune Torino)	24.177.197	-	8.506.593	-	10.964.186	19.470.778	18.897.033	- 4.706.418	-19,5%
TOTALE INCASSI	129.760.860	42.933.517	46.273.138	65.864.362	22.923.160	177.994.177	215.117.848	48.233.317	37,2%
FLUSSO DI CASSA DEL PERIODO	14.623.166	5.613.667	- 8.932.840	36.712.177	- 14.464.881	18.928.123	32.637.252	4.304.957	29,4%
- Interessi attivi (passivi) BT	- 231.194	67.688	-	-	10.794	78.481	67.688	309.676	-133,9%
TESORERIA DI FINE PERIODO	22.164.575	27.845.930	18.913.091	55.625.267	41.171.180	41.171.180	54.869.515	19.006.605	85,8%

Dati in Euro

Nel 2024 le entrate della gestione operativa sono diminuite rispetto al dato dell'omologo periodo del 2023 del 23,2% (-5,3 milioni di Euro circa) in quanto GTT ha dato attuazione agli Accordi sottoscritti nel biennio 2023-2024, pur non avendo incassato tutti i «ristori».

Le uscite della gestione operativa nel 2024 si sono e ridotte del 27,7%, (1,2 milioni di Euro circa) rispetto allo stesso dato del 2024, principalmente per effetto delle minori liquidazioni dei costi per servizi (1,6 milioni di Euro circa in valore assoluto). Nel corso dell'esercizio appena trascorso è bene sottolineare le importanti compensazioni di partite creditorie/debitorie effettuate verso la Città di Torino per un importo pari a 6 milioni di Euro.

Il risultato finanziario della gestione operativa, conseguentemente, è nell'anno 2024 pari a 10,8 milioni di Euro, in diminuzione rispetto all'omologo dato del 2023 (-4,1 milioni di Euro), a causa dei minori incassi dei canoni da parte di GTT, così come previsto dagli Accordi sottoscritti tra le due Società nel corso del 2023 e del 2024.

La tabella seguente riporta il flusso di cassa della gestione operativa registrato nell'anno 2024.

Flussi di Cassa della Gestione Operativa	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogrammato	differenza 2024-2023	differenza percentuale
ENTRATE DELLA GESTIONE OPERATIVA									
Canoni incassati da GTT	22.391.951	1.865.224	1.400.000	1.800.000	5.318.264	10.383.488	10.365.224	- 12.008.463	-53,6%
- Canoni Base	12.000.000	-	-	-	-	-	-	- 12.000.000	-100,0%
- Nuova accordi con GTT	10.391.951	1.865.224	1.400.000	1.800.000	5.318.264	10.383.488	10.365.224	- 8.463	-0,1%
Prestazioni di servizi	-	6.341.859	-	56.500	41.280	6.439.639	6.444.359	6.439.639	n.d.
Rimborso CCNL	350.446	74.497	187.498	-	8.646	270.642	399.495	- 79.805	-22,8%
Rimborsi e ricavi vari	247.454	25.558	177.455	260.775	104.423	567.711	1.137.027	320.257	129,4%
- Rimborsi assicurativi	2.298	-	132.395	260.775	103.770	496.941	470.094	- 494.643	-21524,9%
- Varie	158.387	25.558	45.059	-	653	70.773	70.777	- 87.617	-55,3%
- rimborso lire per snap deducibile	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- rimborso ff per applicaz appt payment	95.759	-	-	-	-	-	-	86.769	-100,0%
- di cui rimborso per costi rimborsati al Commissario	-	-	-	-	-	-	650.815	-	n.d.
Altri ricavi minori	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
INCASSI PER ATTIVITA' OPERATIVA	22.989.851	8.306.639	1.764.953	2.117.275	5.472.613	17.661.479	18.546.105	- 5.328.372	-23,2%
Servizi	- 4.313.379	- 1.074.368	- 742.722	- 480.386	- 403.981	- 2.701.456	- 2.940.415	1.611.923	-37,4%
Personale (incluso AUIAD)	- 3.309.797	- 860.801	- 869.400	- 971.274	- 770.213	- 3.467.888	- 3.781.496	- 167.891	4,8%
Godimento beni di terzi	- 167.448	- 42.062	- 11.368	- 109.803	- 28.890	- 192.125	- 9.250.101	- 24.676	14,7%
- Versamento canoni al Comune di Torino	-	-	-	-	-	-	9.000.000	-	n.d.
Oneri diversi di gestione	- 14.276	- 24.725	- 3.452	- 1.715	- 2.707	- 32.600	- 31.246	- 18.323	128,3%
Esborsi trattamento di fine rapporto	-	-	-	-	-	-	-	80.000	n.d.
Pagamento imposte	- 285.319	- 71.376	- 61.423	- 242.706	- 122.428	- 497.933	- 360.300	- 212.614	74,5%
ESBORSI OPERATIVI	- 8.090.220	- 2.073.332	- 1.684.365	- 1.805.883	- 1.328.222	- 6.891.802	- 16.443.558	1.198.418	-14,8%
SALDO DI CASSA DELLA GESTIONE OPERATIVA	14.899.631	6.233.306	80.588	311.392	4.144.391	10.769.678	2.102.547	- 4.129.953	-27,7%

Dati in Euro

Nel 2024 Infratrasporti ha liquidato per investimenti un importo prossimo a 85,3 milioni di Euro, quasi esclusivamente per il pagamento delle attività per la realizzazione della Metropolitana (96,8% della spesa complessiva), mentre il residuo 3,2% è riferito prevalentemente alle attività di manutenzione straordinaria in massima parte contribuita («deficit manutentivi» per 2,53 milioni di Euro).

Tale dato, confrontato con l'omologo dato del 2023, evidenzia un consistente incremento delle attività in corso di realizzazione, pari al 55,1% (30,3 milioni di Euro in valore assoluto), quasi esclusivamente dovuto all'aumento di spesa per i lavori collegati alla Migrazione del Sistema di Segnalamento (+30,1 milioni di Euro circa) a fronte di una leggera flessione dei lavori sulla tratta Collegno-Cascine Vica (-1,67 milioni di Euro), compensata dalle spese effettuate sugli altri progetti.

Infine, come negli anni passati, Infratrasporti prevede di compensare con GTT, per le attività di manutenzione straordinaria, gli importi fatturati trimestralmente, senza evidenza di flussi finanziari, e quindi non riportati in queste elaborazioni.

La spesa consuntivata per manutenzioni straordinarie è comunque assai ragguardevole e concorre alla riduzione del debito di GTT verso Infrato.

Nella pagina seguente è riportata la Tabella relativa ai flussi finanziari connessi agli investimenti realizzati nel corso del 2024.

INVESTIMENTI	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogrammato	differenza 2024-2023	differenza percentuale
FABBISOGNI FINANZIARI PER INVESTIMENTI									
METROPOLITANA	- 53.473.411	- 21.909.981	- 20.295.786	- 26.104.321	- 14.223.782	- 82.533.870	- 90.413.549	- 29.060.459	54,3%
- LINGOTTO-BENGASI	- 558.828	-	3.520	-	-	3.520	3.520	555.108	-99,4%
- COLLEGNO-CASCINE VICA	- 33.433.572	- 7.772.885	- 12.725.554	- 6.875.711	- 4.387.386	- 31.761.535	- 38.354.789	1.672.037	-5,0%
- NUOVO SISTEMA SEGNALAM. E MAT. ROT.	- 14.863.895	- 13.689.709	- 7.418.835	- 16.625.266	- 7.277.907	- 45.011.718	- 44.606.587	- 30.147.823	202,8%
- TRATTA CASCINE VICA-RIVOLI	- 74.803	-	-	-	-	-	-	74.803	-100,0%
- NUOVO DEPOSITO	- 3.647.358	- 370.076	- 145.829	- 2.437.433	- 2.322.386	- 5.275.724	- 6.539.957	- 1.628.365	44,6%
- AMPLIAMENTO OFFICINA	- 895.154	- 77.312	- 2.048	- 165.911	- 236.103	- 481.374	- 908.695	413.781	-46,2%
RINNOVI E MANUTENZIONE STRAORDINARIA	- 1.409.924	-	- 5.600	- 4.647	- 40.324	- 50.571	- 35.247	1.359.353	-96,4%
DEFICIT MANUTENTIVI	- 32.066	- 17.445	- 1.033.084	- 715.986	- 767.296	- 2.533.811	- 2.296.515	- 2.501.745	n.d.
PARCHEGGIO FERMI	- 33.134	- 66.638	- 83.290	- 12.000	- 2.687	- 164.615	- 173.927	- 131.481	396,8%
ALTRI INVESTIMENTI MINORI	- 22.907	-	-	-	-	-	- 150.000	22.907	-100,0%
TOTALE INVESTIMENTI	- 54.971.443	- 21.994.064	- 21.417.760	- 26.836.954	- 15.034.089	- 85.282.867	- 93.069.239	- 30.311.424	55,1%

Dati in Euro

Nel 2024 sono stati incassati 96,1 milioni di Euro circa di contributi pubblici principalmente erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il finanziamento dei lavori di prolungamento della Linea 1, in aumento del 16,4% circa rispetto al dato del 2023 (+13,6 milioni di Euro circa in valore assoluto).

I restanti 17,8 milioni di Euro sono riferiti agli interventi tranviari di cui 16 milioni di Euro rappresentano una quota parte dell'anticipazione riferita alla realizzazione del progetto tranviario "Prolungamento linea tranviaria 12 all'Allianz Stadium e recupero trincea ferroviaria Torino-Ceres" che prevede un impegno finanziario pari a 221.721.410,41 Euro.

Si evidenzia che i contributi per il finanziamento dei deficit manutentivi sono stati erogati solo parzialmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogrammato	differenza 2024-2023	differenza percentuale
METROPOLITANA									
CONTRIBUTI STATALI	74.373.040	17.651.618	28.827.887	31.363.850	76.235	77.919.588	110.131.354	3.546.549	4,8%
- LINGOTTO-BENGASI	1.775.320	-	-	9.852.987	-	9.852.987	9.852.987	8.077.667	455,0%
- FERMI-COLLENO CENTRO	4.418.414	8.345.253	-	0.647.029	-	14.962.882	19.540.679	10.574.466	239,3%
- NUOVO SISTEMA SEGALAM E MAT. ROT.	19.626.356	8.640.506	16.106.050	-	-	24.746.556	36.553.354	5.120.200	26,1%
- TRATTA CASCINE VICA-COLLENO CENTRO	42.118.258	-	10.010.449	12.051.304	-	22.061.752	37.621.799	20.050.505	-47,6%
- CARO MATERIALI COLLENO-CASCINE VICA	3.676.443	-	2.705.388	2.203.950	76.235	4.985.572	4.909.338	1.309.129	35,0%
- TRATTA CASCINE VICA-RIVOLI	491.500	-	-	-	-	-	-	491.500	100,0%
- NUOVO DEPOSITO	857.545	-	-	608.580	-	608.580	608.580	248.965	-29,0%
- AMPLIAMENTO OFFICINA	1.409.204	695.258	-	-	-	695.258	744.618	743.945	-52,8%
CONTRIBUTI REGIONALI	3.500.000	-	-	-	-	-	-	3.500.000	-100,0%
CONTRIBUTI ALTRI EE.LL.	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
CONTRIBUTI COMUNE METRO	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
CONTRIBUTI METRO MANUTENZIONI STRAORDINARIE	1.723.586	-	389.245	-	-	389.245	1.006.044	1.334.341	-77,4%
TOTALE CONTRIBUTI METROPOLITANA	79.596.626	17.651.618	29.217.132	31.363.850	76.235	78.308.833	111.137.398	1.287.792	-1,6%
RETE TRANVIARIA									
CONTRIBUTI ALLE MANUTENZIONI STRAORDINARIE	2.997.186	1.000.000	676.812	16.163.195	-	17.840.007	21.042.584	14.842.821	495,2%
PARCHEGGIO FERMI									
CONTRIBUTO COMUNE DI COLLENO PARK FERMI	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
COPERTURE COMPLESSIVE INVESTIMENTI	82.593.812	18.651.618	29.893.944	47.527.044	76.235	96.148.841	132.179.982	13.555.029	16,4%

Dati in Euro

Nel 2024 il flusso di cassa dopo i contributi è risultato pari a circa 21,6 milioni di Euro, in peggioramento rispetto all'omologo dato del 2023 (-20,9 milioni di Euro circa).

Tale risultato è dovuto all'andamento degli investimenti aumentati di 30,3 milioni di Euro circa, in misura superiore rispetto alla variazione del flusso finanziario della gestione operativa dei contributi (rispettivamente -4,1 e +13,6 milioni di Euro).

Il peggioramento dei flussi finanziari della gestione operativa (che comunque resta positiva nel 2024 per 10,8 milioni di Euro), da evidenza dell'importante attività volta alla riduzione del debito di GTT verso Infrato.

Questi dati sono fortemente influenzati sia dall'avanzamento dei lavori, ma anche, e soprattutto, dall'irregolare flusso finanziario relativo all'incasso dei contributi pubblici, di difficile previsione. In tal senso la regolarizzazione di questo flusso appare elemento essenziale per la stabilità economico-finanziaria della Società, che è dovuta ricorrere ad anticipazioni erogate da banche finanziatrici dando in garanzia i contributi pubblici stessi.

FLUSSI DI CASSA	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogrammato	differenza 2024-2023	differenza percentuale
FLUSSI DELLA GESTIONE OPERATIVA	14.899.631	6.233.306	80.588	311.392	4.144.391	10.769.678	2.102.547	- 4.129.953	-27,7%
TOTALE INVESTIMENTI	- 54.971.443	- 21.994.064	- 21.417.760	- 26.836.954	- 15.034.089	- 85.282.867	- 93.069.239	-30.311.424	55,1%
CONTRIBUTI PUBBLICI SU INVESTIMENTI	82.593.812	18.651.618	29.893.944	47.527.044	76.235	96.148.841	122.326.995	13.555.029	16,4%
FLUSSO DI CASSA DOPO I CONTRIBUTI	42.522.000	2.890.860	8.556.772	21.001.482	- 10.813.463	21.635.651	31.360.303	-20.886.349	-49,1%

Dati in Euro

Nel 2024 Infrato ha rimborsato alle banche finanziatrici 31,1 milioni di Euro, per le rate in scadenza sui mutui riprogrammati in forza dell'accordo stipulato con le banche stesse il 28 dicembre 2018, ed ulteriori 35,7 milioni di Euro circa per la linea di credito funzionale all'intervento di «Migrazione del Sistema di Segnalamento» ed all'acquisto di 4 nuovi treni tipo VAL per la Linea 1 della Metropolitana, registrando quindi una spesa complessiva pari a 66,9 milioni di Euro circa.

Il dato di consuntivo 2024 rispetto a quello registrato nell'omologo periodo del 2023 evidenzia una maggiore spesa di 14,8 milioni di Euro, quasi esclusivamente dovuti al rimborso della Linea di credito, di cui circa 840 mila Euro per oneri finanziari.

