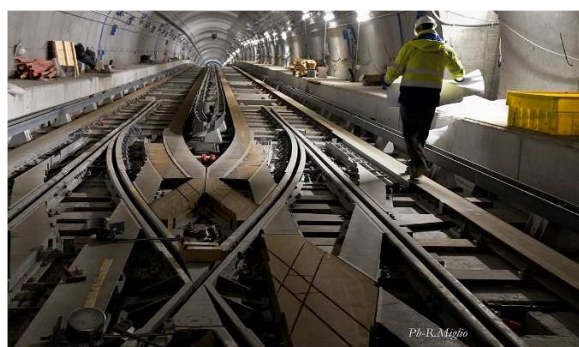




INFRATRASPORTI.TO S.r.l.
con socio unico Città di Torino

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



FASCICOLO DI BILANCIO 2025

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

SOMMARIO

RELAZIONE SULLA GESTIONE	2
Andamento macroeconomico generale	2
Situazione patrimoniale ed economica.....	19
Andamento generale della gestione operativa.....	22
Oneri e proventi finanziari e straordinari ed imposte sul reddito.....	29
Investimenti ed attività di engineering	32
Prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità	64
Gestione dei rischi ed adempimenti ed D.lgs. 175/2016.....	67
Informazioni attinenti sicurezza, ambiente e personale	67
Attività di ricerca e sviluppo	76
Rapporti con le parti correlate	81
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	86
Evoluzione prevedibile della gestione.....	86
Situazione finanziaria	89
BILANCIO D'ESERCIZIO: STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO.....	98
RENDICONTO FINANZIARIO	102
NOTA INTEGRATIVA	103
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	145
RELAZIONE DEL REVISORE LEGALE.....	153

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Il Bilancio 2025 della Società Infratrasporti.To S.r.l. si chiude con un risultato positivo al netto delle imposte di circa 480 mila Euro, in miglioramento rispetto al risultato del 2024 (87,2%; +223,7 mila Euro circa in valore assoluto), in linea con il dato del PEF²⁰²⁵ 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 2025 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, così come gli interventi per la “migrazione del sistema di segnalamento” della intera Linea 1 della Metropolitana Automatica dal sistema 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. 36/2023, art. 39).

Relativamente alle attività afferenti la 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, crisi mediorientale e più di recente blocco dello Stretto di Hormuz), 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 stanziare 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.

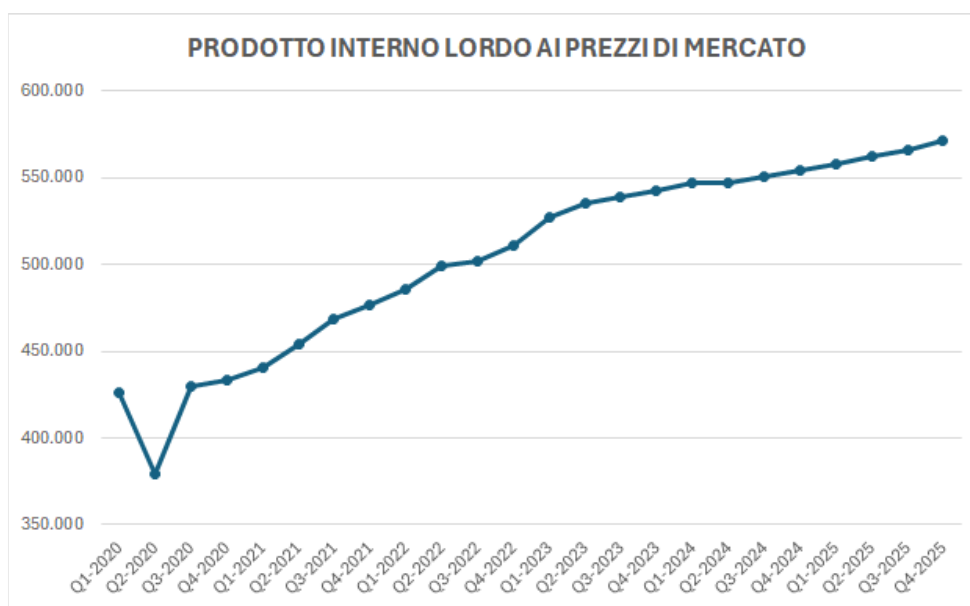
Con riferimento alle altre attività di engineering svolte dalla società, si segnalano le seguenti principali attività:

- 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 Metropolitano 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 2025, 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 2.258 miliardi di Euro correnti, con un aumento del 2,5% rispetto al 2024, che tuttavia scende allo 0,5% in termini di volumi.



La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito per 0,3 punti percentuali alla crescita del Pil: +0,1 punti i consumi finali di famiglie, ISP e amministrazioni pubbliche (AP) e +0,2 punti gli investimenti fissi lordi. Per contro, il contributo della domanda estera netta alla variazione del Pil è risultato negativo per 0,7 punti percentuali, mentre la variazione delle scorte ha contribuito positivamente per 0,7 punti percentuali.

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)

	Prodotto Interno Lordo	Importazioni di beni e servizi FOB	Esportazioni di beni e servizi FOB	Esportazioni nette	Variazione delle scorte	Consumi finali nazionali	Investimenti fissi lordi
2020	1.670.012	421.071	479.725	58.655	- 7.231	1.312.447	303.973
2021	1.842.507	536.729	574.339	37.610	20.074	1.399.525	382.698
2022	1.998.073	737.636	701.306	- 36.329	53.778	1.542.921	435.095
2023	2.142.744	680.824	714.163	33.339	6.378	1.615.048	485.410
2024	2.202.031	666.281	712.028	45.748	13.542	1.665.911	473.722
2025	2.258.049	684.103	727.702	43.599	6.489	1.712.043	493.039

Dati destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario

Fonte: Istat

Anche nel 2025 continua la contrazione dell'attività industriale, con particolare riferimento alla crisi del settore automotive, rappresenta uno 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 meno restrittiva, che ha avuto, tuttavia, un limitato impatto sugli investimenti.

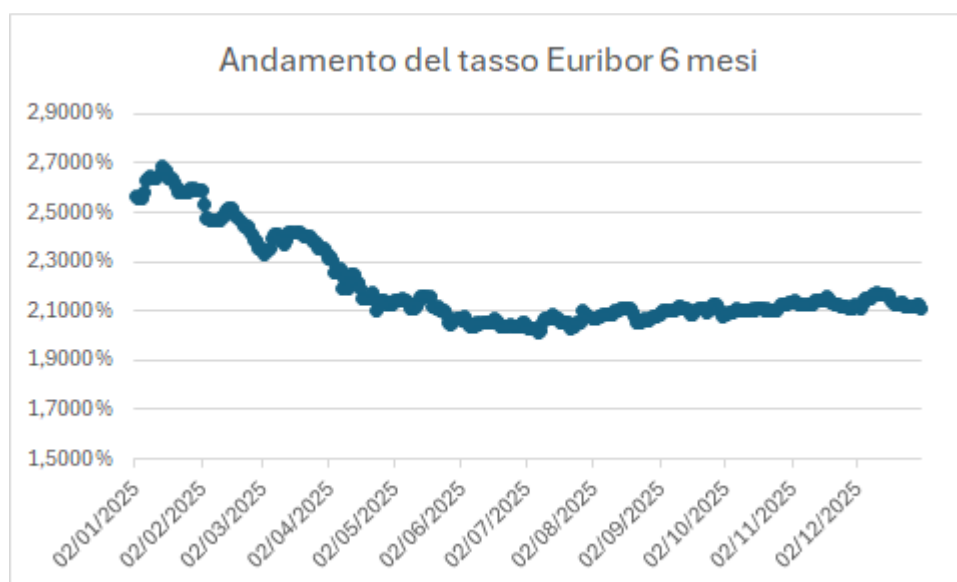
Nel mese di dicembre 2025, l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, mostra un aumento dello 0,2% su novembre 2025 e dell'1,2% su dicembre 2024 (dal +1,1% del mese precedente).

In media, nel 2025, i prezzi al consumo registrano una crescita dell'1,5% (+1,0% nel 2024).

La lieve accelerazione dell'inflazione osservata a dicembre è dovuta principalmente alla crescita dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +0,9% a +2,6%), degli Alimentari non lavorati (da +1,1% a +2,3%) e dei Servizi Vari (da +2,0% a +2,2%). Rallentano invece i prezzi dei Beni non durevoli (da +1,0% a +0,6%) e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,0% a +2,7%), mentre si accentua il calo di quelli degli Energetici regolamentati (da -3,2% a -5,2%).

L'inflazione al netto degli energetici e degli alimentari freschi (la cosiddetta *"inflazione di fondo"*), resta stabile a +1,7%; quella al netto dei soli beni energetici accelera di poco (da +1,7% a +1,8%).

Il 2025 è stato un anno sicuramente incoraggiante per il mercato dei mutui, condizioni di finanziamento più favorevoli rispetto al biennio 2023/2024.



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 2025 è progressivamente sceso fino a poco più del 2% nel mese di luglio, per poi risalire nel mese di dicembre 2025 ad un valore medio del 2,14%. Si ritiene che il trend di discesa sia sostanzialmente anche perché i dati registrati nei primi mesi del 2026 danno evidenza di questo nuovo trend, alimentato dall'instabilità causata sia dall'espansione della crisi mediorientale sia dal permanere del conflitto Ucraino.

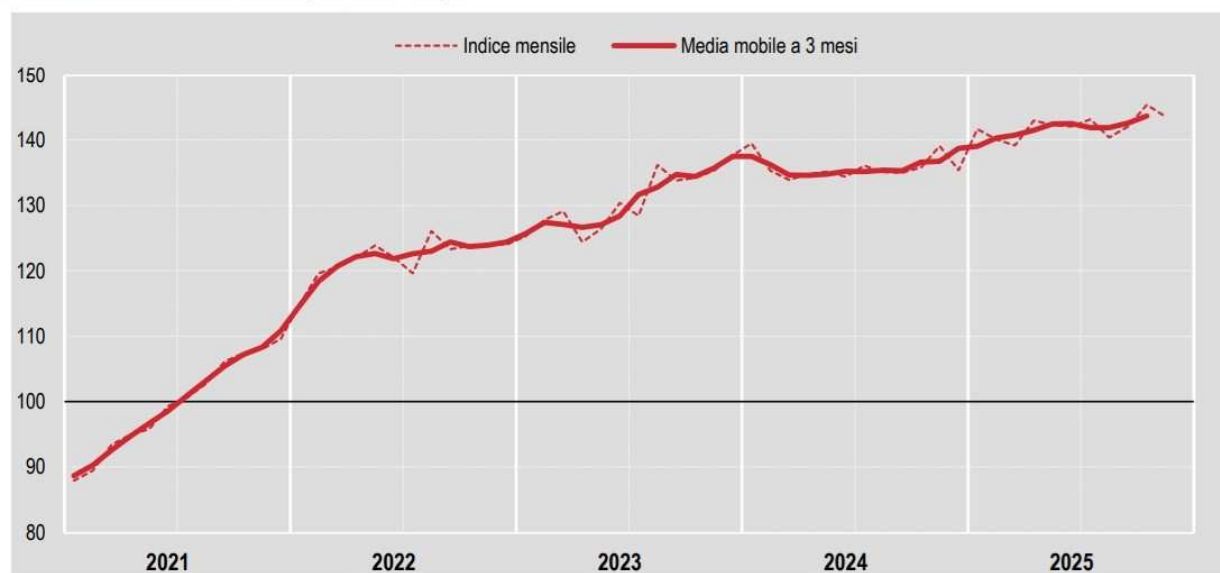
In questo complesso quadro congiunturale, fortemente influenzato da significative incertezze sull'andamento dell'economia mondiale, Ance evidenzia una crescita del comparto delle costruzioni modesta, inferiore all'1%, segnando quindi la fine della fase di espansione.

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.

Nel 2025, la produzione nelle costruzioni, al netto degli effetti di calendario, è cresciuta in media del 4,8%, evidenziando un'accelerazione rispetto al 2024 (+3,9%). In particolare, nel quarto trimestre dell'anno l'indice destagionalizzato ha registrato un forte recupero congiunturale (+1,5%), riprendendo il percorso di espansione interrotto nel terzo trimestre (-0,5%).

PRODUZIONE NELLE COSTRUZIONI, INDICE DESTAGIONALIZZATO E MEDIA MOBILE A TRE MESI

Gennaio 2021 – Novembre 2025 (base 2021=100)

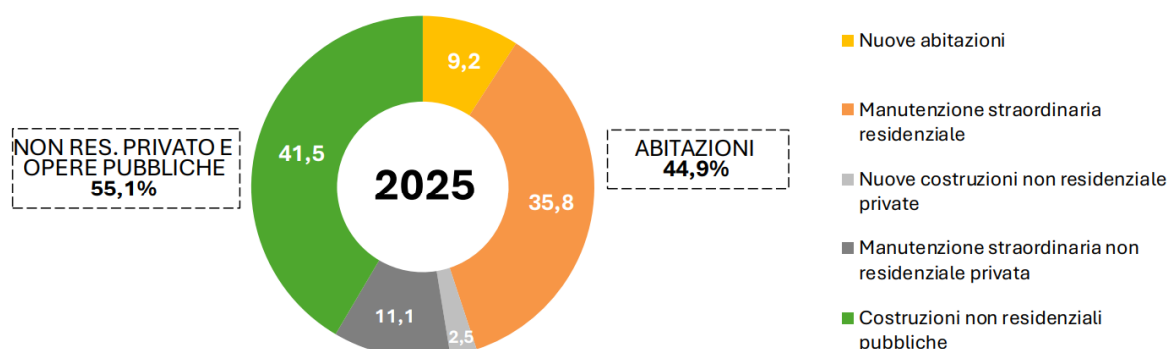


Fonte:

ISTAT

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

INVESTIMENTI IN COSTRUZIONI* PER COMPARTO - Composizione %



* Al netto dei costi per trasferimento di proprietà
Fonte: Ance

I permessi di costruire, indicatore utile per stimare la produzione futura, evidenziano, per i primi tre trimestri del 2025 -0,6% su base annua).

L'edilizia non residenziale registra un incremento dell'11,0% rispetto al trimestre precedente.

Nel terzo trimestre del 2025, la stima del numero di abitazioni dei nuovi fabbricati residenziali, al netto della stagionalità, è pari a 13.342 unità; la superficie utile abitabile, è di poco superiore a 1,19 milioni di metri quadrati, mentre quella non residenziale si attesta poco al di sotto dei 2,89 milioni di metri quadrati.

I dati del 2025, indicano che superficie dei fabbricati non residenziali crescono dell'11,1% rispetto a quelle registrate nell'anno precedente.

Il mercato immobiliare italiano continua a crescere nel 2025, dopo l'inversione di tendenza registrata nel 2024 rispetto agli anni precedenti.

Le compravendite residenziali aumentano del +6,5% nel 2025 rispetto al 2024, raggiungendo circa 767 mila transazioni, mentre i prezzi delle abitazioni registrano un sensibile incremento medio del +2,2%.

Nel 2025 gli investimenti in costruzioni non residenziali pubbliche, secondo l'Ufficio Studi dell'ANCE, sono risultati pari a 96.558 milioni di euro, ovvero oltre il 60% del valore complessivo dei "Fabbricati non residenziali ed altre opere". Rispetto al 2024 il comparto segna un ulteriore incremento del +21% in quantità.

Questa stima rafforza l'andamento positivo negli ultimi anni di un comparto che ha visto nel PNRR una grande opportunità di rilancio degli investimenti pubblici e la realizzazione di un sistema infrastrutturale per il Paese.

Nella fase ormai conclusiva del Piano europeo ANCE ritiene rilevante cercare di conseguire gli obiettivi fissati, pur consapevole di alcune criticità e ritardi attuativi.

Il Piano ha comunque innescato un processo virtuoso, introducendo innovazioni rilevanti nella programmazione, nella governance e nelle modalità di realizzazione degli investimenti pubblici, con effetti strutturali destinati a produrre benefici anche oltre l'orizzonte temporale del PNRR.

La spesa relativa agli investimenti PNRR che coinvolgono il settore delle costruzioni ha raggiunto i 31 miliardi, senza considerare i circa 14 miliardi di investimenti nel comparto privato sostenuti dal Superbonus. Tale spesa è concentrata principalmente su infrastrutture ferroviarie e opere diffuse sul territorio di competenza degli enti locali.

Il PNRR ha continuato a contribuire alla crescita degli investimenti a livello locale, testimoniata dall'andamento della spesa in conto capitale dei comuni che prosegue il percorso di crescita avviato a partire dal 2017, superando persino i livelli eccezionali registrati nel 2023 dovuti alla fine della programmazione 2014-2020 dei fondi strutturali europei. Anche nel 2025, i dati della Ragioneria Generale dello Stato (SIOPE) segnano un ulteriore incremento del +15% su base annua.

ANDAMENTO DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE DEI COMUNI ITALIANI

Periodo 2017- 2025 (n.i. 2017=100)



+ Elaborazione Ance su dati Siope (RGS)

Allo stesso modo il Piano ha dato impulso agli investimenti sulla rete ferroviaria.