FABBISOGNI FINANZIARI	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogram.	differenza 2024-2023	differenza percentuale
FABBISOGNI PER MUTUI E FINANZIAMENTI									
<i>Flussi finanziari connessi alla metro</i>	- 46.403.555	- 13.252.453	- 29.359.439	- 151.002	- 19.038.523	- 61.801.416	- 67.744.131	- 15.397.862	33,2%
- Esborso per rate mutui	- 23.796.749	-	- 12.264.074	-	- 12.105.748	- 24.369.822	- 24.079.521	- 573.073	2,4%
- Mutui Bancalinea	- 17.026.240	-	- 8.849.075	-	- 8.749.423	- 17.597.498	- 17.332.203	- 571.253	3,4%
- Mutui Unicredit	- 4.642.014	-	- 2.431.054	-	- 2.393.376	- 4.644.430	- 4.619.429	- 1.815	0,0%
- Mutui CDP	- 1.927.889	-	- 983.945	-	- 963.950	- 1.927.889	-	- 5	0,0%
- Esborso per rate nuovo mutuo CDP	- 1.527.104	-	- 763.552	-	- 763.554	- 1.527.106	- 1.527.104	- 2	0,0%
- Esborso Linea di credito in pool	- 21.079.702	- 13.252.453	- 16.331.814	- 151.002	- 5.944.220	- 35.679.489	- 41.877.803	- 14.599.787	69,3%
- Esborso interessi finanziamento Deposito.	-	-	-	-	- 225.000	- 225.000	-	- 225.000	n.d.
- Esborso interessi finanziamento anticipazione contributi/rimborso	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
<i>Flussi finanziari connessi alle reti tranviarie</i>	- 5.672.476	-	- 2.744.415	- 358.346	- 1.987.208	- 5.089.969	- 5.223.669	- 582.508	-10,3%
- Esborso rate mutuo Linea 4	- 4.742.292	-	- 2.421.468	- 358.346	- 1.987.208	- 4.767.022	- 4.758.576	- 24.730	0,5%
- Mutuo Linea 4 (Unicredit)	- 4.742.292	-	- 2.421.468	- 358.346	- 1.987.208	- 4.767.022	- 4.758.576	- 24.730	0,5%
- Mutui interessi di mora su mutuo Linea 4	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- Esborso rate nuovi mutui man. straord. Tranvie	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- Esborso rate mutui rete Comune (non rinegoziati)	- 930.185	-	- 322.947	-	-	- 322.947	- 465.092	- 607.238	-65,3%
TOTALE FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI	- 52.076.031	- 13.252.453	- 32.103.854	- 509.347	- 21.025.731	- 66.891.385	- 72.967.800	- 14.815.354	28,4%

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.

FONDI DI FINANZIAMENTO	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 consuntivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogram.	differenza 2024-2023	differenza percentuale
COPERTURE DEI MUTUI E DEI FINANZIAMENTI									
- Erogazione nuovi finanziamenti	-	15.975.261	6.107.649	16.220.043	6.410.126	44.713.078	45.494.729	44.713.078	n.d.
- Quota erogata Linea di credito in pool	-	15.975.261	6.107.649	16.220.043	6.410.126	44.713.078	45.125.729	44.713.078	n.d.
- Quota erogata per Deposito	-	-	-	-	-	-	369.000	-	n.d.
- Quota erogata per Anticipazione contributi	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Totale incasso da nuovi finanziamenti	-	15.975.261	6.107.649	16.220.043	6.410.126	44.713.078	45.494.729	44.713.078	n.d.
- Incasso per rate mutui rimodulati e vecchi mutui CDP	18.174.129	-	7.954.941	-	6.980.750	14.935.691	17.651.584	- 3.238.438	-17,8%
- Incasso per rate nuovo mutuo CDP	1.089.447	-	551.652	-	-	551.652	1.103.304	- 537.795	-49,4%
- Incasso per rate mutuo rinegoziato con CDP	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Rimborsi da Comune rate mutui Metropolitana	19.263.576	-	8.506.593	-	6.980.750	15.487.343	18.754.888	- 3.776.233	-19,6%
Rimborsi da Comune rate mutui Impianti fissi	930.185	-	-	-	-	-	142.145	- 930.185	-100,0%
Incasso crediti rate mutui scadute	3.983.435	-	-	-	3.983.435	3.983.435	-	-	0,0%
Totale incasso rimborso mutui da Comune	24.177.197	-	8.506.593	-	10.964.186	19.470.778	18.897.033	- 4.706.418	-19,5%
COPERTURE COMPLESSIVE FINANZIAMENTI	24.177.197	15.975.261	14.614.242	16.220.043	17.374.312	64.183.857	64.391.762	40.006.660	165,5%

Dati in Euro

Il Comune di Torino nel 2024 ha rimborsato per le quote delle rate di mutuo di propria competenza un importo di 19,5 milioni di Euro circa.

Il dato di consuntivo dei flussi finanziari connessi alle erogazioni ed ai rimborsi delle rate di mutuo da parte della Città di Torino migliora rispetto all'omologo periodo del 2023 nel complesso per circa +40 milioni di Euro, esclusivamente per effetto delle erogazioni di tranches della Linea di credito evergreen, bloccata per tutto il 2023 (+44,7 milioni di Euro).

FLUSSI DI CASSA	TOTALE 2023 consuntivo	I trimestre 2024 consuntivo	II trimestre 2024 preventivo	III trimestre 2024 consuntivo	IV trimestre 2024 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	TOTALE 2024 riprogram.	differenza 2024-2023	differenza percentuale
FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI									
Flussi finanziari connessi alla Metropolitana	- 46.403.555	- 13.252.453	- 29.359.439	- 151.002	- 19.038.523	- 61.801.416	- 67.744.131	- 15.397.862	33,2%
- Esborso per rate mutui	- 23.796.749	-	- 12.264.074	-	- 12.105.748	- 24.369.822	- 24.079.521	- 573.073	2,4%
- Esborso per rate nuovo mutuo (CDP)	- 1.527.104	-	- 763.552	-	- 763.554	- 1.527.106	- 1.527.104	- 2	0,0%
- Esborso per rimborso Linea di credito in pool	- 21.079.702	- 13.252.453	- 16.331.814	- 151.002	- 5.944.220	- 35.679.489	- 41.877.803	- 14.599.787	69,3%
- Esborso interessi finanziamento Deposito.	-	-	-	-	- 225.000	- 225.000	- 259.704	- 225.000	n.d.
- Esborso interessi finanziamento Anticipazione contributi/rimborso	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flussi finanziari connessi alle reti tranviarie	- 5.672.476	-	- 2.744.415	- 358.346	- 1.987.208	- 5.089.969	- 5.223.669	582.508	-10,3%
- Esborso rate mutuo Linea 4	- 4.742.292	-	- 2.421.468	- 358.346	- 1.987.208	- 4.767.022	- 4.758.576	- 24.730	0,5%
- Esborso rate nuovi mutui man. straord. Tranvie	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- Esborso rate mutui rete Comune (non rinegoziati)	- 930.185	-	- 322.947	-	-	- 322.947	- 465.092	607.238	-65,3%
TOTALE FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI	- 52.076.031	- 13.252.453	- 32.103.854	- 509.347	- 21.025.731	- 66.891.385	- 72.967.800	- 14.815.354	28,4%
COPERTURE DEI MUTUI E DEI FINANZIAMENTI									
- Erogazione nuovi finanziamenti	-	15.975.261	6.107.649	16.220.043	6.410.126	44.713.078	45.494.729	44.713.078	n.d.
- Erogazione da società Factoring (gest. operativa)	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Totale incasso da nuovi finanziamenti	-	15.975.261	6.107.649	16.220.043	6.410.126	44.713.078	45.494.729	44.713.078	n.d.
- Incasso per rate mutui rinegoziati e vecchi mutui CDP	18.174.129	-	7.954.941	-	6.980.750	14.935.891	17.651.594	3.238.438	-17,8%
- Incasso per rate nuovo mutuo CDP	1.089.447	-	551.652	-	-	551.652	1.103.304	537.795	-49,4%
Rimborsi da Comune rate mutui Metropolitana	19.263.576	-	8.506.593	-	6.980.750	15.487.343	18.754.888	3.776.233	-19,6%
Rimborsi da Comune rate mutui Impianti fissi	930.185	-	-	-	-	-	142.145	930.185	-100,0%
Incasso crediti rate mutui scadute	3.983.435	-	-	-	3.983.435	3.983.435	-	-	0,0%
Totale incasso rimborso mutui da Comune	24.177.197	-	8.506.593	-	10.964.186	19.470.778	18.897.033	- 4.706.418	-19,5%
COPERTURE COMPLESSIVE FINANZIAMENTI	24.177.197	15.975.261	14.614.242	16.220.043	17.374.312	64.183.857	64.391.762	40.006.660	165,5%
FLUSSI DI CASSA DELLA GESTIONE FINANZIARIA	- 27.898.834	2.722.808	- 17.489.612	15.710.695	- 3.651.419	- 2.707.528	- 8.576.038	25.191.306	-90,3%

Dati in Euro

La gestione finanziaria nel 2024 evidenzia un flusso negativo pari a circa -2,71 milioni di Euro, dato assai migliore dell'omologo dato del 2023 (+25,2 milioni di Euro circa).

Al fine di evidenziare la solidità economico-finanziaria della Società, nell'ambito del controllo interorganico il Consiglio di Amministrazione ha approvato le seguenti proiezioni economico-finanziarie per l'anno 2025.

Lo scenario elaborato non tiene conto per prudenza della attivazione dei seguenti progetti indicati nel Piano degli Investimenti 2024-2026 in attesa di essere contribuiti dagli Enti di riferimento:

- Linea 1 - tratta Cascine Vica-Rivoli;
- acquisto di 12 nuovi treni tipo VAL 208;
- realizzazione di interventi per la copertura di alcune stazioni della Linea 1.

FLUSSI DI CASSA TOTALI	TOTALE 2023 consuntivo	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 previsione	II trimestre 2025 previsione	III trimestre 2025 previsione	IV trimestre 2025 previsione	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	variazione percentuale
ESBORSI									
- Esborsi operativi	- 8.090.220	- 6.891.802	- 1.773.842	- 2.012.471	- 2.188.200	- 1.804.183	- 7.778.695	- 886.893	12,87%
- Investimenti	- 54.971.443	- 85.282.867	- 38.727.158	- 38.558.175	- 38.748.688	- 23.553.219	- 139.587.240	- 54.304.373	63,7%
- Esborsi finanziari	- 82.076.031	- 66.891.385	- 26.760.740	- 34.934.877	- 6.339.812	- 29.916.928	- 97.952.357	- 31.060.972	46,4%
TOTALE ESBORSI	- 115.137.694	- 159.066.054	- 67.261.739	- 75.505.522	- 47.276.699	- 55.274.331	- 245.318.291	- 86.252.238	54,2%
INCASSI									
- Incassi operativi (da GTT)	22.391.951	10.383.488	2.100.000	2.100.000	5.100.000	5.100.000	14.400.000	- 4.016.512	38,7%
- Incassi operativi (da altri)	597.900	7.277.991	1.020.956	862.159	884.165	908.464	3.675.744	- 3.602.247	-49,5%
- Anticipazioni su crediti vs. GTT, Regione e MIT	-	44.713.078	28.005.835	14.790.471	13.175.000	11.395.000	67.366.306	22.653.228	50,7%
- Contributi su investimenti (da Stato, Regione e Comune)	82.593.812	96.148.841	31.967.171	32.626.660	20.654.933	39.445.000	124.693.764	28.544.923	29,7%
- Rimborsi per mutui (da Comune Torino)	24.177.197	19.470.778	-	-	-	-	-	- 19.470.778	-100,0%
TOTALE INCASSI	129.760.860	177.994.177	63.093.962	50.379.290	39.814.098	56.848.464	210.135.813	32.141.637	18,1%
FLUSSO DI CASSA DEL PERIODO	14.623.166	18.928.123	- 4.167.777	- 25.126.232	- 7.462.601	1.574.133	- 35.182.478	- 54.110.601	-285,9%
- Interessi attivi (passivi) BT	- 231.194	78.481	586.657	1.096.365	-	418.640	2.101.662	418.640	-
TESORERIA DI FINE PERIODO	22.164.575	41.171.180	37.590.059	13.560.192	6.097.590	8.090.363	8.090.363	- 33.080.816	-80,3%

Dati in Euro

I Flussi di Cassa Totali nel 2025 si stimano nel complesso negativi per circa 35,2 milioni di Euro, in forte peggioramento rispetto all'omologo dato del 2024 di circa 54,1 milioni di Euro.

Tale risultato è determinato dall'effetto combinato di 3 fattori:

- maggiori esborsi finanziari (-31 milioni di Euro, solo parzialmente attenuato dall'aumento delle anticipazioni per 22,65 milioni di Euro),
- minori rimborsi da parte della Città di Torino (-19,5 milioni di Euro),
- peggioramento della copertura degli investimenti (-25,8 milioni di Euro).

Ne consegue che la cassa risultante a fine periodo si prevede pari a 8 milioni di Euro circa, in progressiva continua flessione.

Tale dato è in gran parte dovuto all'anticipazione nel 2024 dei contributi da parte del socio unico alle spese per la copertura delle rate dei mutui in scadenza nel 2025.

Tale scenario migliorerà lievemente nel 2026 poiché si prevede una tesoreria di fine periodo che si attesterà ad un valore di circa 10,8 milioni di Euro.

Si segnala che i maggiori oneri registrati sui cantieri attualmente attivi e richiesti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per un importo pari a circa 26 milioni di Euro, non sono stati prudentemente simulati.

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 caso, la raccomandazione indicata in tutti i Bilanci degli ultimi otto esercizi 2016-2023, 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:

- o il sostanziale rispetto degli accordi stipulati con GTT per il rientro del debito accumulato; in tal senso nel 2024, come già anticipato nella sezione "Rapporti con le Parti correlate", è stato raggiunto un accordo che ha portato ad una significativa riduzione del debito nel corso del 2024 (da 55,7 a 49,5 milioni di Euro);
- o l'adempimento da parte della Città di Torino degli obblighi contrattuali e convenzionali;
- o 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;
- o 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;
- o il rispetto degli impegni derivanti dalla Convenzione per la concessione del diritto d'uso degli impianti fissi ferofilotranviari e di fermata tra il Comune di Torino, la Società GTT S.p.A. ed Infratrasporti.To S.r.l.

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 digitalizzazione della Pubblica Amministrazione.

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 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 febbraio 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 del Comune di Torino ed in generale degli Enti di riferimento.

Infatti, sia sulla Città di Torino che sugli Enti di riferimento potrebbero gravare le crisi internazionali (conflitto russo-ucraino e conflitto mediorientale) che hanno concorso a determinare il problema del "caro materiali" e del "caro energia" oltre che problemi connessi al reperimento di forniture rilevanti per l'attività di Infratrasporti.

SEDI SECONDARIE

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

* * *

Torino, 28 marzo 2025

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
(Prof. Ing. Bernardino Chiaia)



INFRA TRASPORTI.TO S.r.l. a socio unico

sede in , corso NOVARA 96
 capitale sociale euro i.v. 217.942.216
 iscritta presso il Registro delle Imprese di Torino n. 10319310016 di codice fiscale 10319310016
 R.E.A. n. 1123292

B I L A N C I O al 31 dicembre 2024

STATO PATRIMONIALE

	<i>Totale intermedio</i>	Totale	Esercizio precedente
ATTIVO			
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI CON SEPARATA INDICAZIONE DI QUELLI GIA' RICHIAMATI		0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI			
B.I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1) Costi di impianto e di ampliamento	0		0
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	231.334		231.334
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>(231.334)</u>		<u>(231.334)</u>
2) Costi di sviluppo	0		0
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	0		0
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>0</u>		<u>0</u>
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0		0
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	0		0
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>0</u>		<u>0</u>
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	31.884		4.905
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	197.697		152.578
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>(165.813)</u>		<u>(147.673)</u>
5) Avviamento	0		0
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	0		0
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>0</u>		<u>0</u>
6) Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.977.585		0
7) Altre immobilizzazioni immateriali	78.298.305		76.561.857
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	126.601.584		120.672.945
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>(48.303.279)</u>		<u>(44.111.088)</u>
Totale immobilizzazioni immateriali	<u>82.307.774</u>		<u>76.566.762</u>
B.II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	0		0
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	0		0
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>0</u>		<u>0</u>
2) Impianti e macchinario	71.788.418		73.199.735
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	119.108.125		116.503.805
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>(47.319.707)</u>		<u>(43.304.070)</u>
3) Attrezzature industriali e comm.li	0		142
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	12.020		12.020
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>(12.020)</u>		<u>(11.878)</u>
4) Altri beni	812.841.596		841.510.583
<i>valore al lordo degli ammortamenti</i>	1.488.175.078		1.476.250.580
<i>meno: fondo ammortamento</i>	<u>(675.333.482)</u>		<u>(634.739.997)</u>
5) Immobilizzazioni in corso ed acconti	329.954.254		252.192.059
Totale immobilizzazioni materiali	<u>1.214.584.268</u>		<u>1.166.902.519</u>
B.III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in :	0		0
a) imprese controllate	0		0
b) imprese collegate	0		0
c) imprese controllanti	0		0
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0		0
d-bis) altre imprese	0		0

			Totale intermedio	Totale	Esercizio precedente
2) Crediti:	<i>Entro 12 mesi</i>	<i>Oltre 12 mesi</i>	0		5.699
a) verso imprese controllate	0	0			0
b) verso imprese collegate	0	0			0
c) verso controllanti	0	0			0
d) verso imprese sottoposte al controllo delle controllan	0	0			0
d-bis) verso altri	0	0			5.699
<i>meno fondo svalutazione crediti</i>		<u>0</u>			0
3) Altri titoli			0		0
4) strumenti finanziari derivati attivi			0		0
Totale immobilizzazioni finanziarie			<u>0</u>		<u>5.699</u>
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)				1.296.892.042	1.243.474.980
C) ATTIVO CIRCOLANTE					
C.I. RIMANENZE					
1) Materie prime, sussidiarie, di consumo			0		0
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			0		0
3) Lavori in corso su ordinazione			160.636		0
4) Prodotti finiti e merci			0		0
5) Acconti			0		0
<i>meno fondo svalutazione magazzino</i>			<u>0</u>		<u>0</u>
Totale rimanenze			<u>160.636</u>		<u>0</u>
C.II. CREDITI					
	<i>Entro 12 mesi</i>	<i>Oltre 12 mesi</i>			
1) Verso Clienti	804.744	0	804.744		275.669
2) Verso imprese controllate	0	0	0		0
3) Verso imprese collegate	0	0	0		0
4) Verso controllanti	15.298.812	91.231.628	106.530.440		150.510.498
5) Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	16.250.000	33.276.101	49.526.101		55.712.300
5-bis) Crediti tributari	463.983	0	463.983		144.973
5-ter) Imposte anticipate	377.514	0	377.514		155.505
5-quater) Verso altri	4.705.797	13.980.675	18.686.472		8.611.276
<i>meno fondo svalutazione crediti</i>			<u>0</u>		<u>0</u>
Totale crediti			<u>176.389.254</u>		<u>215.410.221</u>
C.III. ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI					
1) Partecipazioni in imprese controllate			0		0
2) Partecipazioni in imprese collegate			0		0
3) Partecipazioni in imprese controllanti			0		0
3-bis) Partecipazioni in imprese sottoposte al controllo delle controllanti			0		0
4) Altre partecipazioni			0		0
5) Strumenti finanziari derivati attivi			0		0
6) Altri titoli			0		0
Totale attivita' finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			<u>0</u>		<u>0</u>
C.IV. DISPONIBILITA' LIQUIDE					
1) Depositi bancari e postali			41.186.264		22.163.380
2) Assegni			0		0
3) Denaro e valori in cassa			1.115		94
Totale disponibilita' liquide			<u>41.187.379</u>		<u>22.163.474</u>
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)				217.737.269	237.573.695
D. RATEI E RISCONTI					
Ratei e risconti attivi			585.582		429.902
Disaggio su prestiti			0		0
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI (D)				585.582	429.902
TOTALE ATTIVO				1.515.214.893	1.481.478.577

	<i>Totale intermedio</i>	Totale	Esercizio precedente
PASSIVO			
A) PATRIMONIO NETTO			
A.I. CAPITALE	217.942.216		217.942.216
A.II. RISERVA DA SOVRAPPREZZO	0		0
A.III. RISERVA DI RIVALUTAZIONE	0		0
A.IV. RISERVA LEGALE	177.394		167.087
A.V. RISERVE STATUTARIE	0		0
A.VI. ALTRE RISERVE	3.370.495		3.174.663
A.VII. RISERVA PER OPERAZIONI COPERTURA FLUSSI FINANZIARI ATTESI	0		0
A.VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	0		0
1) Utili portati a nuovo	0		0
2) Perdite portate a nuovo	0		0
A.IX. UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	256.439		206.139
A.X. RISERVA NEGATIVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0		0
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)		221.746.544	221.490.105
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1) Fondi di trattamento di quiescenza ed obblighi simili	0		0
2) Fondi per imposte, anche differite	417.790		180.083
3) Strumenti finanziari derivati passivi	0		0
4) Altri	39.351.148		38.762.694
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI (B)		39.768.938	38.942.777
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATI			
		216.172	212.087
D) DEBITI			
	<i>Entro 12 mesi</i>	<i>Oltre 12 mesi</i>	
1) Obbligazioni	0	0	0
2) Obbligazioni convertibili	0	0	0
3) Debiti verso soci per finanziamenti	0	0	0
4) Debiti verso banche	42.839.650	121.298.271	164.137.921
5) Debiti verso altri finanziatori	0	0	0
6) Acconti	0	0	0
7) Debiti verso fornitori	32.739.126	1.353.939	34.093.065
8) Debiti rappresentati da titoli di credito	0	0	0
9) Debiti verso imprese controllate	0	0	0
10) Debiti verso imprese collegate	0	0	0
11) Debiti verso controllanti	58.944.583	0	58.944.583
11 bis) Debiti vs imprese soggette al controllo delle contr	8.590.080	0	8.590.080
12) Debiti tributari	103.293	0	103.293
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	295.670	0	295.670
14) Altri debiti	1.750.155	0	1.750.155
TOTALE DEBITI (D)			267.914.767
E) RATEI E RISCOINTI			
Ratei e risconti passivi	985.568.472		934.065.676
Aggio su prestiti obbligazionari	0		0
TOTALE RATEI E RISCOINTI PASSIVI (E)		985.568.472	934.065.676
TOTALE PASSIVO E NETTO		1.515.214.893	1.481.478.577

CONTO ECONOMICO

	Totale intermedio	Totale	Esercizio precedente
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24.482.381		32.379.406
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e di prodotti finiti	0		0
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	160.636		(2.079.127)
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.223.831		2.183.597
5) Altri ricavi e proventi	37.221.256		35.675.205
di cui plusvalenze	0		
di cui contributi in c/esercizio	0		
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE (A)		64.088.104	68.159.081
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	0		0
7) Per servizi	1.397.108		2.416.661
8) Per godimento di beni	6.810.679		6.698.901
9) Per il personale	3.347.779		3.358.545
a) salari e stipendi	2.342.494		2.391.327
b) oneri sociali	678.132		720.758
c) trattamento di fine rapporto	137.065		132.308
d) trattamento di quiescenza e simili	0		0
e) altri costi	190.088		114.152
10) Ammortamenti e svalutazioni	48.819.595		49.044.254
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.210.331		4.054.843
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	44.609.264		44.989.411
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0		0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	0		0
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0		0
12) Accantonamenti per rischi	888.454		1.209.434
13) Altri accantonamenti	0		0
14) Oneri diversi di gestione			
di cui minusvalenze	0	182.913	181.403
TOTALE COSTI DI PRODUZIONE (B)		(61.446.528)	(62.909.198)
DIFFERENZA TRA VALORI E COSTI DELLA PRODUZIONE (A + B)		2.641.576	5.249.883

		Totale intermedio	Totale	Esercizio precedente
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI				
15)	Proventi da partecipazioni	0		0
	<i>di cui da controllate e collegate</i>	0		
	<i>di cui da controllanti e soggette al controllo delle con</i>	0		
16)	Altri proventi finanziari	1.906.857		127.179
a.	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0		0
	<i>di cui:</i>			
	<i>verso controllate e collegate</i>	0		
	<i>verso controllanti</i>	0		
	<i>verso imprese soggette al controllo di controllanti</i>	0		
b.	da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0		0
c.	da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0		0
d.	proventi diversi dai precedenti	1.906.857		127.179
	<i>di cui:</i>			
	<i>da controllate e collegate</i>	0		
	<i>da controllanti</i>	0		
	<i>da imprese soggette al controllo di controllanti</i>	1.096.365		
17)	Interessi ed altri oneri finanziari	(4.123.163)		(4.782.575)
	<i>di cui:</i>			
	<i>verso controllate e collegate</i>	0		
	<i>verso controllanti</i>	0		
	<i>verso imprese soggette al controllo di controllanti</i>	0		
17-bis)	Utili e perdite su cambi	0		0
TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI (15 + 16 + 17 +/- 17-bis)			(2.216.306)	(4.655.396)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
18)	Rivalutazioni	0		0
a.	di partecipazioni	0		0
b.	di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0		0
c.	di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0		0
d.	di strumenti finanziari derivati	0		0
19)	Svalutazioni	0		0
a.	di partecipazioni	0		0
b.	di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0		0
c.	di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0		0
d.	di strumenti finanziari derivati	0		0
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DELLE ATTIVITA' FINANZIARIE (18 + 19)			0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A + B + C + D)			425.270	594.487
20)	Imposte sul reddito dell'esercizio		(168.831)	(388.348)
	<i>a. Imposte correnti</i>		(153.133)	(383.117)
	<i>b. Imposte differite e anticipate</i>		(15.698)	(5.231)
21)	UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		256.439	206.139

Il suesposto bilancio è stato redatto con chiarezza ed al fine di rappresentare la situazione patrimoniale e finanziaria della Società ed il risultato economico dell'esercizio.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Chiaia Bernardino



RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	256.439	206.139
Imposte sul reddito	168.831	388.348
Interessi passivi/(attivi)	2.216.306	4.655.396
(Dividendi)	-	-
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-	-
1. Utile / (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	2.641.576	5.249.883
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	888.454	1.209.434
Ammortamenti delle immobilizzazioni	48.819.597	49.044.254
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	49.708.051	50.253.688
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	52.349.627	55.503.571
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(160.636)	2.079.127
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(529.075)	950.829
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(7.990.672)	13.038.020
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	(155.680)	129.694
Incremento/(Decremento) ratei e risconti passivi	51.502.796	69.961.334
Altri decrementi / (Altri incrementi) del capitale circolante netto	40.647.664	7.674.585
Totale variazioni del capitale circolante netto	83.314.397	93.833.589
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	135.664.024	149.337.160
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(2.216.306)	(4.655.396)
(Imposte sul reddito pagate)	-	-
Dividendi incassati	-	-
(Utilizzo dei fondi)	(295.915)	(6.807)
Altri incassi/(pagamenti)	-	-
Totale altre rettifiche	(2.512.221)	(4.662.203)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	133.151.803	144.674.957
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(92.291.016)	(85.384.723)
Disinvestimenti	-	-
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(9.951.342)	(3.992.374)
Disinvestimenti	-	-
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)	-	-
Disinvestimenti	5.699	3.390
<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)	(102.236.659)	(89.373.707)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	10.261.560	(19.184.976)
Accensione finanziamenti	-	-
(Rimborso finanziamenti)	(22.152.799)	(21.726.106)
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	-	-
(Rimborso di capitale)	-	(4)
Cessione (Acquisto) di azioni proprie	-	-
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	-	-
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(11.891.239)	(40.911.086)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	19.023.905	14.390.164
<i>Effetto cambi sulle disponibilità liquide</i>		
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio		
Depositi bancari e postali	22.163.380	7.772.602
Assegni	-	-
Denaro e valori in cassa	94	708
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	22.163.474	7.773.310
Di cui non liberamente utilizzabili	-	-
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	41.186.264	22.163.380
Assegni	-	-
Denaro e valori in cassa	1.115	94
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	41.187.379	22.163.474
Di cui non liberamente utilizzabili	-	-



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 al 31.12.2024

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 ASSURANCE SERVICES S.P.A.

IL RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE E FINANZA

ING. MARCO CESARETTI

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

DOTT. RICCARDO PATUMI / Avv. NICOLA MARCO GIANARIA / ING. LUCA MARMO

¹ Nominata dall'Assemblea Ordinaria in data 21 maggio 2024

Nota Integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2024

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2024 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile ed ai principi contabili statuiti 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 256.439.

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 31/12/2024; i rinvii al Codice Civile si riferiscono agli articoli in vigore a tale data ancorché successivamente abrogati o modificati nei contenuti e/o nella numerazione.

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

- la valutazione delle voci è stata fatta secondo prudenza tenuto conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo e del passivo considerato;
- gli utili indicati in bilancio sono esclusivamente quelli realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;
- i proventi e gli oneri indicati sono quelli di competenza dell'esercizio indipendentemente dalla 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 stesso;

- 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, e con specifico riferimento alle tensioni internazionali – conflitto in Ucraina e Medio Oriente - queste non hanno 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, realizzate ai sensi della "Convenzione per la concessione per il diritto d'uso degli impianti fissi ferro-filobus e di fermata" del 2023, 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.

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 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 principi contabili. Tale valore è esposto al netto dell'ammortamento finanziario calcolato sulla durata della concessione. 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.

Al riguardo si segnala che con 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.

Nel corso dell'esercizio corrente l'ammortamento finanziario delle infrastrutture in uso della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino è stato ulteriormente rideterminato per tenere conto dei fermi impianti programmati nel corso del 2024 e funzionali allo svolgimento delle attività connesse alla realizzazione del nuovo sistema di segnalamento CBTC.

In continuità con l'esercizio precedente è poi proseguito il processo di ammortamento accelerato - con passaggio da ammortamento finanziario a tecnico-economico - del sistema di segnalamento analogico VAL 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. Si stima che il cespite esaurirà le sue funzionalità al 31 dicembre 2026 e che, conseguentemente, l'ammortamento tecnico-economico relativo si completerà, coerentemente con la vita utile residua del cespite, in pari data.