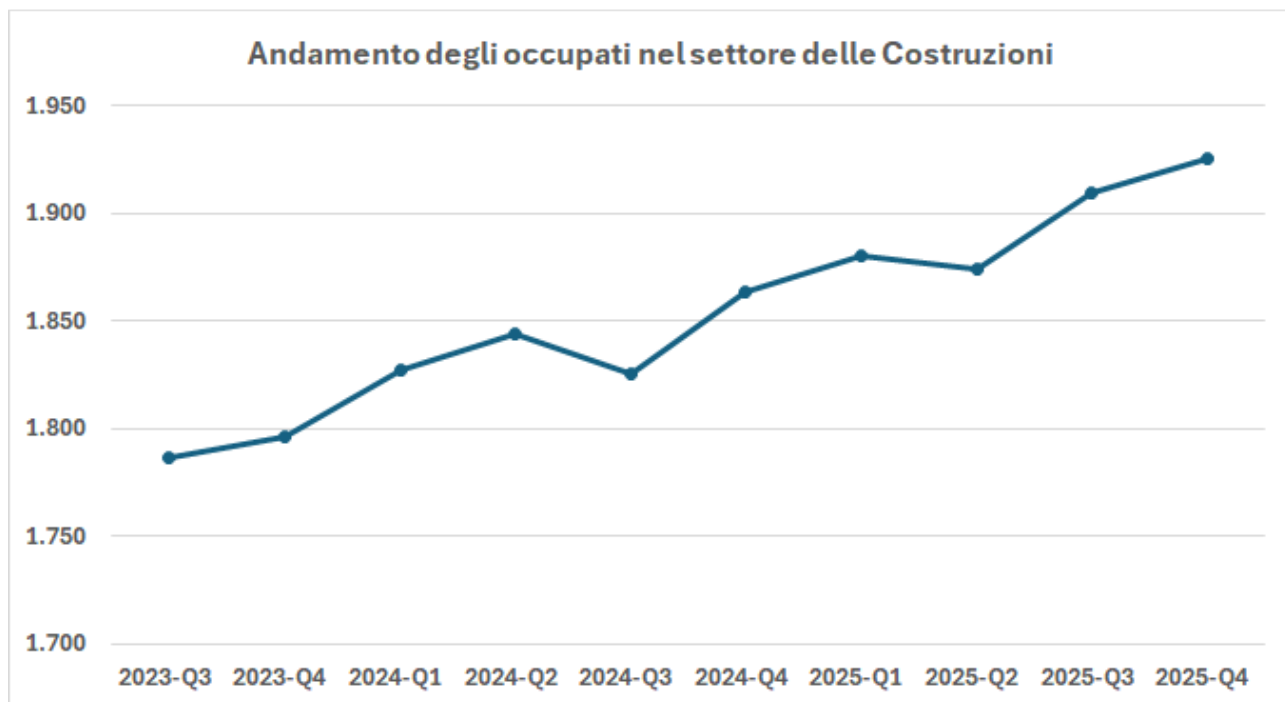
Il principale soggetto attuatore, RFI, ha incrementato nel corso del 2024 gli investimenti del 16%, più che raddoppiando i livelli rispetto al 2020.

Anche l'Anas, benché sostanzialmente esclusa dal programma del Piano europeo, mostra livelli di investimento superiori rispetto al 2024, sia per le nuove realizzazioni sia per la manutenzione straordinaria.

L'occupazione nel settore delle costruzioni si evidenziano segnali positivi.

Il monitoraggio della CNCE su 113 Casse Edili mostra nel 2025 un lieve incremento delle ore lavorate (+1,4% su base annua), in un contesto di andamenti mensili discontinui.

Più marcata risulta la crescita dei lavoratori iscritti (+3% rispetto allo stesso periodo del 2024).



Tali dati vanno letti considerando che le imprese più strutturate del settore, attualmente impegnate nella fase finale dei lavori legati al Piano europeo in scadenza, contribuiscono a sostenere i livelli occupazionali.

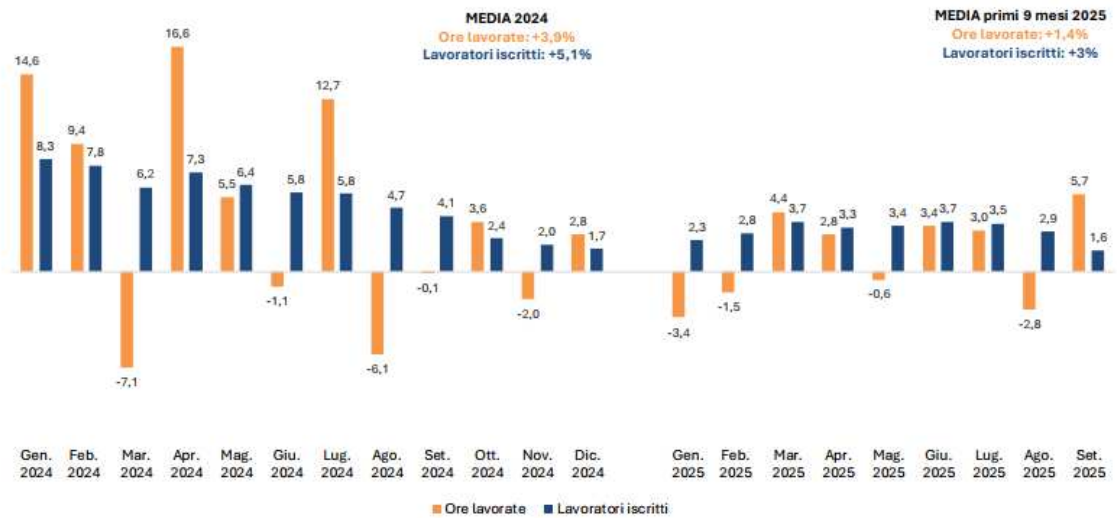
Tuttavia, l'analisi mensile delle ore lavorate evidenzia dinamiche altalenanti già da marzo 2024, che registra una diminuzione del -7,2% rispetto allo stesso mese del 2023, seguita da un'ulteriore flessione del -0,9% di giugno.

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

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



Elaborazione Ance su dati CNCE: dati su 113 casse edili /edilcasse. Estrazione di dicembre 2025

Nel 2025 tornano a crescere i prezzi alla produzione delle costruzioni.

Tabella 1. Indice generale dei prezzi alla produzione delle costruzioni (base 2021)

Periodo	Edifici residenziali e non residenziali			Edifici residenziali			Edifici non residenziali		
	Indici	Variazioni percentuali		Indici	Variazioni percentuali		Indici	Variazioni percentuali	
		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente
2020	96,4	-	+0,2	98,1	-	+0,3	94,9	-	+0,1
2021	100,0	-	+3,7	100,0	-	+1,9	100,0	-	+5,4
2022	108,2	-	+8,2	107,8	-	+7,8	108,6	-	+8,6
2023	109,7	-	+1,4	110,8	-	+2,8	108,3	-	-0,3
2024	108,5	.	-1,1	109,7	.	-1,0	107,0	.	-1,2
2025 (a)	109,8	.	+1,2	110,7	.	+0,9	108,6	.	+1,5
2025									
I-trim.	109,0	+0,6	0,0	109,8	+0,4	-0,5	107,9	+1,0	+0,6
II-trim.	110,0	+0,9	+1,6	110,8	+0,9	+1,3	108,8	+0,8	+1,8
III-trim.	110,1	+0,1	+1,5	111,0	+0,2	+1,3	108,9	+0,1	+1,6
(a) IV-trim.	110,0	-0,1	+1,6	111,0	0,0	+1,5	108,8	-0,1	+1,9

Tabella 2. Indice generale dei prezzi alla produzione delle costruzioni (base 2021)

Periodo	Strade e ferrovie			Strade e autostrade			Ponti e gallerie		
	Indici	Variazioni percentuali		Indici	Variazioni percentuali		Indici	Variazioni percentuali	
		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente		Rispetto al periodo precedente	Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente
2020	93,2	-	+0,5	96,3	-	+1,2	92,9	-	+0,4
2021	100,0	-	+7,3	100,0	-	+3,8	100,0	-	+7,6
2022	114,0	-	+14,0	107,8	-	+7,8	114,6	-	+14,6
2023	113,3	-	-0,6	110,1	-	+2,1	113,6	-	-0,9
2024	111,5	.	-1,6	110,7	.	+0,5	111,5	.	-1,8
2025 (a)	111,8	.	+0,3	111,0	.	+0,3	111,8	.	+0,3
2025									
I-trim.	112,0	+0,8	+0,1	111,7	+1,1	+0,8	112,0	+0,8	0,0
II-trim.	111,8	-0,2	+0,2	111,2	-0,4	+0,4	111,8	-0,2	+0,2
III-trim.	111,7	-0,1	+0,3	110,8	-0,4	+0,2	111,7	-0,1	+0,2
(a) IV-trim.	111,6	-0,1	+0,5	110,3	-0,5	-0,2	111,7	0,0	+0,5

A dicembre 2025, i prezzi alla produzione delle costruzioni per Edifici residenziali e non residenziali crescono dello 0,2% su base mensile e dell'1,5% su base annua (da +1,8% di novembre); quelli di Strade e ferrovie flettono dello 0,5% in termini congiunturali mentre crescono dello 0,2% in termini tendenziali (era +0,9% a novembre).

Nel quarto trimestre 2025, rispetto al precedente, i prezzi sia Edifici residenziali e non residenziali sia di Strade e ferrovie registrano un calo modesto (per entrambi -0,1%).

Nella media del 2025, i prezzi alla produzione di Edifici residenziali e non residenziali crescono dell'1,2%, quelli di Strade e Ferrovie dello 0,3% (rispettivamente -1,1% e -1,6% nel 2024).

ECONOMIA DEL PIEMONTE

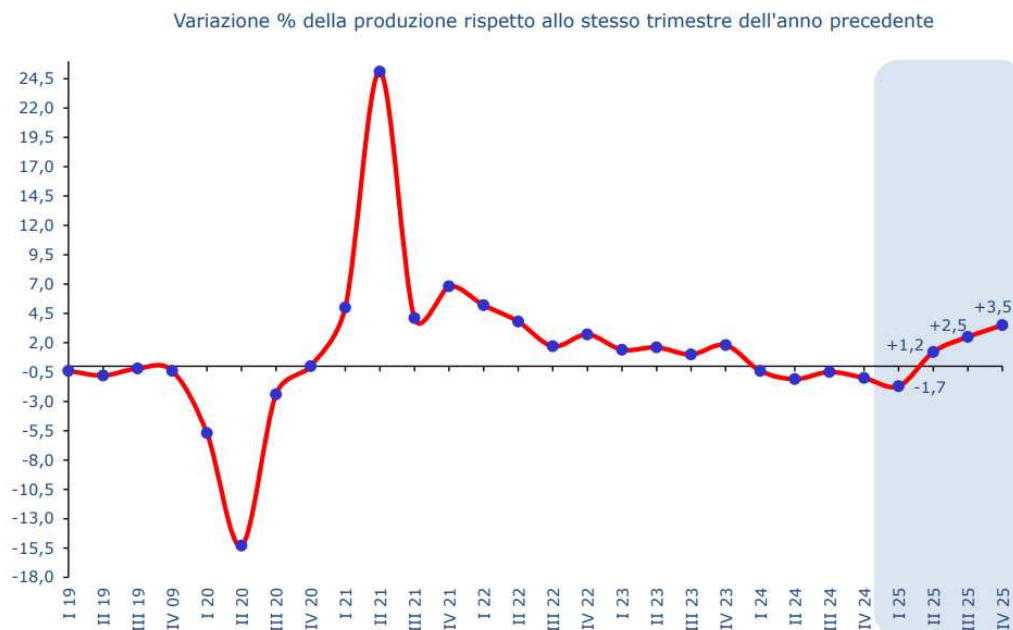
L'economia piemontese chiude il 2025 con una crescita del Pil del +0,55%, in miglioramento rispetto al +0,5% del 2024, ma ancora lontana dalla media dell'Unione Europea (+1,5%).

I manifatturieri piemontesi hanno chiuso un 2025 positivo sul fronte degli ordinativi, trainato principalmente da una domanda estera che ha toccato il picco nel terzo trimestre.

Questo risultato è stato alimentato dal fenomeno del “*frontloading*”, ovvero la necessità delle imprese di anticipare le commesse per evitare i dazi americani.

Una volta esaurita questa spinta temporanea, il trend si è normalizzato nel IV trimestre, stabilizzandosi a causa del venir meno degli ordini anticipati e della persistente debolezza del mercato interno.

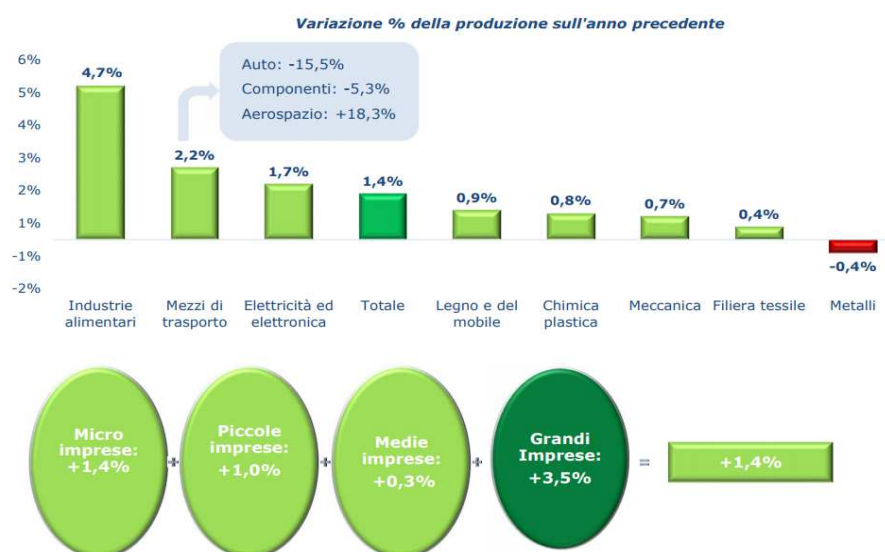
LA PRODUZIONE MANIFATTURIERA IN PIEMONTE



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

Il fatturato delle imprese manifatturiere piemontesi nel 2025 ha mostrato un percorso di progressivo e costante recupero, partendo da una lieve flessione nel I trimestre per poi accelerare gradualmente. Il fatturato estero si conferma il reale motore della crescita economica piemontese mentre la componente interna, pur tornando in territorio positivo dopo le difficoltà iniziali, ha mantenuto un ritmo decisamente più contenuto.

LA PRODUZIONE PER SETTORI E CLASSI DIMENSIONALI



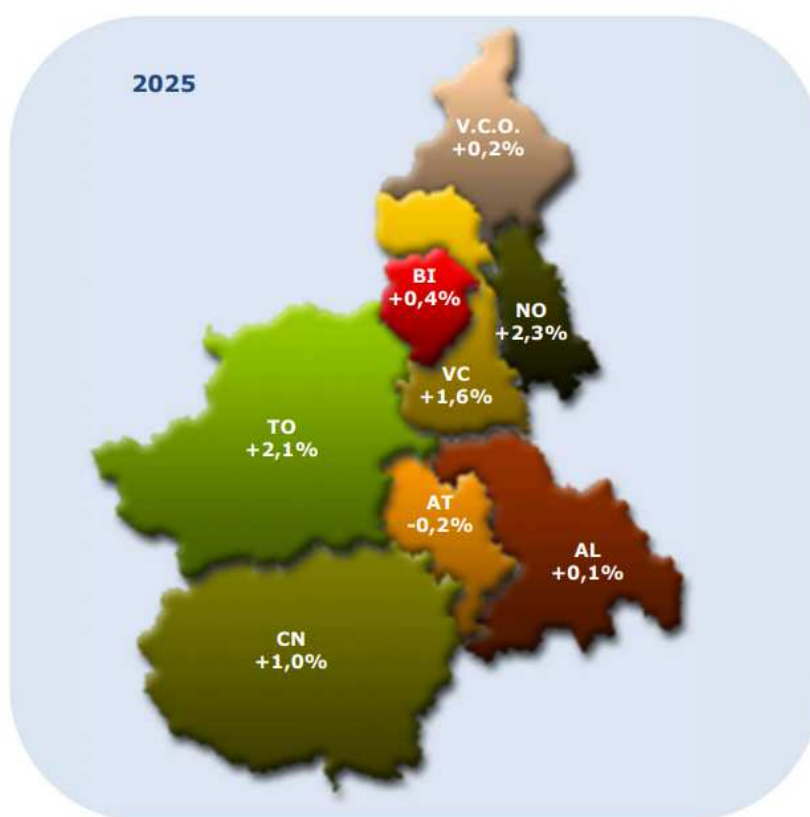
Fonte: Unioncamere Piemonte, 214ª- 215ª- 216ª- 217ª Indagine congiunturale sull'industria manifatturiera piemontese

I settori che hanno trainato l'economia piemontese sono l'alimentare (+4,7%), seguito dai mezzi di trasporti (+2,2% che tuttavia aveva registrato dati molto negativi nel 2024), l'elettricità e l'elettronica (+1,7%). Hanno invece sottoperformato rispetto alla media dell'1,4% restando comunque in terreno positivo il settore del legno e del mobile (+0,9%), chimica e plastica (+0,8%), la meccanica (+0,7%) ed infine la filiera tessile (+0,4%). Permane invece la crisi del settore dei metalli (-0,4%).