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 MATERIALI	ALIQUTA
<i>Impianti Filoferrotranviari</i>	<i>3,33%</i>
<i>Costruzioni leggere</i>	<i>3,33%</i>
<i>Mobili ed Arredi</i>	<i>12,00%</i>
<i>Impianti generici</i>	<i>12,00%</i>
<i>Attrezzature varie</i>	<i>12,00%</i>
<i>Macchine d'ufficio elettroniche</i>	<i>20,00%</i>

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.

Rimanenze

Le rimanenze dei lavori in corso di ordinazione di durata ultrannuale sono valutate sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza secondo il criterio dello stato di avanzamento della commessa. La metodologia utilizzata per la determinazione dello stato avanzamento della commessa è il metodo delle ore lavorate, ritenuto idoneo in quanto la componente del costo del lavoro è prevalente per l'espletamento della commessa.

Crediti

I crediti sono iscritti in bilancio al valore nominale rettificato da eventuali 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 in conto investimenti dallo Stato, dalla Regione Piemonte, dal Comune di Torino e dal Comune di Collegno per la realizzazione della Linea 1 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 sono 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 1.296.892.042

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 **82.307.774** (Euro **76.566.762** 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	Immobilizzazioni in corso ed acconti	TOTALE
Valori iniziali	75.144.136	4.905	1.003.013	414.708	-	76.566.762
Variazioni dell'esercizio:						
Acquisizioni	5.928.639	45.119	-	-	3.977.585	9.951.343
Alienazioni	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(3.974.114)	(18.140)	(154.310)	(63.767)	-	(4.210.331)
Svalutazioni	-	-	-	-	-	-
Riclassifica od altra attività	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni dell'esercizio	1.954.525	26.979	(154.310)	(63.767)	3.977.585	5.741.012
Valori finali	77.098.661	31.884	848.703	350.941	3.977.585	82.307.774

La voce **Opere e migliorie su beni di terzi** include le attività di manutenzione straordinaria effettuate da GTT ed Infratrasporti.To sulla rete tranvia di proprietà della Città di Torino e in concessione d'uso ai sensi della

relativa Convenzione. La voce **Immobilizzazioni in corso ed acconti** include gli interventi in corso di realizzazione e gli acconti versati ai fornitori in relazione al rifacimento al tratto della rete tranviaria di Via Po.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari ad Euro **1.214.584.268** (Euro **1.166.902.519** nel precedente esercizio).

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Impianti e macchinari	Attrezzature varie	Beni gratuitamente devolvibili	Mobili ed arredi	Machine uff. elettroniche	Costruzioni leggere	Immobilizzazioni in corso e acconti	TOTALE
Valori iniziali	73.199.735	142	838.669.279	14.668	83.392	2.743.245	252.192.059	1.166.902.519
Variazioni dell'esercizio:								
<i>Acquisizioni</i>	2.604.320	-	11.898.907	457	25.134	-	77.762.195	92.291.013
<i>Alienazioni</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Ammortamenti</i>	(4.015.637)	(142)	(40.390.273)	(3.341)	(33.901)	(165.970)	-	(44.609.264)
<i>Svalutazioni</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Riclassifica od altra attività</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale variazioni dell'esercizio	(1.411.317)	(142)	(28.491.366)	(2.884)	(8.767)	(165.970)	77.762.195	47.681.749
Valori finali	71.788.418	-	810.177.913	11.784	74.625	2.577.275	329.954.254	1.214.584.268

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 2.585.879 Euro e fatturate alla Società ai sensi e per gli effetti dei contratti in essere. Il residuo è riconducibile ad ulteriori costi marginali sostenuti in relazione alla Linea 4.

IMPIANTI E MACCHINARI	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	73.199.735	75.284.479
<i>Acquisizioni Linea 4</i>	1.513.375	1.442.540
<i>Acquisizioni Linea 16</i>	1.090.945	414.079
<i>Ammortamenti</i>	(4.015.637)	(3.941.364)
Valori finali	71.788.418	73.199.735

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 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	142	312
<i>Acquisizioni</i>	-	-
<i>Ammortamenti</i>	(142)	(170)
Valori finali	-	142

Composizione della voce "Altri beni"

La voce **Altri beni** - pari ad Euro **812.841.596** (Euro **841.510.583** nel precedente esercizio) - ricomprende principalmente 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 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	838.669.279	868.083.069
<i>Acquisizioni</i>	<i>11.898.907</i>	<i>11.433.402</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(40.390.273)</i>	<i>(40.847.192)</i>
Valori finali	810.177.913	838.669.279

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.

MOBILI ED ARREDI	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	14.668	18.094
<i>Acquisizioni</i>	<i>457</i>	<i>-</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(3.341)</i>	<i>(3.426)</i>
Valori finali	11.784	14.668

MACCHINE UFFICIO	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	83.392	92.443
<i>Acquisizioni</i>	<i>25.134</i>	<i>22.229</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(33.901)</i>	<i>(31.280)</i>
Valori finali	74.625	83.392

COSTRUZIONI LEGGERE	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	2.743.245	2.909.215
<i>Acquisizioni</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Ammortamenti</i>	<i>(165.970)</i>	<i>(165.970)</i>
Valori finali	2.577.275	2.743.245

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

Immobilizzazioni in corso e acconti

La voce **immobilizzazioni in corso e acconti** riguarda le opere infrastrutturali in corso di realizzazione ed ammonta nell'esercizio ad Euro **329.954.254** (Euro **252.192.059** nell'esercizio precedente). 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) ed i lavori collegati alla migrazione del sistema di segnalamento. Sono altresì iscritte le attività riconducibili all'ampliamento dell'officina treni ed alla realizzazione del nuovo deposito presso il Comprensorio Tecnico di Collegno ed all'acquisto del nuovo materiale rotabile relativo alle tratte Lingotto-Bengasi e Collegno-Cascine Vica. 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 31/12/2024	Al 31/12/2023
Valori iniziali	252.192.059	180.119.595
<i>Acquisizioni</i>	<i>77.762.195</i>	<i>72.072.464</i>
Valori finali	329.954.254	252.192.059

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

Alla data del 31/12/2024 la Società non iscrive in bilancio crediti immobilizzati.

Partecipazioni in imprese controllate

Alla data del 31/12/2024 la Società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

Partecipazioni in imprese collegate

Alla data del 31/12/2024 la Società non detiene partecipazioni in imprese collegate.

Partecipazioni in imprese comportanti responsabilità illimitata

Alla data del 31/12/2024 la Società non ha partecipazioni in imprese comportanti responsabilità illimitata.

C) ATTIVO CIRCOLANTE**Euro 217.737.269****Rimanenze**

Le rimanenze contabilizzate, pari ad Euro **160.636** (assenti nel precedente esercizio) rappresentano l'avanzamento al 31 dicembre 2024 delle attività di progettazione e di centrale committenza a favore di terzi per cui il relativo corrispettivo non è ancora maturato a titolo definitivo e non è conseguentemente sorto il correlato diritto alla fatturazione.

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a Euro **176.389.254** (Euro **215.410.221** nel precedente esercizio). La composizione è così rappresentata.

CREDITI	Valore nominale 2023	Valore nominale 2024	Esigibili entro l'esercizio successivo	Esigibili oltre l'esercizio successivo	(Fondo rischi/svalutazioni)	Valore netto
Verso clienti	275.669	804.744	804.744	-	-	804.744
Verso imprese controllanti	150.510.498	106.530.440	15.298.812	91.231.628	-	106.530.440
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	55.712.300	49.526.101	16.250.000	33.276.101	-	49.526.101
Crediti tributari	144.973	463.983	463.983	-	-	463.983
Imposte anticipate	155.505	377.514	377.514	-	-	377.514
Verso altri	8.611.276	18.686.472	4.705.797	13.980.675	-	18.686.472
Totale	215.410.221	176.389.254	37.900.850	138.488.404	-	176.389.254

Crediti verso clienti

La voce restituisce un saldo di Euro **804.744**. L'andamento dei crediti commerciali nel corso dell'esercizio appare in crescita rispetto all'omologo dato del 2023, pari ad Euro **275.669**.

Detto incremento è principalmente collegato all'attività svolta dalla società ai sensi della "Convenzione regolante i rapporti tra il Commissario straordinario per la realizzazione dell'intervento denominato Linea 2 della Metropolitana della Città di Torino e la Società Infra.To S.r.l. a socio unico" datata 13 maggio 2024. In conformità alla richiamata Convenzione e per effetto dell'ordinanza numero 1 del 13 maggio 2024 del Commissario Straordinario per la realizzazione della Linea 2 della Metropolitana della Città di Torino, Infra.To è infatti individuata quale struttura operativa di supporto tecnico al Commissario Straordinario. Il credito per fatture da emettere esposto in bilancio accoglie la rendicontazione dei costi sostenuti da Infra.To in relazione alla suddetta attività a favore del Commissario Straordinario. In particolare, la società renderà al Commissario Straordinario le spese sostenute e documentate ed i costi del personale attribuito alla commessa "Linea 2". Con riferimento all'esercizio corrente la società ha iscritto un credito verso il Commissario Straordinario per Euro 417.078 – di cui Euro 306.795 per costi del personale.

In continuità con i precedenti esercizi, la voce "Crediti verso clienti" include altresì i costi assicurativi sostenuti dalla società e riaddebitati agli appaltatori che realizzano le opere infrastrutturali ed in via residuale ulteriori attività di servizi a favore di terzi svolte da Infra.To.

Crediti verso Controllante Città di Torino

La voce restituisce un saldo di Euro **106.530.440**, in contrazione rispetto all'omologo dato del 2023 e pari ad Euro **150.510.498**.

Tali crediti si riferiscono, per Euro 99.039.567, 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 di contributi collegati agli oneri accessori connessi alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino. La lettera E, con saldo pari a zero al termine dell'esercizio corrente, riferiva invece, nel 2023, al credito maturato nei confronti della Città per l'attività di progettazione della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino.

Crediti verso il Comune di Torino	31/12/2024	31/12/2023
A - Mutui per lavori Metropolitana	72.803.814	84.108.607
B - Mutui per "oneri accessori" Metropolitana	25.958.471	33.131.025
C - Mutui per impianti fissi tranviari	277.282	890.996
D - Contributi per infrastrutture	7.490.873	26.142.490
E - Servizi di engineering	-	6.237.380
Totale Crediti verso il Comune di Torino	106.530.440	150.510.498

I crediti verso il socio unico sono diminuiti di circa 44 milioni di Euro nell'esercizio.

Il totale dei crediti, pari ad Euro 106.530.440, ha scadenza per Euro 15.298.812 entro l'esercizio 2025.

In particolare, le quote di credito in scadenza nel 2025 sono composte esclusivamente dai contributi a copertura delle quote capitale dei finanziamenti di competenza della Città di Torino in scadenza nell'anno.

La composizione complessiva dei crediti verso la Città di Torino, pari ad Euro 106.530.440, risulta essere la seguente:

- Euro 7.490.873 per oneri accessori collegati alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica;
- Euro 99.039.567 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 17.972.119 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.

Crediti verso Comune di Torino per mutui - Esercizio 2024

	<i>Mutuo</i>	<i>Settore</i>	<i>Residuo credito</i>	<i>Entro esercizio successivo</i>	<i>Entro 5 anni</i>	<i>Oltre 5 anni</i>
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	5.775.675	881.084	4.727.675	1.048.000
2	Intesa Sanpaolo	MTR	1.286.452	193.753	1.050.268	236.184
4	Intesa Sanpaolo	MTR	7.076.061	1.065.728	5.776.944	1.299.117
5	Mutuo Unicredit Banca	MTR	15.036.698	2.368.054	12.388.339	2.648.359
6	Mutuo Unicredit Banca	MTR	3.029.865	477.159	2.496.225	533.640
8	Intesa Sanpaolo	II.FF.	21.334.204	3.213.153	17.417.389	3.916.815
9	Intesa Sanpaolo	MTR	4.651.075	700.500	3.797.169	853.906
10	Intesa Sanpaolo	MTR	277.282	277.282	277.282	-
11	Intesa Sanpaolo	II.FF.	16.398.048	2.469.716	13.387.477	3.010.570
12	Intesa Sanpaolo	MTR	3.872.121	583.182	3.161.226	710.895
13	Intesa Sanpaolo	MTR	7.183.128	1.081.854	5.864.355	1.318.774
14	Intesa Sanpaolo	MTR	7.194.464	1.083.561	5.873.609	1.320.855
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	5.924.494	903.786	4.849.491	1.075.004
Totale Crediti verso Comune di Torino per mutui			99.039.567	15.298.812	81.067.448	17.972.119

MTR = Metropolitana

II.FF. = Impianti Fissi

Crediti verso Società sottoposte al controllo indiretto della Controllante

La voce restituisce un saldo di Euro **49.526.101**, in contrazione rispetto all'omologo dato del 2023 e pari ad Euro **55.712.300**.

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.

Il credito di Infratrasporti nei confronti di GTT è decrementato sensibilmente nel corso dell'esercizio 2024, -9% pari a ca. -6,2 milioni di Euro. GTT ha infatti regolarmente dato esecuzione al piano dei pagamenti 2024 incluso nell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 25 gennaio 2024 relativo al nuovo piano di rientro per il periodo 01/01/2024 – 30/06/2025, pari a ca. 10,4 milioni di Euro a valere sul debito pregresso. Si segnala al riguardo che ca. 4,2 milioni di euro sono riferiti a quota parte dei "Ristori" (art. 3 (iv) dell'Accordo del 27 aprile 2023) che GTT ha parzialmente anticipato ad Infra.To, pur non avendo ancora incassato i correlati contributi ministeriali. Alla data di approvazione del presente documento si segnala che GTT ha pienamente rispettato tutti gli Accordi sottoscritti.

Il credito in scadenza oltre l'esercizio 2025 è stimato in Euro 33.276.101.

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 n. 6, Codice civile, si specifica che non sussistono crediti con scadenza superiore a cinque anni.

Crediti Tributari

Il saldo 2024 ammonta Euro **463.983**, in crescita rispetto all'esercizio precedente, pari ad Euro **144.973**.

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

La voce al 31/12/2024 è così dettagliata:

Crediti Tributari	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
<i>Crediti verso Erario per IVA</i>	79.235	99.173
<i>Crediti verso Erario per Ires</i>	244.873	36.071
<i>Crediti verso Erario per Irap</i>	139.875	-
<i>Crediti verso Erario per imposta sostitutiva</i>	-	9.729
Totale Crediti Tributari	463.983	144.973

Crediti per imposte anticipate

La voce restituisce un saldo di Euro **377.514** (Euro **155.505** nel precedente esercizio).

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

La loro iscrizione trova giustificazione nelle previsioni economiche prospettiche elaborate dalla società, che prevedono il loro recupero in un periodo di tempo ragionevole.

Crediti verso altri

La voce, che al 31/12/2024 restituisce un saldo di Euro **18.686.472**, è così dettagliata:

Crediti verso altri	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
<i>Crediti verso fornitori per anticipi su servizi</i>	2.613	2.613
<i>Crediti verso banche per competenze da liquidare</i>	587.327	316.127
<i>Crediti verso personale per prestiti aziendali</i>	28.992	22.688
<i>Crediti verso personale per abbonamenti familiari</i>	327	182
<i>Crediti verso personale per assicurazioni</i>	1.092	4.838
<i>Altri crediti verso i dipendenti</i>	3.732	3.732
<i>Crediti verso Inps per contributi su malattia</i>	121.797	118.797
<i>Contributi CCNL Agenzia A.M.M. T.</i>	118.057	108.454
<i>Deposito welfare aziendale</i>	916	7.988
<i>Crediti v/Inail</i>	-	672
<i>Crediti v/Erario per imposta sostitutiva TFR</i>	13.340	-
<i>Crediti v/MIT per contributi DM433</i>	17.797.816	8.014.720
<i>Crediti per depositi cauzionali in denaro</i>	10.464	10.464
Totale Crediti verso altri	18.686.472	8.611.276
<i>di cui esigibili oltre 5 anni:</i>		
<i>Crediti v/MIT per contributi DM433</i>	4.863.950	2.813.144
Totale Crediti verso altri (oltre 5 anni)	4.863.950	2.813.144

Il saldo al 31/12/2024 registra un sensibile incremento rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'iscrizione a bilancio del credito maturato nei confronti del MIT in relazione alle attività manutentive – metro e tranviarie – completate nel corso dell'esercizio corrente e soggette a contribuzione pluriennale da parte del Ministero ai sensi del D.M. 443 del 12/11/2021. Il trasferimento delle relative risorse a favore del soggetto attuatore Infra.to avverrà infatti nei limiti di spesa annuali previsti dal Decreto Dirigenziale 118 del 11/04/2022 e su di un orizzonte temporale decennale.

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:

CREDITI	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
Verso clienti	275.669	529.075	804.744	804.744	-	-
Verso imprese controllanti	150.510.498	(43.980.058)	106.530.440	15.298.812	91.231.628	23.590.273
Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	55.712.300	(6.186.199)	49.526.101	16.250.000	33.276.101	-
Tributari	144.973	319.010	463.983	463.983	-	-
Per imposte anticipate	181.663	195.851	377.514	377.514	-	-
Verso altri	450.485	18.235.987	18.686.472	4.705.797	13.980.675	4.863.950
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	207.275.588	(30.886.334)	176.389.254	37.900.850	138.488.404	28.454.223

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

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Entro 5 anni	804.744	-	-	-	804.744
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	804.744	-	-	-	804.744

C.2.4 - CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Entro 5 anni	82.940.166	-	-	-	82.940.166
Oltre 5 anni	23.590.273	-	-	-	23.590.273
Totale	106.530.440	-	-	-	106.530.440

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

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Entro 5 anni	49.526.101	-	-	-	49.526.101
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	49.526.101	-	-	-	49.526.101

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	463.983	-	-	-	463.983
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	463.983	-	-	-	463.983

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	377.514	-	-	-	377.514
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	377.514	-	-	-	377.514

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	13.822.522	-	-	-	13.822.522
Oltre 5 anni	4.863.950	-	-	-	4.863.950
Totale	18.686.472	-	-	-	18.686.472

Attivo circolante - Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a Euro **41.187.379** (Euro **22.163.474** 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>	22.163.380	19.022.884	41.186.264
<i>Denaro e altri valori in cassa</i>	94	1.021	1.115
Totale disponibilità liquide	22.163.474	19.023.905	41.187.379

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI**Euro 585.582**

I ratei e risconti attivi sono pari ad Euro **585.582** (Euro **429.902** 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. In continuità con l'esercizio precedente la voce include il risconto dell'upfront fee riconosciuta, sulla 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 voce include altresì il risconto dell'upfront fee e degli oneri accessori collegati all'apertura, in data 20 dicembre 2024, della nuova linea di credito con Banco BPM per un importo massimo di 21 Milioni di Euro.

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>	429.902	155.680	585.582
Totale altri debiti	429.902	155.680	585.582

ALTRE INFORMAZIONI SULLE POSTE DELL'ATTIVO

Oneri finanziari capitalizzati

Ai sensi dell'art. 2427 comma 1 numero 8 del Codice Civile, sono stati capitalizzati oneri finanziari per complessivi **1.185.046** 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 2024.

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 221.746.544

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a Euro 221.746.544 (Euro 221.490.105 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 2024

	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	167.087	-	-	10.307	-	-	-	177.394
Riserva straordinaria	3.174.663	-	-	195.832	-	-	-	3.370.495
Altre riserve	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale altre riserve	3.174.664	-	-	195.832	-	-	-	3.370.496
Utile (perdita) dell'esercizio	206.139	-	(206.139)	-	-	-	256.439	256.439
Totale Patrimonio netto	221.490.105	-	(206.139)	206.139	-	-	256.439	221.746.544

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

ANNO 2023

	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	146.861	-	-	20.226	-	-	-	167.087
Riserva straordinaria	2.790.363	-	-	384.300	-	-	-	3.174.663
Altre riserve	1	-	-	-	(1)	-	-	-
Totale altre riserve	2.790.364	-	-	384.300	-	-	-	3.174.664
Utile (perdita) dell'esercizio	404.526	-	(404.526)	-	-	-	206.139	206.139
Totale Patrimonio netto	221.283.967	-	(404.526)	404.526	(1)	-	206.139	221.490.105

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	177.394	Utili	A - B	-	-	-
Altre riserve	-			-	-	-
Riserva straordinaria	3.370.495	Utili	A - B - C	3.370.495	-	-
Altre riserve	-			-	-	-
Totale altre riserve	3.370.495			3.370.495	-	-
Totale	221.490.105			3.370.495	-	-

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

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

Riserve di rivalutazione

Non sono iscritte riserve di rivalutazione.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Euro 39.768.938

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi Euro **39.768.938** (Euro **38.942.777** 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	-	180.083	-	38.762.694	38.942.777
Variazioni nell'esercizio:					
- Utilizzi del fondo	-	(25.421)	-	(107.847)	(133.268)
- Storni del fondo	-	-	-	(192.153)	(192.153)
- Accantonamenti al fondo	-	263.128	-	888.454	1.151.582
Totale variazioni	-	237.707	-	588.454	826.161
Valore di fine esercizio	-	417.790	-	39.351.148	39.768.938

La voce è costituita da:

- **Fondo imposte, anche differite** di Euro 417.790: 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 8.268.427: 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. 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 888.454 Euro per adeguare lo stesso ai potenziali rischi che potrebbero derivare alla società in relazione alla realizzazione delle opere infrastrutturali, anche con riferimento al caro materiali. In particolare, la stima della valorizzazione del fondo è stata operata tendo anche conto delle riserve formulate dagli appaltatori delle opere civili e di sistema sui due lotti funzionali della tratta Collegno-Cascine Vica, sulla realizzazione del nuovo deposito, sull'ampliamento dell'officina di Collegno e sull'attività di migrazione del sistema di segnalamento.

C) TFR

EURO 216.172

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi Euro **216.172** (Euro **212.087** nel precedente esercizio). Il debito per TFR quantifica l'effettivo impegno dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31/12/2024. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
<i>Valore di inizio esercizio</i>	212.087
<i>Tfr erogato nell'esercizio</i>	-
<i>Rivalutazione Tfr</i>	4.085
<i>Altre variazioni</i>	-
<i>Totale variazioni</i>	4.085
Valore di fine esercizio	216.172

D) DEBITI

Euro 267.914.767

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi Euro **267.914.767** (Euro **286.767.932** nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

DEBITI	Valore di inizio esercizio	Variazioni dell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota a scadere entro l'esercizio successivo	Quota a scadere oltre l'esercizio successivo	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
<i>Verso banche per mutui</i>	165.216.087	(21.764.144)	143.451.943	22.153.671	121.298.272	25.945.049
<i>Verso banche per linea di credito</i>	10.813.072	9.872.907	20.685.979	20.685.979	-	-
<i>Verso fornitori</i>	42.083.737	(7.990.672)	34.093.065	32.739.126	1.353.939	-
<i>Verso imprese controllanti</i>	58.385.320	559.263	58.944.583	58.944.583	-	-
<i>Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>	7.886.201	703.879	8.590.080	8.590.080	-	-
<i>Tributari</i>	247.881	(144.588)	103.293	103.293	-	-
<i>Verso istituti di previdenza sociale</i>	310.513	(14.843)	295.670	295.670	-	-
<i>Altri</i>	1.825.120	(74.965)	1.750.155	1.750.155	-	-
Totale	286.767.932	(18.853.164)	267.914.767	145.262.556	122.652.211	25.945.049

Debiti verso banche

La presente voce di bilancio, che ammonta ad Euro **164.137.921** (Euro **176.029.160** nel precedente esercizio), include i debiti verso banche collegati ai mutui passivi ed alla linea di credito evergreen accesa nel corso dell'esercizio 2023. 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	31/12/2024	31/12/2023
A - Mutui per lavori Metropolitana	92.232.767	105.807.496
B - Mutui per "oneri accessori" Metropolitana	29.454.359	33.777.221
C - Mutui per impianti fissi tranviari	277.282	863.795
D - Mutuo per acquisto Linea 4	21.487.534	24.767.577
Totale Debiti verso Banche per mutui	143.451.943	165.216.087

I mutui passivi bancari per complessivi Euro **143.451.943** (di cui Euro **22.153.671** esigibili entro l'esercizio successivo) risultano essere in diminuzione, rispetto al bilancio 2023, di ca. 21,8 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.

Nel corso dell'esercizio 2024 è stato estinto il mutuo numero 7 nei confronti di Banca OPI S.p.A.

Nella tabella che segue vengono esposti per i singoli mutui l'importo originariamente erogato, il residuo debito al 31/12/2024, le quote capitali scadenti entro 5 anni (complessivamente pari a circa 117,5 milioni di Euro) ed il residuo debito scadente oltre il 2029 (pari a circa 25,9 milioni di Euro).

Debiti verso le Banche per mutui - Esercizio 2024						
N°	Banca	Settore	Importo iniziale	Residuo debito	entro 5 anni	oltre 5 anni
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	51.533.607	9.132.151	7.475.116	1.657.035
4	Intesa Sanpaolo	MTR	23.361.344	7.902.055	6.451.291	1.450.764
5	Unicredit	MTR	55.876.000	18.860.707	15.538.839	3.321.868
8	Intesa Sanpaolo	MTR	59.836.339	21.334.204	17.417.389	3.916.815
11	Intesa Sanpaolo	MTR	59.500.000	22.092.550	18.036.507	4.056.042
13	Intesa Sanpaolo	MTR	39.920.000	12.911.101	10.540.710	2.370.391
Totale mutui per lavori Metropolitana			290.027.290	92.232.767	75.459.853	16.772.915
2	Intesa Sanpaolo	MTR	12.011.755	1.286.452	1.050.268	236.184
6	Unicredit	MTR	15.735.307	3.029.866	2.496.226	533.640
9	Intesa Sanpaolo	MTR	21.143.911	4.651.075	3.797.169	853.906
12	Intesa Sanpaolo	MTR	13.469.065	3.872.121	3.161.226	710.895
14	Intesa Sanpaolo	MTR	23.250.257	7.194.464	5.873.609	1.320.855
15	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	33.000.000	1.220.179	998.777	221.402
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	19.000.000	8.200.203	6.712.270	1.487.932
Totale mutui per "oneri accessori" Metropolitana			137.610.295	29.454.359	24.089.545	5.364.814
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	-	-	-
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	276.409	276.409	-
Totale mutui per impianti fissi tranviari			12.472.000	276.409	276.409	-
16	Unicredit	LINEA 4	50.000.000	21.487.534	17.680.214	3.807.320
Totale mutuo per acquisto Linea 4			50.000.000	21.487.534	17.680.214	3.807.320
Totale Mutui				143.451.070	117.506.021	25.945.049
Debiti per competenza da liquidare nell'anno 2024				873	873	
Totale Debiti verso le Banche per mutui				143.451.943	117.506.894	25.945.049

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

Le scadenze entro i 12 mesi ammontano ad Euro 22.153.671, mentre le quote di mutuo con scadenza oltre i 12 mesi ammontano complessivamente ad Euro 121.298.272. Di seguito il dettaglio.

Debiti verso le Banche per mutui - Esercizio 2024						
N°	Banca	Settore	Importo iniziale	Residuo debito	entro l'esercizio successivo	oltre l'esercizio successivo
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	51.533.607	9.132.151	1.393.117	7.739.035
4	Intesa Sanpaolo	MTR	23.361.344	7.902.055	1.190.132	6.711.923
5	Unicredit	MTR	55.876.000	18.860.707	2.970.278	15.890.429
8	Intesa Sanpaolo	MTR	59.836.339	21.334.204	3.213.153	18.121.051
11	Intesa Sanpaolo	MTR	59.500.000	22.092.550	3.327.367	18.765.182
13	Intesa Sanpaolo	MTR	39.920.000	12.911.101	1.944.546	10.966.555
Totale mutui per lavori Metropolitana			290.027.290	92.232.767	14.038.592	78.194.175
2	Intesa Sanpaolo	MTR	12.011.755	1.286.452	193.753	1.092.699
6	Unicredit	MTR	15.735.307	3.029.866	477.159	2.552.707
9	Intesa Sanpaolo	MTR	21.143.911	4.651.075	700.500	3.950.575
12	Intesa Sanpaolo	MTR	13.469.065	3.872.121	583.182	3.288.939
14	Intesa Sanpaolo	MTR	23.250.257	7.194.464	1.083.561	6.110.903
15	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	33.000.000	1.220.179	186.139	1.034.040
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	19.000.000	8.200.203	1.250.947	6.949.255
Totale mutui per "oneri accessori" Metropolitana			137.610.295	29.454.359	4.475.241	24.979.118
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	-	-	-
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	276.409	276.409	-
Totale mutui per impianti fissi tranviari			12.472.000	276.409	276.409	-
16	Unicredit	LINEA 4	50.000.000	21.487.534	3.362.555	18.124.979
Totale mutuo per acquisto Linea 4			50.000.000	21.487.534	3.362.555	18.124.979
Totale Mutui				143.451.070	22.152.798	121.298.272
Debiti per competenza da liquidare nell'anno 2024				873	873	
Totale Debiti verso le Banche per mutui				143.451.943	22.153.671	121.298.272

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

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 **20.685.979**.

Altri finanziamenti bancari	31/12/2024	31/12/2023
<i>Linea di credito evergreen</i>	<i>20.685.979</i>	<i>10.813.072</i>
Totale Debiti per altri finanziamenti bancari	20.685.979	10.813.072

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 2024 troverà automatico ristoro attraverso la canalizzazione, su conto dedicato Santander, dei flussi attivi dei contributi statali per attività completate e rendicontate al Ministero.

Si segnala infine che in data 20 dicembre 2024 la società ha acceso una nuova linea di credito con Banco BPM per un importo massimo di 21 Milioni di Euro, finalizzata all'anticipazione dei contributi ministeriali destinati alla realizzazione del nuovo deposito treni di Collegno e distribuiti su di un orizzonte temporale ultradecennale. Alla data del 31 dicembre 2024 la suddetta linea di credito non era ancora stata utilizzata.