Dal punto di vista dimensionale appare evidente come la crescita economica piemontese nel 2025 sia stata guidata dalle grandi imprese (+3,5%).

PRODUZIONE INDUSTRIALE PER PROVINCIA

Variazione % della produzione sull'anno precedente



Dal punto di vista territoriale la crescita economica della manifattura piemontese è stata guidata dalla provincia di Novara (+2,3%), di Torino (+2,1%) e di Vercelli (+1,6%).

Apporti positivi, ma al di sotto della media regionale vengo da quasi tutte le province, con l'eccezione della provincia di Asti che registra un -0,2%.

Tuttavia si registra un peggioramento del clima di fiducia delle imprese che prevedono produzioni, ordini e fatturato in flessione (rilevazione del IV trimestre 2025).

In questo complesso quadro congiunturale, ma con significative criticità concentrate nella linearità dell'azione pubblica più volte richiamata in questi anni, i.e 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 i cantieri degli interventi già in corso di esecuzione (prolungamento ovest, ampliamento officina, costruzione nuovo deposito e migrazione del sistema di segnalamento), chiaramente registrando e segnalando, nell'ambito delle procedure di monitoraggio, ritardi nell'attuazione degli stessi.

Questi ritardi, in massima parte derivanti dalla sempre più evidente crisi economico finanziaria che ha investito l'appaltatore delle "opere civili" del prolungamento ovest, hanno reso meno critici i cronici ritardi dei pagamenti da parte delle Pubbliche Amministrazioni, significativamente condizionati da procedure amministrative molto articolate e complesse, più volte denunciate dalla società ad ogni livello istituzionale.

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 di nuova e necessaria esposizione bancaria, seppure nel primo semestre del 2025 si siano progressivamente ridotti i tassi d'interesse a causa della riduzione dei tassi euribor quotati dal mercato, discesa poi frenata nella seconda metà del 2025 dalla crescente e progressiva instabilità determinata dalle permanere delle crisi geopolitiche ucraine e mediorientali.

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 747 milioni di Euro, di cui circa il 54,8% già eseguiti (lavori in corso), ed ulteriori interventi programmati per ulteriori 500 milioni di Euro, per cui si prevede una spesa nel prossimo triennio 2026-2028 di complessivi 527 milioni di Euro (di cui 289 milioni di Euro per il completamento degli interventi in corso ed ulteriori 238 milioni di Euro per gli interventi nuovi da attivare nel medesimo periodo).

Nel 2025 la società ha proseguito nell'attuazione del piano di sviluppo infrastrutturale formalizzato nel Piano degli Investimenti 2025-2027 approvato dal socio unico nell'Assemblea del 5 maggio 2024, e recentemente riprogrammato nel nuovo Piano degli Investimenti 2026-2028 approvato dal socio unico nell'Assemblea del 19 febbraio 2026.

Al 31 dicembre 2025 risultano in corso di realizzazione i seguenti interventi sulla Linea 1.

Intervento	Valore a finire	Realizzati	% Avanzamento	Piano Invest. 2026-2028
Tratta Collegno-Cascine Vica	311.163.195,53	225.910.639,81	72,6%	85.252.555,72
Migrazione	117.399.862,89	87.646.022,96	74,7%	29.753.839,93
Nuovo Materiale Rotabile (4 treni)	51.416.971,72	46.127.443,76	89,7%	5.289.527,96
Ampliamento Officina	7.742.485,50	4.655.949,81	60,1%	3.086.535,69
Nuovo Deposito	31.507.600,19	14.985.029,16	47,6%	16.522.571,03
Totale Nuovi Innterventi Linea 1	519.230.115,82	379.325.085,50	73,1%	139.905.030,32
Manutenzioni Straordinarie	17.594.728,08	15.226.743,27	86,5%	48.892.413,30
Totale Linea 1	536.824.843,90	394.551.828,77	73,5%	188.797.443,63

Al 31 dicembre 2025 risultano in corso di realizzazione i seguenti interventi sulla rete tranviaria di Torino.

Intervento	Valore a finire	Realizzati	% Avanzamento	Piano Invest. 2026-2028
Linea 12	199.130.185,12	742.065,92	0,4%	68.717.294,48
Linea 15	8.211.447,70	-	0,0%	8.211.447,70
Totale Nuovi Innterventi Linea 1	207.341.632,82	742.065,92	0,4%	76.928.742,18
Manutenzioni Straordinarie	15.299.660,30	14.266.810,05	93,2%	31.500.000,00

La società ha pianificato i seguenti ulteriori interventi per i quali il Comune di Torino ha richiesto contributi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Intervento	Valore a finire	Realizzati	% Avanzamento	Piano Invest. 2026-2028
Nuovo Materiale Rotabile (12 treni)	175.716.870,00	-	0,0%	97.419.706,67
Linea 1 - Tratta Cascine Vica-Rivoli	298.290.942,38	-	0,0%	116.390.088,48
Linea 1 - Interventi integrativi	16.553.570,01	-	0,0%	16.553.570,01
Totale Nuovi Innterventi Linea 1	474.007.812,38	-	0,0%	213.809.795,15

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 nonchè i lavori per il secondo lotto funzionale Collegno Centro - Cascine Vica. L'intero intervento infrastrutturale registra al 31/12/2025 un avanzamento lavori pari a circa 225,9 milioni di Euro pari al 72,6% del costo complessivo

dell'opera (ad oggi stimato in 285,1 milioni di Euro, al netto delle future varianti e del futuro caro materiali).

La copertura finanziaria sia del primo lotto funzionale (il cui costo complessivo è stimato in 128,5 milioni di Euro) che del secondo lotto funzionale (il cui costo complessivo è stimato in 149,4 milioni di Euro) è garantita interamente dallo Stato, che ha già erogato circa il 78,7% del contributo disponibile, al netto del contributo per il "caro materiali";

- implementazione del comprensorio tecnico di Collegno attraverso la realizzazione 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 31/12/2025 pari a circa 19,6 milioni di Euro; 50% 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 133,8 milioni di Euro ovvero il 79,2% del costo complessivo dell'intervento ad oggi stimato in circa 168 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 Ferrofilotranviaria per il diritto d'uso degli impianti filotranviari 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 € 5 milioni).

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 stato richiesto altresì la riduzione a 30 milioni di Euro di tale linea di credito. Nel mese di ottobre 2025 la Società ha comunicato alla Banca Agente Santander la cancellazione

volontaria del Finanziamento Disponibile così come previsto all'art. 7 comma 2 del Contratto di Finanziamento sottoscritto il 10/06/2022, per cui dalla data di cancellazione non è stato più possibile utilizzare il finanziamento che potrà solamente rimborsarsi entro la fine naturale del Contratto. Al 31 dicembre 2025 linea di credito era utilizzata per Euro 12.603.826.

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). Al 31 dicembre 2025 il finanziamento di 21 milioni di Euro è utilizzato per complessivi Euro 3.001.198.

Nel corso del 2025, al fine di svincolare parzialmente la società dalle tempistiche di liquidazione dei contributi pubblici e poter rispettare i vincoli imposti dai differenti contratti di appalto stipulati con le differenti imprese che stanno realizzando le opere infrastrutturali, sono stati stipulati contratti per la parziale anticipazione dei contributi a valere sulle istanze presentate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Al 31 dicembre 2025 la società è debitrice verso Banca Monte dei Paschi di Siena per un importo di 10 milioni di Euro a valere sull'Istanza n. 9 CCV-2° lotto funzionale pari ad Euro 11.946.843,38.

Infratrasporti ha continuato nel corso del 2025 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 2025 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 2025 e dalla Nota Integrativa evidenzia un risultato d'esercizio pari a circa 480 mila Euro.

Le risultanze patrimoniali dell'esercizio sono così sintetizzabili:

	2021	2022	2023	2024	2025	PEF ²⁰²⁵
ATTIVITA'	1.418.306	1.446.928	1.481.479	1.515.215	1.536.245	1.368.942
PASSIVITA'	1.197.427	1.225.644	1.259.988	1.293.468	1.314.018	1.146.433
PATRIMONIO NETTO	220.511	220.879	221.284	221.490	221.747	222.029
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	368	405	206	256	480	481

Dati in migliaia di Euro

Più in dettaglio, anche l'andamento dello Stato Patrimoniale degli ultimi 5 esercizi (dal 2021 al 2025), 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 31/12/2021	Bilancio 31/12/2022	Bilancio 31/12/2023	Bilancio 31/12/2024	Bilancio 31/12/2025	PEF ²⁰²⁵ 31/12/2025
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	81.176	76.629	76.567	82.308	87.119	89.731
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.083.640	1.126.507	1.166.903	1.214.584	1.249.321	1.140.252
- Immobilizzazioni Lorde	1.668.187	1.759.574	1.844.958	1.937.249	2.017.796	1.969.317
- Fondi di ammortamento	584.548	633.067	678.056	722.665	768.475	829.066
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	9	9	6	-	-	10
ATTIVO CIRCOLANTE	253.343	243.223	237.574	217.737	199.233	138.999
- di cui vs. Comune di Torino	181.225	160.937	150.510	106.530	111.508	106.271
- di cui vs. GTT S.p.A.	61.021	70.368	55.712	49.526	26.347	21.317
- di cui rimanenze lavori in corso su ordinazione	-	2.066	-	161	240	-
- di cui altri crediti diversi	298	2.079	9.187	20.333	31.396	1.153
- di cui disponibilità liquide	8.906	7.773	22.163	41.187	26.977	10.191
RISCONTI ATTIVI	139	560	430	586	572	49
TOTALE ATTIVO	1.418.306	1.446.928	1.481.479	1.515.215	1.536.245	1.368.942
PATRIMONIO NETTO	220.879	221.284	221.490	221.747	222.227	222.509
FONDO RISCHI	36.991	37.754	38.943	39.769	40.549	38.097
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	266	219	212	216	182	273
DEBITI VS. BANCHE	207.101	216.940	176.029	164.138	150.984	121.298
DEBITI VS. FORNITORI	37.168	29.046	42.084	34.093	21.158	967
ACCONTI DA CLIENTI	2.599	-	-	-	-	-
DEBITI VS. CONTROLLANTE	59.960	66.868	58.385	58.945	65.556	22.084
DEBITI VS. IMPR. SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI	7.875	8.541	7.886	8.590	10.336	-
ALTRI DEBITI	2.086	2.172	2.384	2.149	10.448	1.934
RISCONTI PASSIVI	843.381	864.104	934.066	985.568	1.014.804	961.779
TOTALE PASSIVO	1.418.306	1.446.928	1.481.479	1.515.215	1.536.245	1.368.942

Dati in migliaia di Euro

Come risulta dalla tabella sopra riportata, rispetto al dato del 2024, cresce nel 2025 l'attivo immobilizzato (+39,5 milioni di Euro circa) e parallelamente si riduce l'attivo circolante (-18,5 milioni di Euro circa), costituito principalmente da crediti verso il socio unico Comune di Torino e GTT (circa il 69,2% dell'Attivo Circolante).

Nel complesso il rapporto fra Crediti e Debiti inizia a discostarsi progressivamente dall'unità passando dal 80% del 2021, al 75,2% del 2022, al 82,8% del 2023 al 81,3% del 2024 ed infine al 77,8% del 2025.

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: 98,6% nel 2021 ed al 94,8% nel 2022, 104,0% nel 2023, 104,2% nel 2024 ed infine 103,3% nel 2025.

Dal punto di vista del conto economico, il risultato dell'esercizio 2025 è stato perseguito in un contesto congiunturale abbastanza stabile, con tassi d'interesse in progressivo regresso nonostante il permanere delle tensioni internazionali (conflitto Russo-Ucraino e crisi mediorientale).

Permane la crisi di liquidità della finanza pubblica causata dai bonus edilizi solo in parte alleggerita dai fondi comunitari del PNRR.

	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025
VALORE DELLA PRODUZIONE	79.010	71.806	68.159	64.041	68.348	92.761
- Ricavi delle vendite e delle prestazioni	31.376	30.225	32.379	24.482	27.146	29.606
- Variazione dei lavori in corso su ordinazione		2.079	(2.079)	161	80	
- Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	804	1.064	2.184	2.224	2.531	435
- altri ricavi e proventi	46.830	38.439	35.675	37.174	38.591	62.720
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	(17.649)	(15.710)	(12.542)	(11.621)	(13.841)	(10.414)
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	(77.005)	(69.254)	(62.795)	(61.329)	(65.285)	(90.906)
EBIT	2.005	2.552	5.364	2.712	3.062	1.855
Proventi ed oneri finanziari	(1.409)	(1.919)	(4.655)	(2.216)	(2.864)	(1.162)
Proventi ed oneri straordinari	(51)	(3)	(114)	(70)	184	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	544	631	594	425	383	693
Imposte correnti e anticipate	(176)	(226)	(388)	(169)	97	(212)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	368	404	206	256	480	481

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 2025 torna a crescere del 6,7% rispetto al 2024 (+4,31 milioni di Euro circa in valore assoluto), principalmente a causa dell'aumento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (+10,9%;

+2,66 milioni di Euro circa in valore assoluto) e dalla crescita degli altri ricavi e proventi (+3,8%; +1,42 milioni di Euro in valore assoluto).

Nel 2025 Infratrasporti ha registrato costi della produzione in sensibile aumento rispetto al dato del 2024 (6,45%; -3,96 milioni di Euro in valore assoluto).

Tale incremento dei costi della produzione è dovuta sia all'aumento degli ammortamenti -3,5% (-1,74 milioni di Euro in valore assoluto), dovuta anche al ripristino del servizio della Linea 1 della Metropolitana Automatica senza la fermata in estate (necessaria all'effettuazione degli interventi relativi alla "migrazione del sistema di segnalamento"), sia all'aumento dei costi per i servizi e per il personale (-44,3%; -2,1 milioni di Euro in valore assoluto).

Conseguentemente nel 2025 l'EBIT risulta pari a 3,06 milioni di Euro e aumenta del 12,9% circa (+0,35 milioni di Euro in valore assoluto) rispetto al dato dell'esercizio 2024.

Il risultato di bilancio è infine appesantito dal saldo negativo della gestione finanziaria che è stata pari a -2,86 milioni di Euro, in peggioramento rispetto al dato del 2024 di circa il 29,2% (-0,65 milioni di Euro).

Nella tabella seguente, 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.

	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
VALORE DELLA PRODUZIONE	36.440,10	34.155,72	32.480,68	28.196,32	31.730,95	29.932,30	31.970,75
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(17.647,07)	(15.736,01)	(12.541,72)	(11.621,27)	(13.840,95)	(10.414,08)	(14.281,01)
<i>Costi interni capitalizzati</i>	804,16	1.063,60	2.183,60	2.223,83	1.004,78	435,49	858,68
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(16.842,91)	(14.672,42)	(10.358,12)	(9.397,44)	(12.836,17)	(9.978,59)	(13.422,33)
EBITDA	19.597,19	19.483,30	22.122,56	18.798,88	18.894,77	19.953,71	18.548,42
<i>Ammortamenti</i>	(58.656,79)	(52.501,85)	(49.044,25)	(48.819,60)	(50.401,33)	(79.492,18)	(51.404,85)
<i>Risconto dei contributi pubblici</i>	41.764,41	36.613,11	33.494,80	33.620,79	34.085,98	62.393,02	35.005,68
<i>Accantonamenti</i>	(700,00)	(1.042,19)	(1.209,43)	(888,45)	(1.043,20)	(1.000,00)	(800,00)
EBIT	2.004,82	2.552,37	5.363,68	2.711,63	1.536,23	1.854,55	1.349,25
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	(1.409,21)	(1.918,57)	(4.655,40)	(2.216,31)	(1.337,59)	(1.161,61)	(1.046,57)
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	(51,37)	(3,14)	(113,79)	(70,05)	184,39	0,00	0,00
RISULTATO ANTE IMPOSTE	544,24	630,65	594,49	425,27	383,03	692,94	302,68
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	(176,06)	(226,13)	(388,35)	(168,83)	97,07	(212,25)	
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	368,18	404,52	206,14	256,44	480,10	480,69	
DATO EBITDA COME CALCOLO DA PEF	19.551	18.791	20.412	17.614	18.895	19.954	
<i>INTERESSI CAPITALIZZATI</i>	46	692	1.710	1.185	n/a	n/a	

Dati in migliaia di Euro

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE OPERATIVA

Il Valore della Produzione di Infratrasporti, rettificato dagli effetti dei risconti dei contributi e dei costi capitalizzati nonché delle poste della gestione straordinaria, nel 2025 è risultato pari a 31,7 milioni di Euro circa in crescita rispetto al dato consuntivato nel 2024 di circa il 12,5% (+3,53 milioni di Euro circa in valore assoluto), nel confronto con il dato dell'esercizio 2024 principalmente a causa dei maggiori "Rimborsi diversi" (+3,8 milioni di Euro), "Canoni" (+1,32 milioni di Euro) e "Prestazioni di Servizi" (+1,34 milioni di Euro), più che sufficienti a compensare il regresso della posta "Rimborsi e ricavi vari" (-2,93 milioni di Euro).

Il confronto con il dato di Preventivo 2025 evidenzia una lieve flessione (-0,76%; -0,24 milioni di Euro in valore assoluto) derivante da maggiori "Prestazioni di Servizi" (+711 mila Euro) a fronte di minori "Rimborsi e ricavi vari" (-138 mila Euro) e "Rimborsi diversi" (-942 mila Euro).