Debiti verso i fornitori

La voce è pari ad Euro **34.093.065** (Euro **42.083.737** nel precedente esercizio), di cui Euro 23.887.899 per fatture da ricevere, principalmente relative agli investimenti infrastrutturali in corso di realizzazione. Il dato evidenzia un decremento rispetto al 2023 di 7.990.672 Euro.

Tutti i debiti verso i fornitori hanno scadenza entro il termine di un anno, con esclusione delle ritenute a garanzia dello 0,5% - pari ad Euro 1.353.939 – operate in prevalenza nei confronti degli appaltatori delle opere infrastrutturali.

Tutti i debiti non sono assistiti da garanzie reali.

Debiti verso controllanti

Il debito verso la Controllante Città di Torino è pari ad Euro **58.944.583** (Euro **58.385.320** nel precedente esercizio).

Il dato dell'esercizio si incrementa di Euro 559.263 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 ferropilotrannviarie 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 2045 (pari a 1,7 milioni di Euro all'anno oltre agli adeguamenti).

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 all'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

Il debito verso le Società sottoposte al controllo del Comune di Torino è pari ad Euro **8.590.080** (Euro **7.886.201** nel precedente esercizio).

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 all'incasso di somme equivalenti di credito esigibili verso GTT.

Debiti tributari

La voce è pari ad Euro **103.293** (Euro **247.881** nel precedente esercizio) ed è così composta:

DEBITI TRIBUTARI	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
<i>Erario c/ritenute lavoratori dipendenti</i>	86.107	93.411
<i>Erario c/ritenute lavoratori autonomi</i>	10.500	27.213
<i>Erario c/ritenute co.co.co - co.co. pro.</i>	5.710	1.880
<i>Erario c/imposta sostitutiva TFR</i>	976	-
<i>Saldo Irap</i>	-	125.377
Totale debiti tributari	103.293	247.881

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta ad Euro **295.670** (Euro **310.513** nel precedente esercizio) è così composta:

DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
<i>Debiti verso Inps</i>	108.459	101.793
<i>Debiti Inps gestione separata</i>	8.199	14.727
<i>Debiti Inail</i>	193	-
<i>Contributi MBO dirigenti</i>	16.043	25.769
<i>Contributi su premio dipendenti</i>	31.563	25.179
<i>Contributi SIAMM funzionari</i>	88.234	82.466
<i>Contributi rinnovo contratto</i>	-	20.018
<i>Contributi rateo ferie, permessi, 14ma</i>	42.979	40.562
Totale debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	295.670	310.513

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

Gli altri debiti nel 2024 ammontano ad Euro **1.750.155** (Euro **1.825.120** nel precedente esercizio) presentano una leggera contrazione rispetto all'esercizio precedente pari a 74.965 Euro.

Nella tabella che segue si riportano i dati di dettaglio:

ALTRI DEBITI	Al 31/12/2024	Al 31/12/2023
<i>Debiti verso personale</i>	555.250	597.098
<i>Debiti verso fondi di previdenza complementare</i>	14.363	15.197
<i>Debiti per depositi cauzionali gare</i>	-	33.733
<i>Debiti diversi</i>	1.180.543	1.179.092
Totale altri debiti	1.750.155	1.825.120

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:

DEBITI	Valore di inizio esercizio	Variazioni dell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota a scadere entro l'esercizio successivo	Quota a scadere oltre l'esercizio successivo	Di cui di durata residua superiore a 5 anni
<i>Verso banche per mutui</i>	165.216.087	(21.764.144)	143.451.943	22.153.671	121.298.272	25.945.049
<i>Verso banche per linea di credito</i>	10.813.072	9.872.907	20.685.979	20.685.979	-	-
<i>Verso fornitori</i>	42.083.737	(7.990.672)	34.093.065	32.739.126	1.353.939	-
<i>Verso imprese controllanti</i>	58.385.320	559.263	58.944.583	58.944.583	-	-
<i>Verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti</i>	7.886.201	703.879	8.590.080	8.590.080	-	-
<i>Tributari</i>	247.881	(144.588)	103.293	103.293	-	-
<i>Verso istituti di previdenza sociale</i>	310.513	(14.843)	295.670	295.670	-	-
<i>Altri</i>	1.825.120	(74.965)	1.750.155	1.750.155	-	-
Totale	286.767.932	(18.853.164)	267.914.767	145.262.556	122.652.211	25.945.049

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.4.3 - DEBITI VERSO BANCHE

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Entro 5 anni	127.849.883	10.342.989	-	-	138.192.872
Oltre 5 anni	25.945.049	-	-	-	25.945.049
Totale	153.794.932	10.342.989	-	-	164.137.921

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

	Italia	Altri paesi U.E	Resto d'Europa	Resto del Mondo	Totale
Entro 5 anni	34.087.715	5.350	-	-	34.093.065
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	34.087.715	5.350	-	-	34.093.065

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>
Entro 5 anni	58.944.583	-	-	-	58.944.583
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	58.944.583	-	-	-	58.944.583

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>
Entro 5 anni	8.590.080	-	-	-	8.590.080
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	8.590.080	-	-	-	8.590.080

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>
Entro 5 anni	103.293	-	-	-	103.293
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	103.293	-	-	-	103.293

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>
Entro 5 anni	295.670	-	-	-	295.670
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	295.670	-	-	-	295.670

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>
Entro 5 anni	1.750.155	-	-	-	1.750.155
Oltre 5 anni	-	-	-	-	-
Totale	1.750.155	-	-	-	1.750.155

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 985.568.472**

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi Euro **985.568.472** (Euro **934.065.676** 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 dallo Stato per Metro</i>	619.405.024	40.293.932	659.698.956
<i>Contributi da Regione Piemonte per Metro</i>	76.625.032	(3.753.431)	72.871.601
<i>Contributi da Comune di Torino per Metro</i>	210.088.467	(9.797.415)	200.291.052
<i>Contributi da Comune di Torino per Rete tranviaria</i>	14.507.370	14.955.603	29.462.973
<i>Contributi per ricambi Metro</i>	272.794	(11.404)	261.390
<i>Contributi altri Comuni per Infrastrutture</i>	902.120	(33.886)	868.234
<i>Deficit manutentivi Tranvia</i>	4.116.996	8.650.082	12.767.078
<i>Deficit manutentivi Metro</i>	8.143.473	1.201.076	9.344.549
<i>Contributi per Bonus investimenti</i>	4.400	(1.760)	2.640
Totale	934.065.676	51.502.797	985.568.472

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 33.620.792 e sono aumentati principalmente per effetto degli ulteriori contributi contabilizzati per il co-finanziamento delle opere in corso di realizzazione.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO**A) VALORE DELLA PRODUZIONE****Euro 64.088.104**

La voce è così composta:

Valore della Produzione	2024	2023	Differenza
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24.482.381	32.379.406	(7.897.025)
Variazione lavori in corso su ordinazione	160.636	(2.079.127)	2.239.763
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.223.831	2.183.597	40.234
Altri ricavi e proventi	37.221.256	35.675.205	1.546.051
Totale valore della Produzione	64.088.104	68.159.081	(4.070.977)

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	2024	2023	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	1.000.000	-
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	104.479	7.796.725	(7.692.246)
Concessione spazi pubblicitari	341.167	339.470	1.697
Adeguamento Canonici	3.207.978	3.414.454	(206.476)
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	24.482.381	32.379.406	(7.897.025)

Come per lo scorso esercizio, il canone base della tratta Lingotto-Bengasi è stato 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 leggero decremento, 6% ca. rispetto all'esercizio precedente, per effetto della riduzione del canone Metro 2024 – convenzionalmente determinata nell'esercizio in Euro 1.833.100 (Euro 1.501.484 nel precedente esercizio) ai sensi dell'Atto Aggiuntivo sottoscritto con GTT S.p.A. in data 23 giugno 2023 e collegata ai fermi impianti programmati funzionali all'attività di migrazione del sistema di segnalamento. 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 aumentati del ca. 0,5%. Per quanto concerne i ricavi per servizi di engineering, trattasi dello svincolo della trattenuta a garanzia dello 0,5% sugli acconti già fatturati in riferimento all'attività di progettazione della Linea 2 della Metropolitana automatica svolta a favore della Città di Torino.

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	24.482.381
Totale	24.482.381

A.3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione

Come già evidenziato, la voce accoglie l'avanzamento al 31 dicembre 2024 delle attività di progettazione e di centrale di committenza a favore di terzi per cui il relativo corrispettivo non è ancora maturato a titolo definitivo e non è conseguentemente sorto il correlato diritto alla fatturazione.

A.3 Variazione dei lavori in corso su ordinazione	2024	2023	Differenza
Attività di progettazione Linea 2	-	(2.079.127)	2.079.127
Altra attività di progettazione	62.131	-	62.131
Attività di Centrale di Committenza	98.505	-	98.505
Totale Variazione dei lavori in corso su ordinazione	160.636	(2.079.127)	2.239.763

A.4) Incrementi di immobilizzazioni di beni patrimoniali

La voce è così composta:

A.4 Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2024	2023	Differenza
Engineering tranviario capitalizzato	122.560	212.193	(89.633)
Engineering metro capitalizzato	916.225	261.237	654.988
Capitalizzazione oneri finanziari metro	1.185.046	1.710.167	(525.121)
Totale incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.223.831	2.183.597	40.234

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari a 2.223.831 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 sui diversi progetti – Lotto funzionale 1 e 2 della tratta Collegno-Cascine Vica, nuovo deposito treni di Collegno, ampliamento officina treni, migrazione del sistema di segnalamento e 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 1.185.046 Euro, relativi a finanziamenti delle opere infrastrutturali in corso di realizzazione. Nel caso specifico, l'importo indicato è principalmente costituito da interessi passivi ed altri oneri finanziari maturati in relazione all'utilizzo della 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.

Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi Euro 37.221.256 (Euro 35.675.205 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

A.5 Altri ricavi e proventi	2024	2023	Differenza
Ricavi diversi	745.351	101.887	643.464
Rimborsi e riaddebiti assicurativi	175.817	424.184	(248.368)
Contributo CCNL	280.245	251.197	29.048
Contributo maggior oneri malattia	3.000	3.000	-
Contributi su spese tecniche Metro	1.625.825	1.183.194	442.631
Contributi su spese tecniche Tranviarie	529.146	200.000	329.146
Contributi su investimenti	33.620.792	33.494.800	125.991
Rimborsi diversi	-	29	(29)
Credito d'imposta per bonus investimenti	1.760	2.393	(633)
Rimborso mensa del personale	-	4.710	(4.710)
Risarcimento danni	-	1.950	(1.950)
Sopravvenienze attive	-	7.852	(7.852)
Arrotondamenti	11	9	2
Storno fondo rischi	192.153	-	192.153
Sopravvenienze attive	47.157	-	47.157
A.5.B Totale Ricavi e proventi	37.221.256	35.675.205	1.546.051

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 33.620.792, 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.

I rimborsi e riaddebiti assicurativi rappresentano principalmente 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.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Euro 61.446.528

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	2024	2023	Differenza
<i>Costi per servizi</i>	1.397.108	2.416.661	(1.019.553)
<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	6.810.679	6.698.901	111.778
<i>Costo del personale</i>	3.347.779	3.358.545	(10.765)
<i>Ammortamenti</i>	48.819.595	49.044.254	(224.659)
<i>Accantonamento per rischi</i>	888.454	1.209.434	(320.980)
<i>Oneri diversi di gestione</i>	182.913	181.404	1.509
Totale costi della produzione	61.446.528	62.909.198	(1.462.670)

Costi per servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi Euro 1.397.108 (Euro 2.416.661 nel precedente esercizio). La composizione delle singole voci è così costituita:

Spese per servizi	2024	2023	Differenza
<i>Servizi di pulizia</i>	17.471	17.471	-
<i>Formazione del personale</i>	14.320	12.536	1.784
<i>Vestiario dipendenti</i>	4.505	734	3.771
<i>Emolumenti Collegio Sindacale ed ODV</i>	83.840	80.107	3.733
<i>Energia elettrica</i>	16.507	16.725	(218)
<i>Spese di manutenzione e riparazione</i>	65.926	224.362	(158.436)
<i>Compensi agli amministratori</i>	55.000	54.813	187
<i>Compenso Revisore</i>	12.000	11.801	199
<i>Prestazioni assimilate al lavoro dipendente</i>	53.289	57.126	(3.837)
<i>Spese e consulenze legali</i>	127.870	144.369	(16.499)
<i>Consulenze fiscali</i>	14.934	12.134	2.800
<i>Altre consulenze</i>	207.429	122.237	85.192
<i>Consulenze a supporto progettazione Linea 2</i>	-	726.695	(726.695)
<i>Software in licenza d'uso</i>	113.616	126.281	(12.665)
<i>Abbonamenti a libri e pubblicazioni</i>	5.924	63.857	(57.933)
<i>Spese telefoniche/internet</i>	26.246	25.650	596
<i>Spese bancarie</i>	79.219	79.213	6
<i>Assicurazioni</i>	321.201	472.613	(151.412)
<i>Spese di rappresentanza</i>	1.877	565	1.312
<i>Spese di viaggio e trasferta</i>	55.251	42.467	12.784
<i>Quote associative</i>	45.798	44.695	1.103
<i>Mensa e buoni pasto</i>	71.986	69.431	2.555
<i>Spese di spedizione</i>	878	100	778
<i>Facchinaggio e traslochi</i>	1.500	9.975	(8.475)
<i>Acqua</i>	101	632	(531)
<i>Spese postali</i>	-	50	(50)
<i>Valori bollati</i>	420	-	420
<i>Scansioni e plottaggi</i>	-	24	(24)
Totali spese per servizi	1.397.108	2.416.661	(1.019.554)

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 6.810.679 (Euro 6.698.901 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

B.8) Costi per godimento beni di terzi	2024	2023	Differenza
<i>Affitti e locazioni</i>	158.846	109.931	48.915
<i>Spese condominiali</i>	68.088	36.436	31.652
<i>Noleggi</i>	14.288	15.733	(1.445)
<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>	506.278	482.963	23.315
<i>Adeguamento canone Metro</i>	172.985	163.666	9.319
<i>Noleggio auto</i>	4.933	5.033	(100)
<i>Noleggio auto - canone servizi</i>	5.261	5.138	123
Totali costi per godimento beni di terzi	6.810.679	6.698.901	111.777

I costi per godimento beni di terzi sono principalmente costituiti dai canoni che Infratrasporti.To 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 2024 a +1%.

B.9) Costi per il personale

I costi del personale ammontano nell'esercizio ad Euro **3.347.779** (Euro **3.358.545** nel precedente esercizio).