Il confronto con il PEF²⁰²⁵ evidenzia invece un risultato migliore di circa +1,8 milioni di Euro, principalmente dovuti a maggiori "Prestazioni di Servizi" (+1,16 milioni di Euro) e "Rimborsi diversi" (+4 milioni di Euro) parzialmente assorbiti da minori "Canoni" (-3,6 milioni di Euro). Al riguardo è da ricordare che il PEF prevedeva nel 2025 l'entrata in esercizio della tratta Collegno Cascine Vica e chiaramente non poteva tenere conto delle attività di supporto al Commissario Straordinario di Linea 2.

	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
- Canoni	23.346,53	24.693,93	24.582,68	24.036,74	25.359,28	28.980,36	25.338,86
- Prestazioni di servizi	8.029,95	5.530,63	7.796,73	445,65	1.786,77	625,31	1.076,23
- Rimborso oneri CCNL e altri oneri pers.	253,95	269,00	254,20	283,24	340,96	216,42	311,73
- Rimborsi e ricavi vari	4.781,91	1.544,94	1.911,66	3.076,14	148,31	110,21	285,88
- Rimborsi diversi	27,75	38,09	14,55	193,92	4.016,07	0,00	4.958,06
- Variazione lavori in corso su ordinazione	0,00	2.079,13	(2.079,13)	160,64	79,55	0,00	0,00
VALORE DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEI CONTRIBUTI RISCONTATI	36.440,10	34.155,72	32.480,68	28.196,32	31.730,95	29.932,30	31.970,75

Dati in migliaia di Euro

Nel confronto con il dato di Bilancio 2024, è opportuno mettere in evidenza l'aumento dei canoni (+5,5%; +1,32 milioni di Euro in valore assoluto) legato essenzialmente alla ripresa del servizio continuativo della Linea in esercizio senza la sosta estiva di 4 settimane.

Parallelamente si segnala anche l'aumento delle "Prestazioni di servizi" (+300%; +1,34 milioni di Euro in valore assoluto) principalmente connessi alle attività di engineering e supporto a favore della Città di Torino.

Nel complesso i ricavi di Infratrasporti nel 2025 sono costituiti per l'79,9% (erano il 85,2% nel 2024) dai canoni corrisposti a termini di legge (art.21, del Dlgs. 201/2022) collegati all'utilizzo delle infrastrutture da parte di GTT S.p.A. gestore pro tempore del servizio, per il 13,1% (erano il 12,5% nel 2024) da rimborsi e fatturazioni per le attività di engineering connesse alle attività in corso ed infine per il 5,6% (erano il 1,6% nel 2024) 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 2025 sono stati contabilizzati complessivamente oneri per circa 13,84 milioni di Euro, dato superiore all'omologo dato del Bilancio 2024 (19,1%; +2,22 milioni Euro in valore assoluto), in riduzione rispetto alle previsioni budgetarie (-3,1%; -0,44 milioni di Euro in valore assoluto).

Il dato di Bilancio 2025 confrontato con il dato del PEF²⁰²⁵ evidenzia un aumento dei costi di circa +3,43 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 (+186% circa; +2,24 milioni di Euro in valore assoluto).

La tabella seguente riporta in sintesi i costi della produzione.

	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
- Servizi (incluso il costo del personale interinale)	8.316,88	6.104,45	2.487,11	1.557,70	3.443,04	1.202,92	3.790,91
- Costi per il Personale	2.866,48	3.033,73	3.288,09	3.187,19	3.403,48	2.701,79	3.507,65
- Godimento beni di terzi	6.258,47	6.485,31	6.698,90	6.810,68	6.932,57	6.429,89	6.914,46
- Oneri diversi di gestione (*)	205,25	86,43	67,61	65,70	61,87	79,48	68,00
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	17.647,07	15.709,92	12.541,72	11.621,27	13.840,95	10.414,08	14.281,01

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 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
SERVICE DA GTT	25,95	5,97	-	-	-	6,46	-
SERVIZI DIRETTI	8.290,93	6.098,48	2.487,11	1.557,70	3.443,04	1.196,45	3.790,91
- Servizi assicurativi	426,50	382,33	472,61	321,20	323,18	388,79	410,00
- Assicurazioni CAR Lavori	202,50	149,60	157,40	-	-	-	-
- Assicurazione All Risks e altre assicurazioni	224,00	232,73	315,21	321,20	323,18	388,79	410,00
- Altri servizi	7.864,43	5.716,15	2.014,50	1.236,49	3.119,85	807,67	3.380,91
- Consulenze	471,64	476,07	290,54	333,95	360,55		419,81
- Servizi di supporto per l'attività di engineering	3.606,75	4.622,24	726,70	31,97	1.706,17		1.476,34
- Altre attività connesse ai cantieri (*)	3.307,45	-	70,45	204,04	214,23		572,95
- Utenze e canoni	108,50	116,01	93,75	94,58	132,93		165,10
- Servizi per il personale	84,77	124,83	125,17	146,06	146,45		161,00
- Servizi finanziari	39,65	78,62	79,21	79,13	198,26		224,00
- Servizi per spese generali ed amministrazione	122,31	176,74	275,45	216,93	223,66		195,51
- Servizi di manutenzione	10,97	8,51	218,31	17,64	25,41		54,00
- Organi societari	112,38	113,12	134,92	112,20	112,20		112,20
TOTALE COSTI PER SERVIZI	8.316,88	6.104,45	2.487,11	1.557,70	3.443,04	1.202,92	3.790,91

Dati in migliaia di Euro

Il costo dei servizi nel 2025 è risultato pari a 3,44 milioni di Euro circa in aumento rispetto al dato di Bilancio 2024 di circa 1,88 milioni di Euro, dato comunque inferiore rispetto al dato di Preventivo 2025 (-348 mila Euro circa) mentre risulta in crescita rispetto al PEF²⁰²⁵ (+2,24 milioni di Euro circa).

La rilevante crescita registrata nel confronto con il dato 2024 è principalmente dovuta alla spesa per i servizi di supporto per l'attività di engineering (circa +1,67 milioni di Euro), essenzialmente causata dai costi sostenuti per le attività di engineering e supporto a favore della Città di Torino.

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 (riclassificati nella voce "Altre attività connesse ai cantieri") 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 2025 è risultato pari a circa 3,4 milioni di Euro, in aumento del 6,78% (+216 mila Euro circa in valore assoluto) rispetto al dato di Bilancio 2024 ed al netto del personale interinale il cui costo è riclassificato fra i costi per servizi alla voce "Altre attività connesse ai cantieri".

Tale aumento di costi è in buona parte da attribuire al rinnovo del Contratto Nazionale di Lavoro che ha prodotto un maggior onere stimato in circa 120 mila Euro e che è stato parzialmente compensato dall'incremento degli specifici contributi Statali, finanziati con l'incremento dell'accisa sul gasolio.

Tenuto inoltre conto del rafforzamento della struttura organizzativa della società certificato dall'aumento della forza economica media che cresce da 46,41 FTE del 2024 a 47,22 FTE del 2025. Conseguentemente il costo medio per addetto a tempo indeterminato di Infratrasporti aumenta del 4,96% passando da 68,67 mila Euro per addetto a 72,1 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 68,4 mila Euro.

La crescita dell'organico aziendale, al netto del personale interinale che non ha un contratto a tempo indeterminato, è stata determinata da 3 nuove assunzioni, mentre alla fine dell'anno sono cessati 3 rapporti di lavoro.

La Tabella che segue riporta l'andamento del costo del personale dal 2021.

COSTI DEL PERSONALE	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
- Salari e stipendi	2.100,01	2.212,32	2.391,33	2.342,49	2.504,51		2.537,40
- Oneri sociali	622,72	658,17	715,14	682,57	715,11		734,55
- Trattamento di fine rapporto	128,95	144,97	132,31	137,07	143,96		148,47
- Altri costi	14,80	18,27	49,32	25,06	39,90		31,95
- Politiche del personale							55,27
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	2.866,48	3.033,73	3.288,09	3.187,19	3.403,48	2.701,79	3.507,65

Dati in migliaia di Euro

Il costo del personale nel 2025 confrontato con il dato di Preventivo evidenzia una riduzione del 2,97% (-104 mila Euro in valore assoluto) motivata dalla ritardata attuazione del potenziamento della struttura aziendale, che stimava una forza economica media pari a 51 addetti nel 2025 in sede di Budget (costo medio annuo per addetto 68,78 mila Euro).

Al 31 dicembre 2025 l'organico aziendale è risultato composto da 3 dirigenti in servizio ed 1 in aspettativa, 24 funzionari e 22 impiegati.

Il rinnovo del CCNL, ha prodotto nel 2025 effetti sul costo del personale in misura pari a circa 120 mila Euro di maggiori oneri, che tuttavia è stato parzialmente contribuito dallo Stato (la società ha accertato un importo pari a circa il 50%).

L'impatto sul costo del personale a cui si applica il CCNL autoferrotranvieri risulta pari a circa il 4,2%.

Nel 2025 ci sono stati 8 avanzamenti di carriera dei dipendenti.

In continuità con gli esercizi precedenti, al 31 dicembre 2025, 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 "Documento Programmatico di Finanza Pubblica 2025" nel mese di ottobre 2025, il tasso d'inflazione programmata per il 2025 è stato rivisto al ribasso all'1,8% dall'1,6%.

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 2026.

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 2025 per il godimento di beni di terzi sono aumentati sia rispetto al dato di Bilancio 2024 del 1,79% (122 mila Euro circa in valore assoluto), sia rispetto al dato di Preventivo 2025 (anche se in misura assai inferiore; +0,26% ovvero +18,1 mila Euro in valore assoluto), esclusivamente a causa dell'incremento degli affitti e dei noleggi, aumentati di circa l'8,3%.

Il dato del Bilancio 2025 evidenzia anche una crescita decisamente più rilevante rispetto al PEF²⁰²⁵ (+8,6%; 551 mila Euro circa in valore assoluto).

GODIMENTO BENI DI TERZI	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
- 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	200,45	355,96	482,96	506,28	543,77	369,99	548,45
- 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	50,75	112,91	163,67	172,98	187,97	150,47	189,84
- Affitti e noleggi	127,26	136,45	172,27	251,42	320,83	29,43	296,16
TOTALE COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	6.258,47	6.485,31	6.698,90	6.810,68	6.932,57	6.429,89	6.914,46

Dati in migliaia di Euro

Ammortamenti

Gli Ammortamenti della Società dell'anno 2025 sono stati pari a circa 50,4 milioni di Euro, in riduzione rispetto al dato di Bilancio 2024 dello 3,24% (+1,58 milioni di Euro circa in valore assoluto), inferiore rispetto alle previsioni budgetarie per l'anno 2025 (1 milione di Euro in valore assoluto). Tale risultato è stato determinato sia dalla ripresa del servizio commerciale sulle tratte in esercizio senza la sospensione nel periodo estivo finalizzata nel 2024 alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari alla migrazione del sistema di segnalamento verso un sistema digitale basato sulla tecnologia CBTC.

Parallelamente, invece, le differenze registrate verso il dato budgetario, trovano giustificazione nei ritardi di esecuzione degli interventi infrastrutturali necessari alla migrazione del sistema di segnalamento con la conseguente necessità di mantenere in servizio il vecchio sistema di segnalamento analogico VAL e il parallelo allungamento di un anno della vita economica dello stesso sistema.

Le simulazioni del PEF²⁰²⁵ indicavano invece ammortamenti per 79,49 milioni di Euro (+57,72%; +29,01 milioni di Euro circa in valore assoluto).

La struttura degli Ammortamenti è sostanzialmente simile a quella dell'esercizio precedente; scende ulteriormente dall'82,7% all'82,4% la quota di ammortamenti relativi agli investimenti realizzati sulla Metropolitana Automatica, mentre sale dal 17,3% al 17,6% 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 con un maggiore onere di 1,09 milioni di Euro circa, pari ad una crescita del 14,6%.

AMMORTAMENTI	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
- Ammortamenti infrastrutture Metropolitana	50.714,13	44.442,52	40.847,20	40.390,29	41.529,53	70.597,41	42.467,31
- Linea 1 - Tratta Collegno-Porta Nuova	30.538,64	25.212,32	23.389,86	23.416,90	24.865,88	29.342,47	25.282,92
- Linea 1 - Tratta Porta Nuova-Lingotto	11.915,03	9.815,79	9.252,96	8.765,57	8.899,57	10.927,32	9.082,79
- Linea 1 - Tratta Lingotto-Bengasi	8.031,21	9.072,34	7.917,46	7.917,46	7.468,36	11.718,90	7.805,93
- Linea 1 - Tratta Collegno-Cascine Vica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.354,78	0,00
- Linea 1 - Magazzino Metro	190,22	310,63	256,50	256,45	256,45	206,31	256,45
- Linea 1 - Parcheggio Fermi	39,04	31,43	30,43	33,90	39,25	47,62	39,21
- Ammortamenti infrastrutture Tranviarie	7.499,94	7.774,04	7.910,25	8.149,67	8.594,13	8.556,93	8.645,12
- Linea tranviaria 4	2.526,80	2.748,40	2.803,53	2.852,32	2.919,74	2.738,90	2.959,07
- Linea tranviaria 16	1.282,42	1.287,28	1.297,80	1.323,24	1.383,10	1.341,20	1.381,58
- Resto rete tranviaria della Città di Torino	3.690,72	3.738,35	3.808,92	3.974,11	4.291,29	4.476,83	4.304,47
- Ammortamenti spese mutui	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08	218,08
- Altri ammortamenti	224,64	67,22	68,73	61,49	59,60	119,76	74,35
TOTALE AMMORTAMENTI	58.656,79	52.501,85	49.044,25	48.819,53	50.401,33	79.492,18	51.404,85

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 2025 evidenzia un valore complessivo superiore rispetto al dato del 2024 del 1,38% (+465 mila Euro circa in valore assoluto), tenuto conto della continuità del servizio sulle tratte in esercizio senza più l'interruzione estiva, ma anche dell'allungamento della vita economica del vecchio sistema di segnalamento analogico VAL, così come già descritto nel paragrafo relativo agli ammortamenti.

RISCONTO CONTRIBUTI PUBBLICI	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
- Da Stato per Metropolitana	23.444,54	20.819,50	18.629,43	18.595,72	18.598,11	43.097,09	19.072,40
- Da Regione Piemonte per Metropolitana	4.347,04	4.069,41	3.753,12	3.753,43	3.721,61	4.395,87	3.824,28
- Da Comune di Torino per Metropolitana	13.123,00	10.884,61	9.786,27	9.797,42	9.994,03	12.939,83	10.195,65
- Da altri EE.LL. per Metropolitana (park Fermi)	39,04	31,43	30,43	33,89	39,25	47,62	39,21
- Su Magazzino finanziato	15,44	12,36	11,41	11,40	12,44	15,46	12,42
- Da Comune di Torino per Impianti Fissi Tram	795,81	795,81	809,13	822,45	822,45	1.897,14	902,46
- Da Stato per "Deficit Manutentivi"			475,02	606,49	898,09		959,26
TOTALE RISCONTO CONTRIBUTI PUBBLICI	41.764,87	36.613,11	33.494,80	33.620,79	34.085,98	62.393,02	35.005,68

Dati in migliaia di Euro

Il dato consuntivato nel 2025 risulta inferiore rispetto al valore indicato in sede di Preventivo 2025 (-2,63%; -920 mila Euro circa in valore assoluto).

I contributi riscontati nel 2025 risultano infine inferiori di oltre 28,30 milioni di Euro rispetto a quelli indicati nel PEF²⁰²⁵; 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 2025 è risultato pari a circa 1,5 milioni di Euro; rispetto al dato del Bilancio 2024 tale risultato appare in deciso regresso (-1,18 milioni di Euro circa), mentre migliora rispetto al dato di Preventivo 2025 (+13,9% +187 mila Euro circa in valore assoluto).

Il dato di Bilancio 2025 peggiora rispetto al PEF²⁰²⁵ di circa -0,32 milioni di Euro circa.

Il peggioramento dell'EBIT rispetto al Bilancio 2024 è principalmente dovuto all'aumento degli ammortamenti al netto dei risconti (-7,35%; -1,11 milioni di Euro in valore assoluto) ma anche degli accantonamenti a fondo rischi (-17,4%; -174 mila Euro in valore assoluto) solo parzialmente assorbito dal miglioramento dell'EBITDA (0,5%; 96 mila Euro in valore assoluto).

Il miglioramento dell'EBIT rispetto al dato di Preventivo 2025 è principalmente dovuto all'aumento dell'EBITDA (+1,87%; +346 milioni di Euro in valore assoluto) solo parzialmente assorbito dal peggioramento dell'accantonamento a fondo rischi (+30%; -243 mila Euro in valore assoluto).