La voce comprende:

Costo del personale	2024	2023	Differenza
<i>Salari e Stipendi</i>	2.342.494	2.391.327	(48.833)
<i>Oneri sociali</i>	678.132	720.758	(42.626)
<i>Trattamento di fine rapporto</i>	137.065	132.307	4.757
<i>Altri costi del personale</i>	190.088	114.152	75.937
Totali costi del personale	3.347.779	3.358.545	(10.765)

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

B.9.a Salari e Stipendi	2024	2023	Differenza
<i>Stipendi dipendenti</i>	2.342.494	2.391.327	(48.833)
B.9.a Totale Salari e Stipendi	2.342.494	2.391.327	(48.833)

B.9.b Oneri sociali	2024	2023	Differenza
<i>Contributi Inps dipendenti</i>	647.717	682.296	(34.579)
<i>Inail</i>	14.998	13.422	1.576
<i>Fasi</i>	10.617	-	10.617
<i>Priamo impiegati/funzionari</i>	-	14.624	(14.624)
<i>Fondo Tpl salute</i>	-	5.616	(5.616)
<i>Previndai</i>	4.800	4.800	-
B.9.b Totale Oneri sociali	678.132	720.758	(42.626)

B.9.c Trattamento di fine rapporto	2024	2023	Differenza
<i>T.F.R. dell'esercizio</i>	122.773	113.439	9.334
<i>F.do Previndai quota TFR Dirigenti</i>	3.399	3.399	-
<i>F.do Tesoreria quota TFR Dirigenti</i>	10.893	15.470	(4.577)
B.9.c Totale Trattamento di fine rapporto	137.065	132.307	4.757

B.9.e Altri costi del personale	2024	2023	Differenza
<i>Assidai Dirigenti</i>	4.530	4.119	411
<i>Fondo TPL salute</i>	7.956	-	7.956
<i>Priamo Impiegati</i>	4.944	-	4.944
<i>Priamo Funzionari</i>	10.110	-	10.110
<i>Fasi</i>	-	14.700	(14.700)
<i>Welfare quota az. Impiegati</i>	-	8.688	(8.688)
<i>Welfare quota az. Funzionari</i>	-	14.199	(14.199)
<i>Visite mediche di controllo</i>	1.961	1.994	(33)
<i>Oneri retributivi contrib. interinali</i>	160.588	70.451	90.136
B.9.e Totale Altri costi del personale	190.088	114.152	75.937

B.10) Ammortamenti e svalutazioni

La voce comprende:

B.10 Ammortamenti	2024	2023	Differenza
<i>Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali</i>	4.210.331	4.054.843	155.488
<i>Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali</i>	44.609.264	44.989.411	(380.147)
B.10 Totale Ammortamenti	48.819.595	49.044.254	(224.659)

Ammortamento immobilizzazioni immateriali:

Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2024	2023	Differenza
<i>Quota ammort.to software</i>	18.140	27.844	(9.704)
<i>Quota ammort.to Opere e migliorie su beni di terzi</i>	3.974.114	3.808.922	165.192
<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	4.210.331	4.054.843	155.488

Ammortamento immobilizzazioni materiali:

Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2024	2023	Differenza
<i>Quota ammort.to Metropolitana Collegno - Porta Nuova</i>	23.661.954	23.634.947	27.007
<i>Quota ammort.to Metropolitana Porta Nuova - Lingotto</i>	8.776.971	9.264.365	(487.395)
<i>Quota ammort.to Metropolitana Lingotto - Bengasi</i>	7.917.463	7.917.463	-
<i>Quota ammort.to Impianti Filoferrotranviari</i>	4.009.669	3.935.357	74.312
<i>Quota ammort. Parcheggio Fermi</i>	33.885	30.425	3.459
<i>Quota ammort.to Costruzioni Leggere</i>	165.970	165.970	-
<i>Quota ammort.to Impianti Generici</i>	5.969	6.007	(38)
<i>Quota ammort.to Attrezzature varie</i>	142	170	(28)
<i>Quota ammort.to Mobili e arredi</i>	3.341	3.426	(85)
<i>Quota ammort.to Macchine d'ufficio elettroniche</i>	33.901	31.280	2.621
Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	44.609.264	44.989.411	(380.147)

B.12) Accantonamenti per rischi

L'accantonamento dell'esercizio, pari ad Euro **888.454**, 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 182.913 (Euro 181.403 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

Oneri diversi di gestione	2024	2023	Differenza
<i>Imposte di bollo</i>	1.520	1.626	(106)
<i>ICI/IMU</i>	21.619	21.092	527
<i>Imposta di registro</i>	8.600	400	8.200
<i>Diritti camerali</i>	1.917	1.921	(4)
<i>Altre imposte e tasse</i>	11.233	21.625	(10.392)
<i>Sopravvenienze passive</i>	117.207	113.794	3.414
<i>Altri oneri di gestione</i>	20.817	20.946	(129)
Totale Oneri diversi di gestione	182.913	181.403	1.510

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 (2.216.306)****C.16) Altri proventi finanziari**

La voce, che ammonta nell'esercizio ad Euro **1.906.857** (Euro **127.179** nel precedente esercizio) è costituita dagli interessi attivi maturati sui depositi bancari nel corso dell'esercizio e dagli interessi attivi maturati sul debito pregresso di GTT e convenzionalmente fissati nella misura del 2,5% annuo ai sensi del nuovo piano di rientro sottoscritto in data 25 gennaio 2024.

Altri proventi finanziari	2024	2023	Differenza
<i>Interessi attivi su depositi bancari</i>	810.492	127.179	683.313
<i>Interessi attivi verso GTT</i>	1.096.365	-	1.096.365
Totale	1.906.857	127.179	1.779.678

C.17) Interessi e altri oneri finanziari verso altri

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.

Interessi ed altri oneri finanziari verso altri	2024	2023	Differenza
<i>Interessi passivi su mutui</i>	2.843.029	2.981.080	(138.051)
<i>Interessi passivi per debiti vs altri finanziatori</i>	840.225	1.418.194	(577.969)
<i>Interessi passivi su debiti v/fornitori</i>	26	43.100	(43.074)
<i>Oneri accessori su mutui</i>	439.883	340.201	99.682
Totale	4.123.163	4.782.575	(659.412)

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 ad incremento dei **crediti verso le imprese controllanti**.

Di seguito il dettaglio del relativo saldo.

Interessi passivi su mutui - dettaglio	2024	2023	Differenza
<i>Interessi passivi su mutui</i>	(9.221.872)	(9.656.910)	435.038
<i>Quota rimborsata dalla Città di Torino</i>	6.378.843	6.675.830	(296.987)
Valore finale netto	(2.843.029)	(2.981.080)	138.051

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	2024	2023	Differenza
<i>Debiti verso banche</i>	4.123.137	4.739.475	(616.338)
<i>Altri</i>	26	43.100	(43.074)
Totale	4.123.163	4.782.575	(659.412)

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 correnti sul reddito d'esercizio	2024	2023	Differenza
<i>IRAP corrente</i>	148.279	288.154	(139.875)
<i>IRES corrente</i>	4.854	72.305	(67.451)
<i>IRES relativa ad esercizi precedenti</i>	-	22.658	(22.658)
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	153.133	383.117	(229.984)

Di seguito la composizione del saldo per imposte anticipate e differite.

Imposte anticipate e differite	2024	2023	Differenza
<i>IRAP anticipata</i>	(37.315)	-	(37.315)
<i>IRES anticipata</i>	(184.694)	26.158	(210.852)
<i>IRES differita</i>	237.707	(20.927)	258.634
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	15.698	5.231	10.467

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

Di seguito si riporta il prospetto relativo alle perdite fiscali residue che risultano essere pari ad Euro 4.890.401 utilizzabili per un periodo di tempo illimitato secondo quanto di seguito riportato.

Perdite residue da modello Redditi 2024	Compensazione perdite pregresse anno 2024	Perdite pregresse residue utilizzabili in misura limitata da modello Redditi 2025
4.971.307	80.906	4.890.401

Qui di seguito si riportano le informazioni richieste dall'art.2427, punto 14 lett.A), del Codice Civile, relativamente alla indicazione delle imposte differite attive e passive.

PROSPETTO DI DETERMINAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE ED ANTICIPATE

in euro	Esercizio corrente:				Esercizio precedente			
	Ammontare delle differenze temporanee	Ires (24,00%)	Irap (4,20%)	Totale	Ammontare delle differenze temporanee	Ires (24,00%)	Irap (4,20%)	Totale
Imposte anticipate:								
Interessi mora 2017 non pagati (Consorzio Integra)	0	0		0	18.771	4.505		4.505
Interessi mora 2018 non pagati (Consorzio Integra)	0	0		0	100.123	24.030		24.030
Compensi amministratori non pagati	13.500	3.240		3.240	13.500	3.240		3.240
Interessi attivi 2022 mora non incassati	515.539	123.730		123.730	515.539	123.729		123.729
Fondo per rischi e oneri futuri	888.454	213.229	37.315	250.544				
Totale	1.417.493	340.199	37.315	377.514	647.933	155.504	0	155.504
Imposte differite:								
Interessi attivi 2022 mora non incassati	644.424	154.663		154.663	644.424	154.662		154.662
Interessi attivi 2024 mora non incassati	1.096.365	263.128		263.128				
Interessi mora 2017 non pagati (Consorzio Integra)	0	0		0	15.017	3.604		3.604
Interessi mora 2018 non pagati (Consorzio Integra)	0	0		0	80.098	19.224		19.224
Compensi amministratori non pagati	0	0		0	10.800	2.592		2.592
Totale	1.740.789	417.790	0	417.790	750.339	180.081	0	180.081
Imposte (differite) anticipate nette (a)				-40.276				-24.577
Imposte anticipate attinenti a perdite fiscali dell'esercizio (b)				0				0
Imposte anticipate attinenti a perdite fiscali di esercizi precedenti (c)				0				0
Utilizzo perdite fiscali attinenti a esercizi precedenti (d)				0				0
Totale (a) + (b) + (c) + (d)				-40.276				-24.577
Differenze temporanee escluse dalla determinazione delle imposte anticipate/differite:								
Perdita fiscali a nuovo	4.469.977	1.072.794		1.072.794	4.550.883	1.092.212		1.092.212
Fondo per rischi e oneri futuri	7.379.973	1.771.193	309.959	2.081.152	7.679.973	1.843.193	322.559	2.165.752
Fondo rinnovo L.204	27.590.121	6.621.629	1.158.785	7.780.414	27.590.121	6.621.629	1.158.785	7.780.414
Fondo rinnovo ripristino beni gratuitamente devolvibili	3.492.601	838.224	146.689	984.913	3.492.601	838.224	146.689	984.913
Quote associative non pagate nell'esercizio	2.179	523		523				
Premi del personale dipendente stimati	213.668	51.280	8.974	60.254				
Totale	43.148.518	10.355.644	1.624.407	11.980.052	43.313.577	10.395.259	1.628.033	12.023.292

Di seguito il dettaglio del conteggio delle imposte correnti Irap ed Ires.

IRAP	
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	2.641.576
Variazioni in aumento ai fini Irap	
<i>Accantonamenti fondo rischi non deducibili</i>	<i>888.454</i>
<i>Costi personale interinale</i>	<i>160.588</i>
<i>Costi relativi a collaboratori coordinati e continuativi</i>	<i>117.329</i>
<i>Rimborsi chilometrici</i>	<i>5.171</i>
<i>Tirocini</i>	<i>960</i>
<i>IMU</i>	<i>21.619</i>
<i>Costi indeducibili</i>	<i>1.876</i>
Totale variazioni in aumento ai fini Irap	1.195.997
Variazioni in diminuzione ai fini Irap	
<i>Proventizzazione fondo rischi tassato</i>	<i>192.153</i>
<i>Utilizzo fondo rischi tassato</i>	<i>107.847</i>
<i>Bonus investimenti 2021</i>	<i>1.760</i>
<i>Contributi oneri malattia</i>	<i>3.000</i>
<i>Contributi assicurativi</i>	<i>399</i>
<i>Altre</i>	<i>1.961</i>
Totale variazioni in diminuzione ai fini Irap	307.120
Reddito imponibile Irap	3.530.453
<i>Aliquota Irap</i>	<i>4,2%</i>
Irap corrente	148.279

IRES	
Risultato prima delle imposte	425.270
Variazioni in aumento ai fini Ires	
<i>Spese mezzi di trasporto indeducibili (art. 164 TUIR)</i>	11.449
<i>Costi indeducibili</i>	1.876
<i>Ammortamenti non deducibili</i>	47
<i>Accantonamenti fondo rischi non deducibili</i>	888.454
<i>Spese di vitto e alloggio non deducibili</i>	4.918
<i>Spese telefoniche non deducibili (20%)</i>	5.569
<i>Emolumenti amministratori non corrisposti</i>	13.500
<i>Accertamento premi di risultato</i>	213.668
<i>Quote associative non corrisposte</i>	2.179
Totale variazioni in aumento ai fini Ires	1.141.660
Variazioni in diminuzione ai fini Ires	
<i>Tfr fondi complementari/tesoreria Inps</i>	5.286
<i>Emolumenti amministratori esercizi precedenti</i>	13.500
<i>10% Irap versata</i>	27.366
<i>Irap versata sul costo del personale</i>	18.131
<i>Maxiammortamenti</i>	3.389
<i>Interessi attivi di mora non incassati</i>	1.096.365
<i>Bonus investimenti 2021</i>	1.760
<i>Proventizzazione fondo rischi tassato</i>	192.153
<i>Utilizzo fondo rischi tassato</i>	107.847
Totale variazioni in diminuzione ai fini Ires	1.465.797
Imponibile teorico	101.133
<i>Perdite fiscali a nuovo (80%)</i>	80.907
Reddito imponibile Ires	20.227
<i>Aliquota Ires</i>	24%
Ires corrente	4.854

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 31/12/2024.

Il dato del numero medio dei dipendenti (FTE) restituisce un valore in continuità con l'esercizio precedente.

Personale impiegato	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altri dip.	Totale dip.
<i>Numero medio 2024</i>	2,08	4,59	39,74	-	-	46,41

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>55.000</i>
<i>Compenso Sindaci</i>	<i>55.000</i>
Totale Compenso Organi Sociali	110.000

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 2024 - 2026 è affidato, con l'approvazione del bilancio 2023, alla Crowe Bompani Assurance Services S.p.A.

Compenso società di Revisione	Valore
<i>Revisione legale dei conti annuali</i>	<i>12.000</i>
Totale Compenso società di Revisione	12.000

A seguito di specifica richiesta della Città di Torino, la Società ha chiesto alla società incaricata della revisione legale dei conti Crowe Bompani Assurance Services S.p.A. di certificare il prospetto dei saldi a credito e a debito di Infratrasporti con il Comune di Torino, al 31 dicembre 2024. In data 18 marzo 2025 l'attività è stata positivamente completata con la trasmissione da parte del Revisore al Comune di Torino della relazione richiesta.

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 31/12/2024 sono inerenti a polizze fidejussorie ricevute da terzi per un importo pari ad Euro 47.618.316.

I beni immobili di terzi in uso/prestito ammontano a circa 138,1 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.