	Bilancio 2021	Bilancio 2022	Bilancio 2023	Bilancio 2024	Bilancio 2025	PEF 2025	Preventivo 2025
VALORE DELLA PRODUZIONE	36.440,10	34.155,72	32.480,68	28.196,32	31.730,95	29.932,30	31.970,75
COSTI DELLA PRODUZIONE LORDI AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(17.647,07)	(15.736,01)	(12.541,72)	(11.621,27)	(13.840,95)	(10.414,08)	(14.281,01)
<i>Costi interni capitalizzati</i>	804,16	1.063,60	2.183,60	2.223,83	1.004,78	435,49	858,68
COSTI DELLA PRODUZIONE AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI	(16.842,91)	(14.672,42)	(10.358,12)	(9.397,44)	(12.836,17)	(9.978,59)	(13.422,33)
EBITDA	19.597,19	19.483,30	22.122,56	18.798,88	18.894,77	19.953,71	18.548,42
<i>Ammortamenti</i>	(58.656,79)	(52.501,85)	(49.044,25)	(48.819,60)	(50.401,33)	(79.492,18)	(51.404,85)
<i>Risconto dei contributi pubblici</i>	41.764,41	36.613,11	33.494,80	33.620,79	34.085,98	62.393,02	35.005,68
<i>Accantonamenti</i>	(700,00)	(1.042,19)	(1.209,43)	(888,45)	(1.043,20)	(1.000,00)	(800,00)
EBIT	2.004,82	2.552,37	5.363,68	2.711,63	1.536,23	1.854,55	1.349,25

Dati in migliaia di Euro

* * *

ONERI E PROVENTI FINANZIARI E STRAORDINARI ED IMPOSTE SUL REDDITO

Nel 2025 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 1,34 milioni di Euro circa, in miglioramento rispetto al dato registrato nell'esercizio 2024 (880 mila Euro circa in valore assoluto), ma in peggioramento rispetto alla previsione budgetaria (-290 mila Euro circa in valore assoluto).

Rispetto alle previsioni del PEF²⁰²⁵, la gestione finanziaria nel 2025 espone un dato in peggioramento (-0,29 milioni di Euro circa).

<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	<i>Bilancio 2021</i>	<i>Bilancio 2022</i>	<i>Bilancio 2023</i>	<i>Bilancio 2024</i>	<i>Bilancio 2025</i>	<i>PEF 2025</i>	<i>Preventivo 2025</i>
Oneri finanziari su mutui	(5.567,28)	(5.249,98)	(2.981,08)	(2.843,03)	(1.925,39)	(5.519,85)	(1.959,09)
Rimborso oneri finanziari da Comune di Torino	3.767,78	3.544,04				3.796,48	
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	(650,53)	(1.611,21)	(840,22)	(1.128,04)		(1.515,68)
Oneri finanziari su finanz. anticipo contributi					(170,64)		
Oneri finanziari su finanziamento Deposito	0,00	0,00	0,00	0,00	(68,79)		
Interessi addebitati a clienti	685,31	644,42	0,00	1.096,37	415,33	521,00	747,16
Interessi addebitati da fornitori	(295,84)	(122,49)	(43,10)	(0,03)	0,00		0,00
Oneri accessori su mutui	0,00	(82,26)	(147,18)	(439,88)	(309,87)		(429,20)
Proventi (oneri) su finanziamenti (B/T)	0,82	7,62	127,18	810,49	323,77	40,76	307,04
Oneri finanziari capitalizzati					1.526,05	30,71	1.803,19
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	- 1.409,21	- 1.909,18	- 4.655,39	- 2.216,31	- 1.337,59	- 1.161,61	- 1.046,57

Dati in migliaia di Euro

La riduzione della voce proventi ed oneri finanziari nel 2025 rispetto al 2024 è stata causata principalmente dai minori oneri finanziari sui mutui per un valore pari a circa 918 mila Euro, ma anche da minori costi per interessi dalle banche finanziatrici (+910 mila Euro circa), mentre aumentano gli oneri finanziari sui nuovi finanziamenti contratti dalla società per anticipare le contribuzioni pubbliche dei progetti di investimento in corso (-396 mila Euro circa).

Tali maggiori oneri sono tuttavia stati parzialmente compensati dalle maggiori capitalizzazioni (+341 mila Euro circa).

Si segnalano infine minori proventi finanziari a causa della riduzione sia dei tassi d'interesse sia del debito di GTT.

I contratti di mutuo in essere hanno generato oneri finanziari per la Società per circa 6,21 milioni di Euro, per cui, tenuto conto dell'indebitamento finanziario medio nel periodo, stimato in circa 137,7 milioni di Euro, il tasso di interesse medio annuo ponderato è stato pari al 4,51%, mentre era stato del 5,78% nel 2024; i rimborsi degli oneri finanziari sui finanziamenti parzialmente o totalmente a carico del Comune di Torino ammontano a 4,26 milioni di Euro, per cui, considerato una stima dell'indebitamento medio teorico di periodo per circa 95 milioni di Euro, il tasso di interesse medio ponderato è stato pari al 4,48% (era stato pari al 5,87% nel 2024).

	<i>Bilancio 2021</i>	<i>Bilancio 2022</i>	<i>Bilancio 2023</i>	<i>Bilancio 2024</i>	<i>Bilancio 2025</i>	<i>PEF 2025</i>	<i>Preventivo 2025</i>
EBIT	2.004,82	2.552,37	5.363,68	2.711,63	1.536,23	1.854,55	1.349,25
<i>Proventi ed oneri finanziari</i>	(1.409,21)	(1.918,57)	(4.655,40)	(2.216,31)	(1.337,59)	(1.161,61)	(1.046,57)
<i>Proventi ed oneri straordinari</i>	(51,37)	(3,14)	(113,79)	(70,05)	184,39	0,00	0,00
RISULTATO ANTE IMPOSTE	544,24	630,65	594,49	425,27	383,03	692,94	302,68
<i>Imposte correnti e anticipate</i>	(176,06)	(226,13)	(388,35)	(168,83)	97,07	(212,25)	
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	368,18	404,52	206,14	256,44	480,10	480,69	

Dati in migliaia di Euro

La gestione straordinaria produce nel 2025 un risultato positivo pari a circa 187 mila Euro, in miglioramento rispetto al 2024 (erano stati pari a -70 mila Euro) di 254 mila Euro circa.

Il dato è principalmente dovuto alla proventizzazione di costi accertati in esercizi precedenti al 2021 ed ancora non ricevuti.

Le imposte correnti sul reddito risultano pari a circa 267 mila Euro (194 mila Euro circa costituite da IRAP e 73 mila Euro circa di IRES).

Le imposte differite e le imposte anticipate ammontano a complessivi 411 mila Euro circa (263 mila Euro circa di imposte differite e 148 mila Euro circa di imposte anticipate).

Infine, sono state registrate imposte dirette di esercizi precedenti per circa 47 mila Euro.

Conseguentemente le imposte complessive del 2025 risultano negative e quindi migliorano il risultato dell'esercizio di circa 97 mila Euro, con una variazione rispetto all'anno 2024 di 266 mila Euro.

Di seguito si riporta, per il periodo 2022-2025, la tabella di sintesi dei principali indicatori economico-patrimoniali, già inclusa nella Relazione sul governo societario 2025.

	2025	2024	2023	2022
STATO PATRIMONIALE				
MARGINI				
Margine di tesoreria	17.283	8.288	17.591	31.089
Margine di struttura	-24.096	12.782	47.237	49.533
Margine di disponibilità	-82.429	-84.367	-74.304	-72.403
INDICI				
Indice di liquidità	0,14	0,23	0,13	0,04
Indice di disponibilità	0,6	0,5	0,6	0,6
Indice di copertura delle immobilizzazioni	1,01	1,04	1,07	1,08
Indipendenza finanziaria	0,14	0,15	0,15	0,15
Leverage	6,91	6,83	6,69	6,54
CONTO ECONOMICO				
MARGINI				
MOL - Margine operativo lordo	18.895	18.799	22.123	19.483
EBIT - Risultato operativo	1.536	2.712	5.364	2.552
INDICI				
ROE - Return on Equity	0,22%	0,12%	0,09%	0,18%
ROI - Return on investment	0,12%	0,21%	0,44%	0,22%
ROS - Return on sales	6,27%	11,08%	16,57%	8,44%
ALTRI INDICI				
ROT - Indice di rotazione del capitale investito	1,84%	1,91%	2,66%	2,60%
Flusso di cassa della gestione caratteristica prima delle variazioni del CCN	55.098	52.350	55.504	56.093
Flusso di cassa della gestione caratteristica dopo le variazioni del CCN	92.293	135.664	149.337	99.761
Rapporto PFN/Ebitda	0,69	0,23	-0,79	-0,91
Rapporto PFN/Nopat	19,1	2,9	-5,7	-10,3
Rapporto Oneri finanziari/MOL	19,07%	21,93%	21,42%	12,57%

* * *

INVESTIMENTI ED ATTIVITA' DI ENGINEERING

Nel 2025 Infratrasporti ha dato attuazione al piano degli investimenti 2025-2027 approvato dal socio unico nell'Assemblea del 30 aprile 2025, 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 2025 le tempistiche di erogazione delle contribuzioni statali, sono tornate a crescere rispetto a quelle che erano state registrate nel precedente esercizio, anche a causa del cambiamento della modulistica richiesta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per effettuare le istanze.

Complessivamente gli investimenti realizzati nel 2025 ammontano a circa 97,5 milioni di Euro, in regresso dell'10,5% rispetto all'anno precedente (-11,5 milioni di Euro circa in valore assoluto).

Gli investimenti più significativi del 2025 riguardano i lavori connessi agli interventi sulla Linea 1 della metropolitana automatica.

Aumentano rispetto all'anno precedente del 61,4% (+12,4 milioni di Euro circa in valore assoluto) gli investimenti per le manutenzioni straordinarie, in relazione agli interventi di rinnovo delle infrastrutture tranviarie e delle tratte in esercizio della metropolitana automatica (di particolare rilievo gli interventi di revisione generale del materiale rotabile VAL 208 NG).

	2013-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2013-2025	
INVESTIMENTI	259.051.371	71.575.618	29.538.300	103.101.773	109.026.876	97.479.763	572.293.938	
Metropolitana	184.423.561	63.054.254	19.768.583	85.887.856	88.591.578	64.727.167	441.725.832	77,2%
- Tratta Collegno-PN-Lingotto	1.013.823	-	-	-	-	-	1.013.823	0,2%
- Tratta Lingotto-Bengasi	147.211.077	20.873.726	-	-	-	-	168.084.803	29,4%
- Tratta Collegno-Cascine Vica	36.198.661	41.110.690	9.756.856	45.006.795	26.278.218	25.309.044	183.660.264	32,1%
- 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	5.465.146	14.985.029	2,6%
- Ampliamento officina	-	280.173	864.219	401.176	784.177	2.326.204	4.655.950	0,8%
- Migrazione sistema segnalamento	-	264.154	3.557.171	36.326.874	29.350.769	18.147.054	87.646.023	15,3%
- Nuovo Materiale Rotabile	-	-	2.721.417	2.404.391	27.521.918	13.479.718	46.127.444	8,1%
Manutenzione straord. Metropolitana	30.208.461	4.141.300	7.420.033	11.339.268	11.802.747	16.053.501	80.965.310	14,1%
Manutenzione straord. Tranvie	44.200.878	4.172.753	2.326.858	5.843.587	8.465.681	16.655.756	81.665.513	14,3%
- Linea 4	8.875.558	1.491.516	1.848.885	1.856.619	2.604.320	7.274.430	27.158.243	4,7%
- Linea 16	2.915.564	53.650	237.701	-	-	-	-	-
- Resto Rete Tranviaria	32.409.756	2.627.587	240.272	3.986.968	5.861.361	9.381.326	54.507.270	9,5%
Altri investimenti	218.470	207.310	22.826	31.062	166.870	43.338	646.540	0,1%

Dati in Euro

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

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. 11 perizie di variante (compensazioni per caro materiali 2024). Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 11, avvenuta il 07/04/2025, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata a 74.323.398,52€ (rispetto ai 58.213.846,08€ iniziali), con termine finale dei lavori al 31/12/2023, infruttuosamente scaduto.

Nel corso del 2025, 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; è stata chiusa l'asola provvisoria del concio 1 della GA e avviata la formazione dei rilevati, propedeutica all'esecuzione dei ripristini superficiali;
- pozzo di intertratta PC1: ultimate le opere civili al rustico; proseguono 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; ultimata la realizzazione dei locali tecnici e la posa degli impianti meccanici (ventilazione) ed elettrici (canaline); ultimata la realizzazione delle pavimentazioni in materiale lapideo ad eccezione del piano atrio; sono state fornite e posate le n. 4 scale mobili (2 mezzanino-atrio, 2 banchina-atrio); completata la progettazione costruttiva della copertura; completata la realizzazione della struttura portante della copertura; ultimata l'installazione dei quadri elettrici nei locali tecnici;
- pozzo di intertratta PC2: sono stati ultimati le opere civili al rustico, i calcestruzzi di ricarica, le polifore, il vano scala; proseguono 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; ultimata la realizzazione dei locali tecnici e la posa degli impianti meccanici (ventilazione) ed elettrici (canaline); ultimata la realizzazione delle pavimentazioni in materiale lapideo; ultimata l'installazione dei quadri elettrici nei locali tecnici.

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 presentazione di una istanza di composizione negoziata della crisi decaduta per decorrenza dei termini e presentazione dell'agosto 2025 di un'istanza per il deposito di un concordato in bianco.

A fine dicembre 2025 (per la precisione al 31/01/2026 – SAL 39) l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è di 64.311.069,15 Euro (nel 2022 è stato di circa 52,5 milioni di Euro, nel 2023 di circa 60,5 milioni di Euro, nel 2024 di circa 62,2 milioni di Euro) pari all'86,13% del totale. L'anticipazione (pari a 11.642.769,22 Euro) è stata completamente recuperata.

A dicembre 2025, l'importo delle penali ammonta a 57.593.201,52 Euro, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari a 58.213.846,08 Euro, aggiornatosi ora in 74.323.398,52 Euro), limite quindi calcolato in 7.432.339,85 Euro.

Secondo i criteri definiti in Contratto e nel Capitolato Speciale d'Appalto, le penali sono state calcolate moltiplicando l'incidenza giornaliera (secondo l'importo di contratto al lordo del caro materiali e le percentuali associate a ciascun termine intermedio o finale) per i giorni totali di ritardo; il loro ammontare totale è stato costantemente annotato sui certificati di pagamento. Le penali, così calcolate, sono proporzionali ai giorni di ritardo e all'importo di contratto. In considerazione del fatto che l'istituto del “caro materiali”, al pari della revisione prezzi, tipica dei contratti a esecuzione prolungata, consiste nel meccanismo che adegua l'entità della prestazione pecuniaria prevista dal contratto all'eventuale variazione del potere di acquisto di una determinata valuta e che detto istituto trova un'autonoma e distinta collocazione rispetto alla disciplina delle varianti, si ritiene che il calcolo delle penali debba essere più correttamente assoggettato all'importo di contratto depurato dal caro materiali. Il caro materiali, infatti, mira a tutelare gli Appaltatori (ma anche le Stazioni Appaltanti che in assenza rischierebbero di veder irrealizzate le opere commissionate) dagli aumenti dei costi delle materie prime, dei semi-lavorati, dei lavorati e dell'energia in generale, garantendo l'equilibrio finanziario del contratto anche a fronte di improvvise e rilevanti variazioni in aumento, come quelle ad

esempio registrate negli ultimi anni e rappresenta una fattispecie a sé stante rispetto all'oggetto del contratto che rimane invariato. Il caro materiali o la revisione prezzi si distinguono nettamente dalle varianti; i primi ristorano gli Appaltatori delle fluttuazioni economiche del mercato, le seconde modificano l'oggetto del contratto in aumento o in diminuzione. E' evidente, dunque, che solo queste ultime incidono sul valore del contratto nel senso stretto del termine. Di norma, ma specificatamente anche nei contratti in essere, come già detto, l'importo complessivo delle penali per ritardo non può superare il 10% dell'ammontare netto del contratto. Alla luce di quanto sopra riportato, si ricava un valore delle penali di 6.487.967,58 Euro.

Le riserve dell'Appaltatore ammontano a 33.871.070,28 Euro (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 circa 3,25 milioni di Euro.

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 89.134.665,77, 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. 10 perizie di variante e n. 7 addendum.

Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 7, avvenuta il 07/04/2025, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata ad Euro 89.134.665,77 (rispetto ai 71.543.826,94 Euro iniziali), con termine finale dei lavori al 13/01/2024, infruttuosamente scaduto.

Nel corso del 2025, 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:

- GN5, GN6, GN7, GN 8 e GN9: scavo concluso, arco rovescio concluso, piedritti e calotta conclusi, cls ricarica e polifore conclusi, impianti, in corso;
- st. Leumann: sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (pali di grande diametro), il solaio di copertura, 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; le scale di collegamento banchine-atrio; in corso la realizzazione delle le opere civili al rustico della ventilazione sud;

- pozzo di intertratta PC4: sono state ultimate le opere civili al rustico, a meno del solaio intermedio che sarà gettato una volta ultimati i lavori in galleria;
- st. Cascine Vica: sono state ultimate le opere di contenimento degli scavi (pali di grande diametro), il solaio di copertura, lo scavo, il solaio di fondazione, le fodere, il solaio mezzanino; i muri ed i solai di banchina, le fodere perimetrali, l'esecuzione delle opere civili al rustico degli accessi (a meno dell'accesso nord) 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 2025 (per la precisione al 31/01/2026 – SAL n. 43) l'avanzamento dei lavori per il contratto delle opere civili è di Euro 67.637.302,43 (nel 2023 è stato di circa 55,9 milioni di Euro, nel 2022 di 43,8 milioni di Euro circa, nel 2024 è stato di 62,4 milioni di Euro circa) pari al 75,88% del totale.

L'anticipazione residua ancora da recuperare è pari ad Euro 5.404.686,57, su un totale di Euro 14.308.765,39. A gennaio 2025, l'importo delle penali ammonta ad Euro 140.140.573,12, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari ad Euro 71.543.826,94, aggiornatosi ora in Euro 89.134.665,77), limite quindi calcolato in Euro 8.913.466,58.

Secondo i criteri definiti in Contratto e nel Capitolato Speciale d'Appalto, le penali sono state calcolate moltiplicando l'incidenza giornaliera (secondo l'importo di contratto al lordo del caro materiali e le percentuali associate a ciascun termine intermedio o finale) per i giorni totali di ritardo; il loro ammontare totale è stato costantemente annotato sui certificati di pagamento. Le penali, così calcolate, sono proporzionali ai giorni di ritardo e all'importo di contratto. In considerazione del fatto che l'istituto del “caro materiali”, al pari della revisione prezzi, tipica dei contratti a esecuzione prolungata, consiste nel meccanismo che adegua l'entità della prestazione pecuniaria prevista dal contratto all'eventuale variazione del potere di acquisto di una

determinata valuta e che detto istituto trova un'autonoma e distinta collocazione rispetto alla disciplina delle varianti, si ritiene che il calcolo delle penali debba essere più correttamente assoggettato all'importo di contratto depurato dal caro materiali. Alla luce di quanto sopra riportato, si ricava un valore delle penali di Euro 7.710.494,79.

Le riserve dell'Appaltatore ammontano ad Euro 36.110.836,73 (al netto della riserva n. 6 non ancora quantificata).

Dal 18/11/2021 al 31/07/2025, si sono espletati i lavori di costruzione dei calcestruzzi di ricarica, per un importo (stato finale dei lavori) di circa 3,6 milioni di Euro.

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 deviatori 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 Euro 6.288.003,70 eleva l'importo contrattuale da Euro 46.793.398,00 ad Euro 53.081.401,70, di cui Euro 283.313,68 per opere opzionali.

Successivamente sono stati sottoscritti altri 6 atti aggiuntivi, l'ultimo numero 7 in data 23/12/2025 che elevano l'importo contrattuale a Euro 59.446.408,61 di cui Euro 21.547.980,12 per il lotto funzionale 1, Euro 25.276.986,93 per il lotto funzionale 2, Euro 12.403.884,96 per il lotto funzionale 3 (nuovo deposito treni a 6 vie) ed Euro 217.556,60 per sostituzione traverse presso i due deviatori BG8 e BG12.

Nel 2023 Transfima ha ultimato, tramite il proprio subappaltatore ELUS, 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 la retro stazione Fermi, nonché le vie di corsa in corrispondenza delle stazioni di Certosa e di Collegno Centro).

Tra Novembre 2023 ed Maggio 2024, Transfima (per i tramite del proprio subappaltatore NABTESCO-OCLAP) ha completato la realizzazione delle porte di banchine nelle st. Certosa e Collegno Centro, mentre i relativi collaudi sono stati eseguiti nel 2025 a seguito dell'attivazione degli impianti elettrici OOCC e CFCD.

Tra Luglio 2024 e Febbraio 2025 è stato realizzato tramite il subappaltatore ELUS il fascio binari antistante il nuovo deposito treni (con annessi 4 nuovi deviatori) e sostituite le traverse ammalorate presso i due deviatori BG8 e BG12 (quest'ultimi con funzioni di raccordo tra l'attuale deposito treni ed il nuovo deposito treni).

Tra Marzo 2025 e Gennaio 2026 è stata ultimata dal subappaltatore ELUS la via di corsa del 2° Lotto Funzionale compresa l'installazione dello scambio a croce C19/C20 in prossimità della stazione di capolinea di Cascine Vica.

Tra Dicembre 2025 e Febbraio 2026 il subappaltatore NABTESCO-OCLAP ha realizzato le porte di banchina nella stazione Leumann, mentre i relativi collaudi verranno eseguiti all'attivazione degli impianti elettrici OOCC e CFCD.

Attualmente sono in corso le attività di posa della via di corsa nell'area interna del nuovo deposito treni da parte del subappaltatore ELUS e la realizzazione delle porte di banchina nella stazione Cascine Vica da parte del subappaltatore NABTESCO-OCLAP.

Al 31/01/2026, lo stato di avanzamento di Transfima ammonta a:

- Euro 19.660.934,20 pari ad un avanzamento lavori del 91,77%, per il 1° Lotto Funzionale;
- Euro 21.489.367,67 pari ad un avanzamento lavori del 85,02%, per il 2° Lotto Funzionale;
- Euro 8.779.857,00 pari ad un avanzamento lavori del 69,56%, per il 3° Lotto Funzionale.
- e così in totale Euro 49.930.158,87 per un avanzamento medio del 84%. L'anticipazione (pari ad Euro 3.455.812,30) è stata completamente recuperata.

Con la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo n.7 del 23-12-2025 le tre riserve precedentemente iscritte da GEIE Transfima sono state stralciate con contestuale riconoscimento all'appaltatore dell'importo complessivo di Euro 2.650.289,45.

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 Euro 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. 4 perizie di variante.

Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 4, avvenuta il 12/11/2025, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata ad Euro 17.182.001,96 (rispetto ad Euro 15.495.116,96 iniziali) di cui Euro 8.660.197,54 per il lotto 1, di cui Euro 6.444.036,45 per il lotto 2, di cui Euro 2.077.767,97 per il lotto 3, oltre a Euro 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) e poi nella presentazione di un'istanza di concordato preventivo (ago 25-feb 26).

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

- Euro 7.763.977,70 pari ad un avanzamento lavori del 89,65% (SAL n. 11 del 30/11/25), per il 1° Lotto Funzionale;
- Euro 3.982.867,73 pari ad un avanzamento lavori del 61,81% (SAL n. 7 del 30/11/25), per il 2° Lotto Funzionale;
- Euro 1.517.122,46 pari ad un avanzamento lavori del 73,01% (SAL n. 6 del 30/11/25), per il 3° Lotto Funzionale.
- e così in totale Euro 13.263.967,89 per un avanzamento medio del 77,20%. L'anticipazione (pari ad Euro 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 – MIGRAZIONE DEL SISTEMA DI SEGNALAMENTO E FORNITURA DEL MATERIALE ROTABILE

A seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica, il 30/11/2021 InfraTo aggiudica ad Alstom Ferroviaria S.p.A. in avvalimento con Alstom Transport S.A. 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

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 Euro 155.897.737,20 oltre IVA ai sensi di legge, di cui Euro 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 Euro 108.117.510,90 oltre IVA ai sensi di legge, di cui Euro 38.070,00 per oneri della sicurezza è esercitata da InfraTo limitatamente al segnalamento del nuovo deposito.

Ai sensi di legge Infra.To corrisponde 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 avvia 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 terminato le attività installative degli apparati lungo linea (galleria e locali tecnici delle stazioni) avvia le migrazioni dei segnali provenienti dagli enti di terra e lancia i primi test in linea con il nuovo sistema di segnalamento CBTC, proseguendo l'aggiornamento degli automatismi di bordo sul materiale rotabile esistente VAL (al 31/12/2025 risultano 37 veicoli modificati su un totale di 58, con un avanzamento del 64% circa).

Nel 2025 Alstom ha consegnato a Torino il nuovo materiale rotabile (4 unità) il 06/06/2025 NMR 203, il 11/07/2025 NMR 204, il 03/10/2025 NMR 202, mentre l'ultimo viene consegnato il 06/02/2026 NMR 201.

Relativamente all'iter autorizzativo, nel 2025, 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 del materiale rotabile parere tecnico preliminare favorevole (Voto n. 211 del 24/07/2025, lettera del MIT prot. U000694 del 04/08/2025).

Nel corso dei lavori si è reso necessario redigere n. 6 modifiche al contratto principale, con altrettante perizie di variante e atti aggiuntivi. Nella tabella successiva il dettaglio.

Numero variante / Atto aggiuntivo	Importo	Anticipazione	Proroghe (gg)	Oggetto variante	Atto aggiuntivo	Data
Contratto base	155.897.737	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Variante 1	5.664.080,00	1.132.816	-	Variante MAV	A.A. n. 1	14/09/2023
Variante 2	696.536,29	139.307	-	Variante Platine PCC e PCCTT	A.A. n. 2	22/11/2023
Variante n. 3	486.175,00	97.235	-	Allestimento PCC	A.A. n. 3	17/05/2024
Variante n. 4	5.590.000,00	1.118.000	-	Segnalamento nuovo deposito	A.A. n. 4	31/07/2024
Variante n. 4	1.915.988,00	383.198	-	Ricambi e servizi post garanzia treni	A.A. n. 4	31/07/2024
Variante n. 5	4.600.000,00	920.000	+240gg	Variante EAS	A.A. n. 5	30/09/2024
Variante n. 6	1.055.000,00	-	-	Platine delega CCA e allarme incendi	A.A. n. 6	05/05/2025
	175.905.516,49					

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 fine 2027.

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

Alla fine del 2025 (SAL n. 20 a tutto il 31/12/2025) l'avanzamento dei lavori per il contratto di forniture e servizi è di Euro 139.249.300,51 (nel 2022 era di circa 6,3 milioni di Euro, nel 2023 di circa 51,2 milioni di

Euro, nel 2024 di circa 116,2 milioni di Euro) pari a circa il 79,16% del totale. L'anticipazione residua ancora da recuperare è pari ad Euro 1.501.198,32.

In data 03/02/2025 l'Appaltatore, con lettera prot. AF.TOR.0269, ha richiesto formalmente l'avvio della procedura di cui all'art. 47.1 del Contratto al fine di ricercare la composizione in via amichevole di tutte le controversie. Dopo il parere del RUP in merito alla sua esperibilità, le Parti hanno concordato di dare corso alla procedura "di composizione amichevole" fissando al 30/06/2025 il termine ultimo per addivenire ad una formale composizione amichevole. Il tentativo di conciliazione si è chiuso infruttuosamente e senza una pianificazione delle attività a finire. In data 19/09/2025, alla luce della corrispondenza intercorsa tra Alstom e InfraTo il 23/04/2025, il 18/07/2025 e il 17/09/2025, nel richiamare le riserve iscritte sul registro di contabilità e l'art. 47 del Contratto, l'Appaltatore chiede l'avvio della procedura di cui all'art. 47.2 che prevede la nomina di un esperto terzo indipendente. Per effetto di tale disposto, "Ove le Parti, non riescano a individuare una definizione congiunta del contrasto, il Responsabile del Procedimento ed il Responsabile dell'esecuzione potranno rimettere la controversia alla valutazione di un Arbitratore, individuato di comune accordo tra le Parti entro 30 giorni dalla proposta del nominativo effettuata da una delle due parti, e in caso di disaccordo dal Presidente del Tribunale di Torino. L'arbitratore provvederà, nei tempi tecnici necessari, a rendere il proprio parere motivato, non vincolante per le Parti", le Parti individuano di comune accordo, il Prof. Avv. Fabio Giuseppe Angelini, quale esperto terzo indipendente incaricato di esprimere il parere motivato / proposta di accordo bonario ai sensi del combinato disposto degli artt. 47.2 e 47.3 del Contratto. In data 17/11/2025, l'Arbitratore come sopra individuato, ritenuta la regolarità della nomina e informate le Parti che, alla luce dell'importo delle riserve iscritte sul registro di contabilità superiore al 5% dell'importo contrattuale, la procedura di cui all'art. 47.2 verrà esperita in combinato disposto con quella prevista al successivo art. 47.3 e, dunque, in analogia a quanto previsto dagli artt. 206 e, per quanto applicabile, 205 del d.lgs. 50/2016, accetta l'incarico ricevuto e si costituisce con decorrenza 01/12/2025 Arbitratore / Esperto incaricato ai sensi delle richiamate disposizioni. L'obiettivo comune è di concludere il procedimento, tuttora in corso, entro il 30/04/2026.

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 ad Euro 6.056.736,35€ (rispetto ad Euro 5.627.268,94 iniziali).

Per l'ampliamento officina manutenzione treni, si registra:

- l'ultimazione dell'adeguamento dei sottoservizi e della fornitura/posa delle strutture prefabbricate;
- l'ultimazione delle pavimentazioni (interne, esterni lati sud e nord);
- l'ultimazione dei locali archivio e spogliatoio, dell'area di stoccaggio/isola ecologica, del controllo accessi, del parcheggio e della rampa di ingresso;
- nell'officina GTT l'adeguamento degli impianti interferenti con l'apertura dei varchi di collegamento con l'ampliamento, inclusa l'apertura dei varchi;
- l'avvenuta fornitura e posa in opera dei portoni lato nord e sud dell'ampliamento officina e l'adeguamento del portone lato nord dell'officina GTT;
- l'ultimazione della fornitura e posa delle gru a ponte;
- l'ultimazione della fornitura e posa dei martinetti di sollevamento dei treni, inclusa l'alimentazione;
- la realizzazione dell'impianto di illuminazione provvisorio;
- l'ultimazione della copertura;
- l'ultimazione dell'impianto fotovoltaico in copertura;
- prosegue la realizzazione delle finiture architettoniche e degli impianti.

A fine 2025 l'avanzamento dei lavori (SAL n. 17) per il contratto dell'ampliamento officina manutenzione treni è risultato di Euro 4.255.146,59 (nel 2022 di circa 0,9 milioni di Euro, nel 2023 è stato di circa 1,2 milioni di Euro e nel 2024 di circa 2 milioni di Euro) pari al 67,20% del totale. L'anticipazione residua ancora da recuperare è pari ad Euro 389.101,55.

A gennaio 2026 l'importo delle penali ammonta ad Euro 8.454.055,19, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari ad Euro 5.627.268,94, aggiornatosi ora in Euro 6.333.192,20), limite quindi calcolato in Euro 633.319,22.

Secondo i criteri definiti in Contratto e nel Capitolato Speciale d'Appalto, le penali sono state calcolate moltiplicando l'incidenza giornaliera (secondo l'importo di contratto al lordo del caro materiali e le percentuali associate a ciascun termine intermedio o finale) per i giorni totali di ritardo; il loro ammontare totale è stato costantemente annotato sui certificati di pagamento. Le penali, così calcolate, sono proporzionali ai giorni di ritardo e all'importo di contratto. In considerazione del fatto che l'istituto del "caro materiali", al pari della revisione prezzi, tipica dei contratti a esecuzione prolungata, consiste nel meccanismo che adegua l'entità della prestazione pecuniaria prevista dal contratto all'eventuale variazione del potere di acquisto di una

determinata valuta e che detto istituto trova un'autonoma e distinta collocazione rispetto alla disciplina delle varianti, si ritiene che il calcolo delle penali debba essere più correttamente assoggettato all'importo di contratto depurato dal caro materiali. Alla luce di quanto sopra riportato, si ricava un valore delle penali di Euro 592.181,62.

Le riserve dell'Appaltatore ammontano ad Euro 8.620.632,48 (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. 2 perizie di variante. Con la sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 2, avvenuta il 26/03/2025, la spesa totale, al netto del ribasso d'asta e dell'IVA di legge, si è elevata ad Euro 5.067.817,24 (rispetto ad Euro 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 e interna al fabbricato;
- la fornitura e posa in opera degli elementi strutturali prefabbricati costituenti il nuovo deposito (plinti a bicchiere, pilastri, travi, tegoli, pannelli di facciata);
- l'ultimazione della copertura;
- l'ultimazione dell'impianto fotovoltaico in copertura;
- prosegue la realizzazione delle finiture architettoniche e degli impianti.

A fine 2025 l'avanzamento dei lavori (SAL n. 16) per il contratto delle opere civili del nuovo deposito treni è di Euro 4.234.273,52 (nel 2022 nullo in quanto non ancora avviato, nel 2023 è stato di circa 0,47 milioni di Euro e nel 2024 è stato di circa 1,6 milioni di Euro pari al 83,55% del totale). L'anticipazione è stata interamente recuperata.

A fine 2025 (SAL n. 16) l'importo delle penali ammonta ad Euro 7.720.651,06, valore superiore al limite del 10% dell'importo contrattuale (quest'ultimo pari a Euro 4.743.993,49, aggiornatosi ora in Euro 5.067.817,24), limite quindi calcolato in Euro 506.781,72.

Secondo i criteri definiti in Contratto e nel Capitolato Speciale d'Appalto, le penali sono state calcolate moltiplicando l'incidenza giornaliera (secondo l'importo di contratto al lordo del caro materiali e le percentuali associate a ciascun termine intermedio o finale) per i giorni totali di ritardo; il loro ammontare totale è stato costantemente annotato sui certificati di pagamento. Le penali, così calcolate, sono proporzionali ai giorni di ritardo e all'importo di contratto. In considerazione del fatto che l'istituto del "caro materiali", al pari della revisione prezzi, tipica dei contratti a esecuzione prolungata, consiste nel meccanismo che adegua l'entità della prestazione pecuniaria prevista dal contratto all'eventuale variazione del potere di acquisto di una determinata valuta e che detto istituto trova un'autonoma e distinta collocazione rispetto alla disciplina delle varianti, si ritiene che il calcolo delle penali debba essere più correttamente assoggettato all'importo di contratto depurato dal caro materiali. Alla luce di quanto sopra riportato, si ricava un valore delle penali di Euro 474.399,35.