POSIZIONI CREDITORIE AL 31.12.2024 NON SOGGETTE A FATTURAZIONE

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Determinazione impegno Comune di Torino		Saldo al 31/12/2024
	Numero	Data	
A.1.1 - Mutui per lavori Metropolitana			72.803.813,94
-) Mutuo n. 1 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 1999/9685	11/11/1999	5.775.675,10
-) Mutuo n. 4 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2002/5740	30/07/2002	7.076.060,82
-) Mutuo n. 5 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596	30/09/2003	15.036.698,28
-) Mutuo n. 8 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515	14/09/2004	21.334.203,96
-) Mutuo n. 11 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472	06/09/2005	16.398.047,59
-) Mutuo n. 13 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442	09/05/2006	7.183.128,19
A.1.2 - Mutui per oneri accessori Metropolitana			25.958.470,65
-) Mutuo n. 2 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2000/12803	22/12/2000	1.286.451,77
-) Mutuo n. 6 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596	30/09/2003	3.029.864,85
-) Mutuo n. 9 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515	14/09/2004	4.651.074,74
-) Mutuo n. 12 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472	06/09/2005	3.872.120,81
-) Mutuo n. 14 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442	09/05/2006	7.194.464,07
-) Mutuo n. 17 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 2014/07319/024	30/12/2014	5.924.494,41
A.1.3 - Mutui per Impianti Fissi Tranviari			277.281,95
-) Mutuo n. 10 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/04-11989/64	14/12/2004	277.281,95
Contributi per oneri accessori 2010-2011 Metropolitana	Delibera Giunta Comunale n. mecc. 2011 07973/024	28/12/2011	7.490.873,01
		TOTALE	106.530.439,55

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 ferropilotraviario 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 106.530.440.

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

POSIZIONI DEBITORIE AL 31.12.2024 NON SOGGETTE A FATTURAZIONE

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Data	Saldo al 31/12/2024
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria (residuo)	2015	1.147.655,49
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2015	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2015	116.084,32
Debito per adeguamento canoni Metro	2015	17.034,00
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2016	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	120.380,40
Debito per adeguamento canoni Metro	2016	18.751,48
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2017	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	146.182,68
Debito per adeguamento canoni Metro	2017	29.063,99
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2018	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	167.813,60
Debito per adeguamento canoni Metro	2018	37.709,31
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2019	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	193.900,49
Debito per adeguamento canoni Metro	2019	48.135,57
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2020	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	189.526,59
Debito per adeguamento canoni Metro	2020	46.387,43
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2021	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	200.450,40
Debito per adeguamento canoni Metro	2021	50.753,40
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2022	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	355.956,39
Debito per adeguamento canoni Metro	2022	112.905,15
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2023	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	482.963,17
Debito per adeguamento canoni Metro	2023	163.666,49
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	4.180.000,00
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2024	1.700.000,00
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	506.277,99
Debito per adeguamento canoni Metro	2024	172.984,82
TOTALE		58.944.583,16

Pertanto, al 31 dicembre 2024 i rapporti crediti/debiti verso il Socio Unico Città di Torino risultano i seguenti:

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2024		DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31.12.2024	
COMMERCIALI	-	COMMERCIALI	-
FINANZIARI	106.530.440	FINANZIARI	58.944.583
DIVERSI	-	DIVERSI	-

Nel corso dell'esercizio sono stati compensati i seguenti importi:

- Con nota prot. 2365/2024 del 26 giugno 2024 del Comune di Torino, Euro 2.000.000;
- Con nota prot. 4349/2024 del 23 dicembre 2024 del Comune di Torino, Euro 4.000.000;

E così per totali Euro 6.000.000 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 Assurance Services S.p.A. di certificare il prospetto dei saldi a credito e a debito di Infratrasporti.To con il Comune di Torino, al 31 dicembre 2024. In data 18 marzo 2025 l'attività è stata positivamente completata con la trasmissione da parte del Revisore al Comune di Torino della relazione richiesta.

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 31/12/2024	DEBITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2024	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2024	CREDITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2024
Infratrasporti.To S.r.l.	106.530.440	106.887.506	58.944.583	58.952.392

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

“La Società espone crediti per Euro 106.530.440.

La Città espone debiti per Euro 106.887.506.

La differenza è in parte spiegata da una differenza di 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; e da una diversa contabilizzazione dei contributi metropolitana (- 7.847.939).

La società espone debiti per Euro 58.944.583.

La Città espone crediti per Euro 58.952.392.

La differenza non sostanziale è legata ad una diversa contabilizzazione di un canone attivo per la Città (-691 Euro) e per una posta non contabilizzata dalla società per 8.500 Euro”.

Con riferimento alle differenze rilevate in relazione ai crediti esposti da Infra.To, si segnala quanto segue.

La differenza di Euro 7.490.873, come già specificato dai revisori del Bilancio della Città di Torino, trova giustificazione dalla diversa contabilizzazione, per effetto del principio di competenza potenziata, del relativo credito. La differenza di Euro 7.847.939 è sostanzialmente riconducibile a contributi ministeriali liquidati dalla Città ad Infra.To nel mese di febbraio 2025 e contabilizzati dalla società al solo momento dell'effettivo incasso, in mancanza di specifico provvedimento di liquidazione da parte della Città.

Nella redazione del progetto di Bilancio 2024, così come già per i Bilanci del periodo 2017-2023, 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.To, 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.

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".

Si segnala infine che la società ha effettuato, ai sensi della "convenzione per la concessione del diritto d'uso degli impianti fissi ferro filotranviari", investimenti sulle reti tranviarie della Città di Torino per un importo complessivo pari a ca. 9,2 milioni di Euro.

RAPPORTI CON IL GESTORE DEL SERVIZIO TPL GTT

CREDITI FINANZIARI	CREDITI COMMERCIALI	DEBITI FINANZIARI	DEBITI COMMERCIALI	INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE	CANONI ED ALTRI SERVIZI	INTERESSI ATTIVI
34.532	49.491.569	29.897	8.560.183	22.007.041	24.405.402	1.096.365

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

I crediti commerciali si riferiscono per circa il 95% a canoni.

I debiti finanziari sono importi dovuti per sottoscrizione di abbonamenti al trasporto pubblico locale da parte dei dipendenti Infratrasporti.

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, sulla Rete tranviaria e sulla Linea 1 della Metropolitana, 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 31/12/2024	AL 31/12/2023
Crediti totali	49.526.101	55.712.300
- per fatture emesse	44.818.559	53.532.362
- per fatture da emettere	4.673.010	2.145.406
- altri crediti	34.532	34.532

	AL 31/12/2024	AL 31/12/2023
Debiti totali	8.590.080	7.886.201
- per fatture ricevute	-	-
- per fatture da ricevere	8.560.183	7.857.619
- altri debiti	29.897	28.582

Il credito netto di Infratrasporti nei confronti di GTT è decrementato sensibilmente nel corso dell'esercizio 2024, -14,4% pari a ca. -6,9 milioni di Euro. GTT ha infatti regolarmente dato esecuzione al piano dei pagamenti 2024 incluso nell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 25 gennaio 2024 relativo al nuovo piano di rientro per il periodo 01/01/2024 – 30/06/2025, pari a ca. 10,4 milioni di Euro a valere sul debito pregresso. Si segnala al riguardo che ca. 4,2 milioni di euro sono riferiti a quota parte dei "Ristori" (art. 3 (iv) dell'Accordo del 27 aprile 2023) che GTT ha parzialmente anticipato ad Infra.To, pur non avendo ancora incassato i correlati contributi ministeriali. Alla data di approvazione del presente documento si segnala che GTT ha pienamente rispettato tutti gli Accordi sottoscritti.

Nella redazione del Bilancio 2024 così come già per i Bilanci del precedente periodo 2016 - 2023, la Società espone il dato del credito e del debito verso GTT al valore nominale in considerazione del fatto che il tasso di interesse convenzionale concordato nell'ambito dell'accordo per il periodo 01/01/2024-30/06/2025, risulta sostanzialmente allineato al tasso di mercato e non sono previsti costi di transazione.

Nell'esercizio 2024 sul debito pregresso sono maturati interessi attivi pari a complessivi 1.096.365 Euro.

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 2024 ha incassato dalla Pubblica Amministrazione contribuzioni per un importo complessivo di Euro 121.890.260. Di questi in dettaglio:

ENTE	CAUSALE	IMPORTO
Comune di Torino	Rimborso rate mutuo accesi prevalentemente per il cofinanziamento delle tratte Collegno-Porta Nuova e Porta Nuova-Lingotto della Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino	25.470.778
Ministero Infrastrutture e Trasporti	Contributi destinati alle opere infrastrutturali in corso di realizzazione	96.148.841
Agenzia Mobilità Piemontese	Contributo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro	270.642

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 2025 ed avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

- In data 31 gennaio 2025 è stato sottoscritto un contratto di finanziamento con Banca MPS da 5 milioni di Euro a valere sull'Istanza numero 8 del secondo Lotto Funzionale Collegno Centro-Cascine Vica, contro garantito dai relativi contributi canalizzati sul conto corrente della Banca medesima. Alla data odierna il finanziamento è già stato rimborsato integralmente.

- Nel mese di marzo il pool di banche composto da Cassa Depositi e Prestiti e Banco Santander ha accettato, in relazione alla linea di credito da 45 milioni di Euro finalizzata all'anticipo dei flussi di contributi ministeriali, la proposta formulata dalla società di prolungamento del periodo di utilizzo della suddetta linea di credito, a tutto novembre 2025, e del correlato periodo di rimborso, a tutto maggio 2026.

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 2024 così come proposto e a destinare l'utile d'esercizio pari ad Euro 256.439 come segue:

- per il 5% - pari ad Euro 12.822 alla Riserva Legale;
- per il 95% - pari ad Euro 243.617 alla Riserva Straordinaria.

Torino, 28 marzo 2025

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Prof. Ing. Bernardino Chiaia



INFRATRASPORTI.TO S.r.l.

a socio unico Città di Torino

Capitale Sociale Euro 217.942.216 = 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 2024

All'assemblea dei Soci della società Infratrasporti.To S.r.l. a socio unico

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del Collegio Sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili.

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 2024, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un utile di esercizio di Euro 256.439.

Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

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 Bompani S.p.A. ha consegnato la propria relazione datata 14 aprile 2025 contenente un giudizio senza modifica.

Da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 *"fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, 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"*.

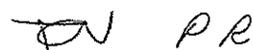
ATTIVITÀ DI VIGILANZA AI SENSI DELL'ART. 2403 DEL CODICE CIVILE

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, preso atto delle previsioni di implementazioni dell'assetto organizzativo e della dotazione organica visto il prevedibile e programmato sviluppo delle attività, abbiamo evidenziato agli organi competenti l'esigenza che la Società rafforzi ulteriormente la propria struttura amministrativa;
- 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 oltre quanto riportato nel precedente paragrafo;
- abbiamo partecipato alle assemblee dei soci e 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 e allo statuto sociale e non sono in contrasto con le delibere assunte o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
 - in particolare nel corso dell'anno 2024:
 - si sono tenute sette riunioni del Collegio Sindacale 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 periodicamente dati e informazioni rilevanti per lo svolgimento della nostra attività di vigilanza;
 - abbiamo incontrato l'Organismo di Vigilanza e 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. 25-octies del D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14;
- non ci risultano segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale rese ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies del D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14;
- non sono pervenute segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-novies del D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14;
- non sono pervenute segnalazioni da parte di banche e gli altri intermediari finanziari di cui all'art. 106 del D.Lgs. 1° settembre 1993 n. 385 (Testo Unico Bancario) ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-decies del D.Lgs. 12 gennaio 2019 n. 14.

Il Collegio Sindacale ha rilasciato la proposta motivata per l'attribuzione dell'incarico di revisione legale dei conti per gli esercizi dal 2024 al 2026.

BILANCIO D'ESERCIZIO

In merito al bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 riferiamo quanto segue:

- non essendo a noi 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 Bompani S.p.A., contiene il seguente richiamo di informativa: *“Nel capitolo “Situazione Finanziaria” della relazione sulla gestione gli amministratori evidenziano 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, 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.*

Inoltre, la Società continua a monitorare l'andamento delle proprie posizioni creditorie e debitorie nei confronti della Città di Torino e di GTT, confidando nel sostanziale adempimento delle loro obbligazioni in modo da garantire alla Società un corretto equilibrio economico e finanziario.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto”;

- relativamente alla situazione finanziaria della Società e 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”*), il Collegio Sindacale sottolinea e condivide quanto riportato nella relazione sulla gestione e riferito alla raccomandazione indicata in tutti i bilanci degli ultimi otto esercizi 2016-2023, ovvero che la capacità della Società di adempiere in futuro alle proprie obbligazioni è strettamente e strutturalmente correlata:

PP TW PR

- al sostanziale rispetto degli accordi stipulati con GTT S.p.A. per il rientro del debito da quest'ultima accumulato;
- all'adempimento da parte della Città di Torino degli obblighi contrattuali e convenzionali;
- alla flessibilità circa il rimborso dei debiti maturati dalla Società verso la Città di Torino, in linea con le indicazioni della nota prot. 78 del 24/01/2018 condivise dal Comune di Torino con nota prot. 215/680.1 del 31/01/2018;
- all'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;
- al rispetto degli impegni derivanti dalla Convenzione per la concessione del diritto d'uso degli impianti fissi ferofilotranviari e di fermata tra il Comune di Torino, la Società GTT S.p.A. e Infratrasporti.To S.r.l..

Infine, si sottolinea che - oltre alle contribuzioni pubbliche necessarie alla realizzazione dei pianificati investimenti e delle previste opere infrastrutturali e manutentive - l'allungamento della concessione per ulteriori 5 anni permane condizione imprescindibile per garantire in futuro l'equilibrio economico della Società, circostanza che, tra l'altro, è una delle ipotesi operative sulla scorta delle quali è stato approvato il *budget* 2025-2027 da parte del Consiglio di Amministrazione.

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

e 4, del D.Lgs. 19 agosto 2016 n. 175, che risulta comprendere le informazioni richieste dalla citata normativa, cui si rinvia nel dettaglio.

CONCLUSIONI

Anche considerando la situazione economica generale e gli scenari geopolitici che incidono sui mercati, il Collegio Sindacale raccomanda alla Società di mantenere la massima attenzione nel monitoraggio della situazione economica e finanziaria.

Si sottolinea l'importanza di un'attenta programmazione finanziaria e che sia garantito un aggiornamento costante relativamente all'informativa generale sulle modalità di espletamento dell'attività e sui conseguenti effetti di tipo economico-finanziario, con costante verifica e monitoraggio del piano degli investimenti e del *budget* per l'esercizio in corso e per quelli futuri.

In conclusione, considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e 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 2024, 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, 14 aprile 2025.

Il Collegio Sindacale

(Pier Luigi Passoni) Presidente

(Fiorella Vaschetti) Sindaco effettivo

(Paolo Rizzello) Sindaco effettivo



Infratrasporti.To S.r.l.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi
dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

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 2024, 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 2024, 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

Nel capitolo "Situazione Finanziaria" della relazione sulla gestione gli amministratori evidenziano 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, 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.

Inoltre, la Società continua a monitorare l'andamento delle proprie posizioni creditorie e debitorie nei confronti della Città di Torino e di GTT, confidando nel sostanziale adempimento delle loro obbligazioni in modo da garantire alla Società un corretto equilibrio economico e finanziario.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

MILANO ANCONA BARI BOLOGNA BRESCIA BRINDISI FIRENZE
GENOVA NAPOLI PADOVA PIACENZA PISA ROMA TORINO

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

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10

Gli amministratori della Infratrasporti.To S.r.l. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2024, 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;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

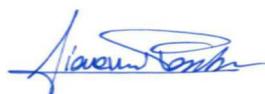
A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), 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, 14 aprile 2025

Crowe Bompani Assurance Services SpA



Giovanni Paschero
(Socio)