Le riserve dell'Appaltatore ammontano ad Euro 5.870.892,97 (al netto della riserva n. 1 non ancora quantificata).

LINEA 1 – istanza per la copertura dei maggiori costi delle opere infrastrutturali contribute 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 D11I18000010001)
- 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 D11I18000010001 - 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 Euro 54.194.621,69 (compreso il caro materiale) ed Euro 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 Euro 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 D11I18000010001 - (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.

Il CIPESS Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile con la delibera del 15/05/2025 avente a oggetto: Metropolitana leggera automatica di Torino - Linea 1 - Richiesta di utilizzo di risorse residue assegnate alla tratta Lingotto - Bengasi (CUP J34C03000000001) per la copertura di maggiori costi sulla linea metropolitana. Programma delle infrastrutture strategiche legge 21 dicembre 2001, n. 443 delibera l'autorizzazione all'utilizzo delle risorse residue di cui alla delibera CIPE n. 40 del 2009 relativa alla tratta Lingotto-Bengasi della metropolitana leggera di Torino, pari a 24.377.665,00 Euro, per la copertura dei maggiori costi, di pari importo, connessi al completamento del prolungamento Ovest della Linea 1, riferiti alle varianti di natura tecnico infrastrutturale.

Con Decreto MIT n. 264 del 22/10/2025 sono stati assegnati contributi pari a circa 8,5 milioni di Euro per il “Completamento della realizzazione della Linea 1 della Metropolitana di Torino”, ripartiti in 2,5 milioni di Euro nel 2026 ed 6 milioni di Euro nel 2027.

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

Nell'anno 2025 GTT ha realizzato interventi di manutenzioni straordinaria sulla Linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino per un importo complessivo di circa 16 milioni di Euro (nel 2024 erano 13,2 milioni di Euro).

Il 24/06/2023 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. Il suddetto Atto Aggiuntivo della Convenzione è stato aggiornato con la sottoscrizione del Piano di rientro integrale della posizione debitoria di GTT in data 24/09/2025.

LINEA 2 – ATTIVITÀ DI SUPPORTO AL COMMISSARIO E DI ENGINEERING

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 Euro 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, sia in esito alla nomina del Commissario Straordinario con funzioni di stazione appaltante per la realizzazione dell'opera, sia per l'insufficienza delle 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, inclusa tra le società di cui all'art. 2 del d.lgs. 175/2026, per il supporto al Commissario Straordinario di Linea 2, ai sensi dell'articolo 33, comma 5-quater, del decreto-legge n. 13 del 2023 e dell'art. 2 comma 6 del DPCM 21/11/2023. 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 – Direzione Generale TPL, ai sensi dell’articolo 2 comma 3 del DPCM 21/11/2023, come modificato dall’art. 32 – bis della legge 29 aprile 2024, n. 56, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, 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.

Nel corso del 2025 il Commissario Straordinario di Linea 2, con il supporto di Infra.To, ha pertanto bandito le seguenti gare d’appalto:

- Ordinanza n. 4 del 26 giugno 2024: gara a procedura aperta per il servizio di PMC (Project management consulting) e verifica progettuale a supporto del Commissario medesimo, 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);
- Ordinanza n. 11 del 31 marzo 2025: procedura competitiva con negoziazione per la progettazione di fattibilità tecnica economica, la progettazione esecutiva, la realizzazione delle opere di sistema e la fornitura del materiale rotabile, aggiudicata con Ordinanza n. 36 del 15 dicembre 2025 a favore del RTI tra Hitachi Rail STS S.p.A., (mandataria) / Hitachi Rail GTS Italia s.r.l. (mandante) ed RTP di progettazione tra Hitachi Rail STS S.p.A. (mandataria) / Bonifica S.p.A. (mandante);
- Ordinanza n. 20 del 1 agosto 2025: procedura aperta per “LA SOTTOSCRIZIONE DI 3 ACCORDI QUADRO PER SERVIZI NELL’AMBITO DELLA REALIZZAZIONE DELLA LINEA 2 DELLA METROPOLITANA DI TORINO: LOTTO 1 – SERVIZI DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (AMB); LOTTO 2 - SERVIZI DI CONSULENZA DI INGEGNERIA PER LA GESTIONE DEL MONITORAGGIO GEOTECNICO-STRUTTURALE DELLE PRE-ESISTENZE ESEGUITO DA ALTRO OPERATORE (MON); LOTTO 3 – SISTEMA DI GESTIONE DI BASE DATI PER LA PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE, CONFIGURAZIONE E MANUTENZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO CENTRALIZZATO NELLA GESTIONE DEI DATI E DELL’INFRASTRUTTURA ICT DI INTERFACCIA CON I SISTEMI DI RILEVAMENTO E/O PORTALI ESISTENTI O TERZI (SIC); il Lotto 1 è stato aggiudicato con Ordinanza n. 37 del 18 dicembre 2025 a favore del RTI composto da Edison Next Environment s.r.l. (mandataria) / Ausilio S.p.A. (mandante) / Orion s.r.l. (mandante); il Lotto 3 è stato aggiudicato con Ordinanza n. 38 del 19 dicembre 2025 a favore del RTI composto da Famas S.p.A. / Almaviva S.p.A.; il Lotto 2 non è stato aggiudicato per il mancato soddisfacimento dei criteri di convenienza ed idoneità dell’offerta presentata dall’unico Concorrente partecipante alla procedura;
- Ordinanza n. 19 del 30 luglio 2025: concorso di idee avente ad oggetto “Architettura, design e identità visiva per la Linea 2 della metropolitana di Torino” per l’affidamento dell’incarico per direzione artistica in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione delle opere, aggiudicato con Ordinanza n. 43 del 2 marzo 2026 al RTP composto da Van Berkel en Bos U.N. Studio B.V. (mandataria) / Settanta7 S.r.l. (mandante) / 3BA S.r.l. (mandante) / Frigorosso di Sara Merialdi & Luca Agostino S.n.c. (mandante) / Mijksenaar B.V. (mandante);
- Ordinanza n. 15 del 4 luglio 2025: procedura aperta per il SERVIZIO DI COPERTURA ASSICURATIVA DELLA POLIZZA CAR (CONTRACTOR’S ALL RISKS) E DECENNALE

POSTUMA DELLE OPERE CIVILI E DI SISTEMA DELLA LINEA 2 DELLA METROPOLITANA DI TORINO, aggiudicata con Ordinanza n. 32 del 13 novembre 2025 al RTI composto da Generali Italia S.p.A. (mandataria) / SACE BT S.p.A. (mandante) / Unipol Assicurazioni S.p.A., (mandante) / Swiss Re International SE – rappresentanza per l'Italia, (mandante);

oltre ad alcuni appalti minori di supporto al RUP ed alla Stazione Appaltante.

Allo stato attuale sono in corso la verifica del PFTE delle opere civili e degli impianti non di sistema e la procedura per il rilascio del parere da parte del Consiglio Superiore Lavori Pubblici.

Prossime attività

- Approvazione del PFTE delle opere civili e degli impianti non di sistema;
- Pubblicazione della Gara d'appalto a procedura aperta per l'appalto integrato relativo alle opere civili ed agli impianti non di sistema e relativa aggiudicazione;
- Approvazione del PFTE delle opere di sistema in fase di redazione da parte dell'appaltatore OO.SS..

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 Convezione 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:

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

In data 04 marzo 2025 Infra.To ha illustrato all'Assessorato per la Transizione Ecologica e Digitale gli studi di fattibilità delle suddette alternative progettuali, supportate dalle rispettive valorizzazioni economiche di massima, sulla base delle valutazioni tecniche condotte. Dal confronto delle suddette alternative, si è potuto concludere che l'alternativa 1 "Madonna di Campagna" risultava essere la soluzione di miglior compromesso.

La Società Infratrasporti.TO, in accordo con il Comune di Torino, ha proseguito comunque l'attività di progetto conservando la possibilità di realizzare sia il tracciato originale, sia quello di variante.

Di fatto, al fine di guadagnare tempo nelle more della scelta finale del tracciato, sono stati affidati gli incarichi per l'esecuzione dei servizi seguenti, di cui si riporta l'esito delle attività svolte e il periodo di esecuzione:

- Affidamento del servizio di pulizia e sfalcio della vegetazione, rimozione e smaltimento di rifiuti da aree nelle disponibilità della Città: le attività hanno interessato la trincea di Via Saint Bon nel tratto tra C.so Emilia e Piazza Baldissera, la galleria a singolo fornice dismessa presente al di sotto di Piazza Baldissera e l'area adiacente alla Stazione Dora fino all'imbocco della galleria artificiale "Torino-Ceres". Tali attività si sono svolte dal 30/05/2025 al 03/07/2025. A causa della presenza abituale di persone non autorizzate che versano in condizioni di marginalità, si è reso necessario il coinvolgimento della Città di Torino e delle Forze dell'Ordine, al fine di garantire la sicurezza degli operatori e il regolare svolgimento delle attività previste dal contratto.
- Lavori di esecuzione di indagini geognostiche in sito, prove e analisi geotecniche di laboratorio propedeutici alla redazione del PFTE. Il piano delle suddette indagini prevede:

- indagini geofisiche per la ricerca di sottoservizi e per la caratterizzazione sismica del sottosuolo e la progettazione sismica delle opere;
- N. 25 punti di indagine geognostica (N. 8 carotaggi, N. 17 saggi esplorativi) ubicati in corrispondenza delle principali opere da realizzare (stazioni) e lungo il tracciato ferroviario dismesso oggetto di recupero per la ricostruzione della stratigrafia del sottosuolo;
- N. 140 m di perforazione verticale a carotaggio a profondità di 20 m da p.c.;
- N. 59 prove in foro/scavo per la valutazione delle caratteristiche geotecniche dei terreni;
- N. 54 campioni di terreno per analisi di laboratorio per la valutazione delle caratteristiche geotecniche, chimiche e ambientali;
- N. 7 punti di monitoraggio delle acque sotterranee (piezometri);
- N. 1 campagna di monitoraggio delle acque sotterranee.

Nell'ambito delle attività di indagine condotte, sono state eseguite analisi di laboratorio per la ricerca di amianto sui materiali costituenti il pacchetto ferroviario della sede ferroviaria dismessa sia della trincea di Via Saint Bon che nella galleria FS "Torino-Ceres" che hanno evidenziato la presenza di amianto in concentrazioni superiori ai limiti previsti dal D.Lgs. 152/06. Di tale rinvenimento Infra.To ha dato immediata comunicazione all'Area tecnica della Città di Torino, con PEC del 29/08/2025 Protocollo n° 7026 ad oggetto "Lavori di esecuzione di indagini geognostiche in sito, prove e analisi geotecniche di laboratorio - Informativa rinvenimento Materiali Contenenti Amianto."

Le indagini sono state avviate il 30/06/2025 e concluse il 30/09/2025.

- Esecuzione di rilievi topografici propedeutici alla redazione del PFTE. I rilievi includono:
 - Realizzazione della rete geodetica di inquadramento mediante il posizionamento di nuovi vertici topografici e la posa in opera di n. 34 centrini in acciaio.
 - Rilievo plano-altimetrico di punti di dettaglio mediante l'utilizzo di stazione totale, con una copertura di circa 9 ettari.
 - Rilievo di dettaglio dei binari e gruppi tranviari con l'utilizzo di stazioni totali e apposita dima per la materializzazione univoca dei punti di rilievo.
 - Rilievo con metodologia laser scanner e fotogrammetria di dettaglio nei tratti di trincea e gallerie artificiali, per uno sviluppo complessivo di 2,7 km circa.
 - Acquisizione di nuvole di punti per la redazione dei modelli digitali del terreno mediante l'utilizzo di laser scanner ad alta densità di acquisizione o mobile mapping, con una copertura totale di circa 30 ettari.

I rilievi sono stati avviati in data 16 giugno 2025 e conclusi il 31 agosto 2025 per le attività di campo, e la restituzione degli elaborati progettuali il 12 settembre 2025. I suddetti servizi, e in particolare le indagini, si

sono concentrate sulla soluzione progettuale che include i tratti in comune tra le varie alternative progettuali analizzate. Di seguito gli importi contrattualizzati per l'esecuzione delle suddette attività.

Attività	Importi contrattuali
Servizio di pulizia e sfalcio della vegetazione, rimozione e smaltimento di rifiuti da aree nelle disponibilità della Città	€ 56.797,06
Lavori di esecuzione di indagini geognostiche in sito, prove e analisi geotecniche di laboratorio propedeutici alla redazione del PFTE	€ 185.704,75
Rilievi topografici propedeutici alla redazione del PFTE	€ 116.145,48
TOTALE	€ 358.647,29

Ai suddetti costi si sommano quelli afferenti alle attività svolte da Infra.To nonché i costi della stessa struttura. A seguito di confronto con gli stakeholder del territorio, in particolare, in occasione della seduta pubblica tenutasi il 24/07/2025, è emerso un forte dissenso nei confronti del tracciato proposto in variante, che ha uno sviluppo maggiore in superficie e impatta su un tratto urbano attualmente destinato ad area pedonale denominata "Spina Reale".

Per tale motivo, l'Assessorato per la Transizione Ecologica e Digitale ha quindi richiesto a Infra.To di individuare soluzioni alternative che comportassero un minor impatto sulla Spina Reale.

Infra.To ha sviluppato valutazioni preliminari per riscontrare la suddetta esigenza. L'alternativa progettuale in oggetto è risultata nella conferma della soluzione progettuale base con la differenza fondamentale di realizzare le fermate, previste con le aperture nella soluzione finanziata, completamente interrate senza impatti sul percorso ciclo-pedonale della Spina Reale.

Al fine di poter confermare il tracciato base, sono state condotte valutazioni per suddividere il tracciato finanziato, in lotti funzionali (strategia analoga a quella adottata per la Linea 2 della metropolitana di Torino), in modo da mettere in servizio un primo lotto con le risorse economiche attualmente disponibili (circa 221,7 milioni di Euro), e posticipare la realizzazione del secondo nell'attesa della disponibilità di nuovi finanziamenti.

La suddivisione in lotti proposta è la seguente:

- Lotto funzionale 1: da C.so G. Cesare/C.so Emilia fino a Stazione Madonna di Campagna (che dovrebbe essere inclusa nel tracciato base) che avrebbe copertura finanziaria con le risorse individuate dal DM 191/2023, ad esclusione del materiale rotabile;

- Lotto funzionale 2: da Stazione Madonna di Campagna fino allo stadio Allianz Stadium, dove ricadono le opere sotterranee, in trincea, in superficie, di nuova realizzazione, la cui costruzione sarebbe posticipata.

L'avvio del primo lotto permetterebbe di avere il tempo necessario per reperire nuove risorse economiche per il prolungamento e l'acquisto dei nuovi treni bidirezionali e omologati per l'esercizio in galleria, ai fini della messa in servizio della nuova linea.

E' in corso di predisposizione, a cura del Soggetto Attuatore Infratrasporti.TO, la documentazione aggiornata relativa all'intervento proposto che sarà emessa entro aprile 2026.

IMPIANTI FISSI E LINEE TRANVIARIE

MANUTENZIONI STRAORDINARIE

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 dal Consiglio di amministrazione di InfraTo 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.

Con la Convenzione il Comune concede in uso a InfraTo 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, le nuove opere, e tutti gli interventi di manutenzione straordinaria, sono progettati da InfraTo 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 2025 sono stati realizzati interventi di manutenzione straordinaria sulla rete tranviaria per circa 16,6 milioni di Euro, ripartiti come di consuetudine in Resto Rete per un importo di circa 9,7 milioni di Euro e Linee 4 e 16 per un importo di circa 7,1 milioni di Euro. Il 59% circa dell'importo totale risulta contribuito con risorse ministeriali (in massima parte costituite dai cosiddetti "Deficit Manutentivi" ex DM 433/2021).

Gli interventi di manutenzione straordinaria, come premesso, sono prevalentemente realizzati a cura di GTT, salvo diversa pattuizione fra le parti e consistono.

Tra gli interventi di rinnovo binari e apparati, realizzati nel 2025 da GTT completati o in corso di ultimazione si evidenziano i seguenti:

- Corso Unione Sovietica sud, compreso rifacimento binari al capolinea Drosso;
- Corso Regina Margherita, Piazza della Repubblica e Rondò Rivella;
- Piazza Vittorio Veneto
- Via delle Querce Falchera
- Ripristino capolinea Hermada
- Incrocio Corso Vittorio/Corso Massimo d’Azeglio

L’intervento di sostituzione binari e ripristino della pavimentazione in lose storiche di via PO è stato realizzato direttamente da Infra.To con limitata assistenza di GTT (Direzione dei Lavori); con deliberazione del CDA del 26/01/24, l’appalto è stato affidato al RTI Bitux SpA/Paroldi Srl per un importo di Euro 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. 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 resesi necessarie durante lo svolgimento del cantiere; conseguentemente il valore del contratto è divenuto pari a Euro 5.215.626,55. I lavori sono stati ultimati entro i termini contrattuali previsti alla data del 28/03/25. Sono stati predisposti 5 stati di avanzamento per un importo complessivo allo Stato Finale dei lavori di Euro 4.912.510,90.

Si segnalano ulteriori interventi realizzati direttamente dal Comune di Torino nell’ambito dei rifacimenti stradali o realizzazione infrastrutture integrate con la sede binari, avviati nel 2025 ed in corso di esecuzione. Sono ricomprese in tale ambito il rifacimento di piazza Baldissera con il ripristino del tracciato della linea 10 facente parte di Resto Rete, e la manutenzione straordinaria del Ponte Ferdinando con il rifacimento del binario di linea 4.

ENGINEERING TRANVIARIO

Nell’ambito della progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria e delle nuove opere, si inseriscono nell’esercizio 2025 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, i progetti per la richiesta di finanziamento in riferimento all’avviso 3 del MIT, lo studio preliminare del prolungamento della linea 4 a Stupinigi richiesto dalla Città Metropolitana, l’intervento di corso Unione Sovietica interferente con il passante ferroviario di RFI.

Si elencano di seguito i progetti realizzati o in corso di progettazione:

1) Progettazione di supporto alla manutenzione straordinaria di GTT:

- Rondò Rivella - Rinnovo binari e deviatori 331-314-349-322
- Rinnovo rotaia esterna curve da sottopasso a capolinea Falchera
- Rinnovo binari in via Pietro Micca da via XX Settembre compresa a piazza Castello oltre via Po e rinnovo scambi 506-507-632-633
- Rinnovo curve piazza XVIII Dicembre
- Incrocio Cibrario/Tassoni
- Vittorio/XX Settembre triplino

2) Altri progetti:

- Progetti per istanze Call MIT 3 - Linea 3 Ovest e Linea 12 sud, istanze completate gennaio 2025: 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.
- Linea 4 progetto di modifica del Capolinea Falchera con inserimento di un anello di ritorno, completato e validato a maggio 2025: il progetto 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 tecnico economica e il successivo step di progettazione esecutiva secondo nuovo codice, con l'invio della documentazione al fine dell'autorizzazione dell'intervento verso gli Enti preposti. In particolare, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) ha rilasciato il Nulla Osta ai fini della sicurezza art. 3 DPR 753/80 e art. 4 Decreto ANSFISA-MIT 82216 del 29/12/2023 con protocollo n. 31752 del 24/04/2025. Il progetto prevede un importo di 2.3 M€ e una durata di 266 giorni consecutivi. L'intervento, con appalto GTT nell'ambito della manutenzione straordinaria, è stato avviato a settembre 2025 e risulta in corso di esecuzione, con previsione di completamento aprile 2026.
- Linea 15 progetto per il nuovo tracciato – Lotto 2 interventi sulla rete esistente, completato e validato a dicembre 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, concordate con il Comune di Torino:

- 1) Modifica del capolinea dall'Ospedale Martini a via Brissogne e successivo riposizionamento in via Monginevro fronte deposito San Paolo;
- 2) Stralcio delle 2 fermate di via Borsellino fronte area EX-Westinghouse e riposizionamento delle fermate in via Monginevro.

Il progetto è stato suddiviso in 3 lotti funzionali:

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

Le modifiche hanno portato una ridefinizione del quadro economico:

Tipologia di costi		Voci di costo	Importo Progetto 2025 Cap. Monginevro €
IMPORTO DEI LAVORI		QUADRO A: LAVORI A BASE DI GARA	
	a)	Lavori a corpo e misura	
	a.1	Lotto 1 - Fermate	101.136,61
	a.2	Lotto 2 - Interventi di modifica instradamento	996.176,25
	a.3	Lotto 3 - Nuovo Capolinea Monginevro-Rinnovo Thuille Bionaz	3.600.847,00
		TOTALE LAVORI	4.698.159,86
	b)	COSTI DELLA SICUREZZA NON SOGGETTI A RIBASSO D'ASTA	188.040,08
	A)	TOTALE LAVORI + COSTI SICUREZZA	4.886.199,94
PRESTAZIONI ACCESSORIE		QUADRO B: PRESTAZIONI ACCESSORIE	
	B)	TOTALE PRESTAZIONI ACCESSORIE	150.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE		QUADRO C: SOMME A DISPOSIZIONE	
	C)	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	3.124.255,66
IMPOSTE		QUADRO D: IVA E ALTRE IMPOSTE	
		I.V.A. 10% su (A+f.6)	527.719,99
		I.V.A. 22% sulle altre voci	634.316,25
		Eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	
	D)	TOTALE IMPOSTE	1.162.036,24
TOTALE I.V.A. INCLUSA			9.322.491,84

- InfraTo ha avviato a fine 2025 l'indagine di mercato per l'individuazione di operatori economici, da invitare alla procedura negoziata senza bando, di cui al D.Lgs n. 36/2023 art. 50 e 141, per l'affidamento dei lavori del Lotto 2, di rifacimento dell'infrastruttura binari di via Borsellino ang. Via Bandiera e all'incrocio di via Borsellino con corso Vittorio, per un importo a base di gara di Euro 563.984,84. L'intervento sul Lotto 2 prevede RUP, DL e CSE in house e l'avvio dei lavori è previsto in primavera 2026 con obiettivo di completamento entro l'avvio delle scuole a settembre.
- Linea 4 prolungamento a Stupinigi: nell'ambito del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), la Città Metropolitana ha richiesto nel mese di novembre 2025 ad InfraTo la redazione di uno studio preliminare propedeutico allo sviluppo di un DOCFAP, relativo all'ipotesi di prolungamento a Stupinigi

della linea 4, per un importo di Euro 27.817,17. Lo studio è stato completato ed inviato a fine dicembre 2025.

Nell'ambito delle attività legate alla progettazione, tra cui i rilievi topografici, visti gli impegni per il 2025 legati anche all'incremento delle attività per i deficit manutentivi, si è proceduto all'affidamento dei rilievi stessi ad uno studio esterno. Sono inoltre proseguite le riunioni e le attività per l'aggiornamento dell'Elenco Prezzi Regionale edizione 2026.

Ulteriori attività di supporto e programmazione con GTT e la Città hanno portato alla definizione degli interventi di ripristino della linea 4, per le future attività interferenti con il passante ferroviario di RFI su corso Unione Sovietica ang. Corso Dante, da avviare nel 2027, per un importo previsto di circa 850 mila Euro.

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 Euro 46.934.000,00, così suddiviso:

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

La gestione dei suddetti interventi è stata affidata ad InfraTo, fatta eccezione per i CUP J19J21020260001 e J19J21020270001 in capo a GTT S.p.A.

Per la disciplina dell'erogazione del contributo statale di cui al DM 443/2021, in data 03/02/2023 è stata sottoscritta la convenzione regolante i rapporti tra Comune di Torino (Soggetto beneficiario del contributo), G.T.T. S.p.A. e Infratrasporti.To S.r.l. (Soggetti attuatori).

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 per Euro 13.450.000
- CUP D17H21005520001 - Sostituzione controllori scambi per Euro 3.250.000
- CUP D17H21005530001 - Sostituzione linea aerea per Euro 1.040.000
- CUP D17H21005540001 - Sostituzione pali di sostegno - Euro 630.000

Ai fini dell'erogazione del finanziamento statale si rileva che:

- relativamente alle attività svolte in ambito Metro (CUP D17H21005490001 e CUP D17H21005500001), InfraTo, tramite la Città di Torino, nel mese di giugno 2025 ha presentato una prima rendicontazione delle spese sostenute di valore economico pari a circa M€ 8,69, per cui è in attesa della relativa erogazione (fatte salve le somme già erogate a titolo di anticipazione);
- relativamente alle attività svolte in ambito Tranvie (CUP D17H21005510001, D17H21005520001, D17H21005530001, D17H21005540001), InfraTo, tramite la Città di Torino, nel mese di maggio 2025 ha presentato una prima rendicontazione parziale delle spese sostenute di valore economico pari a circa 9,72 milioni di Euro, per cui è in attesa della relativa erogazione (fatte salve le somme già erogate a titolo di anticipazione).
- Essendo decorso il termine di scadenza per l'attuazione dei suddetti interventi, fissato al 31/12/2025, InfraTo procederà, tramite la Città di Torino, a completare le restanti richieste di erogazione finanziamento statale entro il primo semestre 2026

COMMITTENZA AUSILIARIA

Come già indicato nei paragrafi precedenti, 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. Infratrasporti ha rinnovato la propria qualificazione nel giugno 2025 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 “SF1 - servizi e forniture” (possibilità di bandire procedure per servizi e forniture senza limite di valore), migliorando la qualificazione su servizi e forniture rispetto al precedente biennio.

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.

Nell'ambito delle attività svolte come Centrale di Committenza Ausiliaria, nel 2025 è stata sottoscritta la Convenzione tra Infratrasporti.To e Università del Piemonte Orientale per l'esercizio delle funzioni di Stazione Appaltante per l'affidamento dei contratti di lavori (ex artt. 62 e 63 del D.Lgs. n. 36/2023, art. 15 della L. 241/1990) sottoscritta il 05/03/2025. In virtù di tale Convenzione, in data 05/05/2025 è stata sottoscritto l'Atto Attuativo n. 1 per l'esercizio delle attività di committenza ausiliaria nell'ambito del progetto per la realizzazione del Nuovo Campus Universitario in Alessandria.

Sono proseguite le attività avviate negli anni precedenti:

- Accordo Quadro tra Infra.To Srl ed Invimit SGR S.p.A. sottoscritto in data 14/03/2023. In virtù di tale Accordo sono stati sottoscritti n. 2 Atti Attuativi:
- Atto Attuativo n.1 del 06/10/2023: Servizi di verifica della vulnerabilità sismica della Sede della Prefettura "Palazzo delle Regie Segreterie di Stato" di Torino, della Sede dell'Arma dei Carabinieri di Vigevano (PV) e della Sede dell'Arma dei Carabinieri di Voghera (PV) e ripetizione dei servizi analoghi. Le attività si sono concluse a settembre 2025. È in fase di definizione l'affidamento per i servizi analoghi per gli immobili la Caserma di Milano di via della Moscova 19, 21, 23 e la Questura di Pisa di via Mario Lalli n. 3;
- Atto Attuativo n.2 del 15/12/2023: Collaudo tecnico amministrativo in corso d'opera per l'intervento di Riqualificazione e ristrutturazione del compendio immobiliare denominato "Ex Manifattura dei Tabacchi" di Bari: le attività sono in corso. La fine lavori è attualmente prevista per il 25/05/2026, a seguito di proroga concessa dal RUP di Invimit.
- Sono in fase di definizione Accordi Quadro per l'espletamento dell'attività di Committenza Ausiliaria per i seguenti interventi: La Cavallerizza Reale: Polo delle Arti e residenza Universitaria "Collegio degli Artisti". Intervento di restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione con cambio di destinazione d'uso;
- Torino Nuova Economia – T.N.E. S.p.A.: Zona Urbana di Trasformazione "Ambito 16.34 Mirafiori-A": Esecuzione delle Opere di Urbanizzazione afferenti al Lotto "UMI A3" – Fase Attuativa I, progetto esecutivo approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 602 del 21/10/2025;
- Fondazione Stadio Filadelfia: Realizzazione del Museo del Torino Calcio.

In virtù della Convenzione sottoscritta in data 30/09/2024 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, nel 2025 sono stati sottoscritti i seguenti contratti:

- Contratto di affidamento ai sensi dell'art. 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, sottoscritto in data 16/01/2025. Nell'ambito di tale contratto, InfraTo è chiamata a espletare attraverso visite in corso d'opera il collaudo tecnico-amministrativo e finale dei 23 immobili facenti parte delle progettualità PNRR – Next generation Eu - M5C2 S1 Linee di investimento 1.1 – Sostegno alle persone vulnerabili e prevenzione dell'istituzionalizzazione degli anziani non autosufficienti, 1.2 Percorsi di autonomia per persone con disabilità, 1.3 Housing temporaneo e Stazioni di posta (Centri servizi) la cui realizzazione è stata affidata a Enti del Terzo Settore (di seguito "ETS") e i cui progetti sono stati selezionati con le procedure dell'amministrazione condivisa di cui al D. Lgs. n. 117/2017, per un importo complessivo di Euro 141.308,77 IVA esclusa. Alla data del 31/12/2025 detta attività registra un avanzamento del 20%;
- Contratto di affidamento, ai sensi dell'art. 7 comma 2 del D. Lgs. n. 36/2023, della Fase 1 dell'attività di servizio strumentale di supporto tecnico-operativo al gruppo di lavoro interno al Comune di Torino impegnato nella predisposizione degli elaborati del Progetto Preliminare della variante generale al PRG vigente, sottoscritto in data 11/04/2025. Il Contratto prevedeva, a seguito di approvazione delle risorse di finanziamento con Delibera del Consiglio Comunale, l'attivazione di un'opzione per lo svolgimento delle ulteriori seguenti attività:
 - Fase 2 - Coordinamento delle professionalità nella redazione degli elaborati di Piano;
 - Fase 3 - Supporto all'eventuale adeguamento degli elaborati del Progetto Preliminare a seguito della condivisione dei contenuti con i soggetti istituzionali interessate.

Con DCC n. 323 del 4 giugno 2025 è stata approvata la variazione di bilancio e pertanto in data 05/08/2025, è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 1 al contratto per l'attivazione dell'opzione relativa allo svolgimento delle attività previste per Fase 2 e Fase 3. In data 14/11/2025 si sono concluse le attività relative alla Fase 1 e in data 11/01/2026 quelle relative alla Fase 2. Il termine per Fase 3 è fissato per il giorno 15/03/2026.

- E' in fase di definizione un ulteriore affidamento da parte della Città di Torino per attività di supporto al gruppo di lavoro interno al Comune per la redazione della Proposta Tecnica del Progetto Definitivo e del Progetto Definitivo del nuovo Piano Regolatore.

Si sono concluse le attività relative al contratto per l'esecuzione di servizi di ingegneria ed architettura relativi alla progettazione del "Masterplan per la rigenerazione urbana Quartieri Barriera di Milano e Aurora nell'ambito del progetto TO7.5.1.2.A1 – "SOSTENIBILITA' BELLEZZA INCLUSIONE NELLE STRADE E NEGLI SPAZI PUBBLICI". RCO76 - PROGETTI INTEGRATI DI SVILUPPO TERRITORIALE. In data 23/09/2025 è stata consegnata la relazione di rendicontazione finale relativa alle attività eseguite da Infra.To.

* * *

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:

- Mappatura e valutazione dei rischi
- 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)
- 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)
- Procedura per la Trasparenza
- 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
- Regolamento per l'accesso -
- 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 29/01/2026 ha approvato l'aggiornamento annuale 2026 del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza - PTPCT 2026-2028 (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
- aggiornate le Linee Guida ANAC Divieto di Pantuflage e Linee Guida Whistleblowing;
- obiettivo del 2026 aggiornamento procedura obblighi di pubblicazione
- Elenco degli ulteriori obblighi di pubblicazione di cui alla delibera ANAC 264/2023
- Aggiornamento Procedura Trasparenza da vedere nel 2026

L'aggiornamento del presente Piano rileva le risultanze dell'attività condotta nel corso dei precedenti anni e nel 2025.

In particolare, si evidenzia che la Società ha conferito l'incarico di RPCT, a far data dal 6 agosto 2025 all'avv. Francesca Nicoletto Responsabile dell'Ufficio Legale a valle di una selezione pubblica comparativa.

In particolare, si evidenzia che nel 2025:

- 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 2025, 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.

L'attività formativa in materia anticorruzione e trasparenza svolta nel mese di dicembre 2025 ha interessato tutto il personale dipendente ed ha riguardato:

- diffusione e conoscenza del PTPCT,
- Etica e Integrità dei comportamenti, con l'analisi del codice etico e del Codice di Comportamento e attenzione al conflitto di interessi,

- Whistleblowing.

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:

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

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 21 novembre 2025 è stato aggiornato, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG 231) con modifiche riguardanti sia la parte generale sia le parti speciali oltre al Codice Etico e di Comportamento ed alla Procedura Flussi Informativi verso l'OdV.

* * *

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 2025 è stata pari a 50 addetti (di cui 20 donne): 46 impiegati e 4 dirigenti (1 dirigente in aspettativa dal mese di febbraio 2024).

Il costo complessivo dei dipendenti nel 2025, al netto del costo del personale interinale (pari a circa 204 mila euro), è stato pari a euro 3.403.482, in aumento rispetto all'esercizio dell'anno precedente di euro 216.291.

Nel 2025 la forza economica media del personale Infratrasporti è risultata pari a 46,83 FTE; il parametro medio d'inquadramento del personale non dirigenziale è risultato pari a 201,23.

Nel corso dell'anno sono state completate le procedure di selezione relative ai bandi pubblici pubblicati a fine 2024; le cinque assunzioni sono state perfezionate nel primo semestre.

Inoltre, nel mese di marzo è stato pubblicato un bando per selezionare una risorsa amministrativa "addetto gare" da inserire nell'area Pianificazione, Coordinamento, Esecuzione Appalti per integrare la struttura in considerazione dell'aumento dell'attività degli uffici. La risorsa selezionata ha iniziato il rapporto di lavoro nel mese di luglio.

Le assunzioni complessive dell'anno sono state cinque.

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 novembre sono stati attivati altri due contratti di somministrazione della durata di 12 mesi: la risorsa tecnica è stata inserita nel settore Digitalizzazione per svolgere alcune delle attività effettuate a favore del Comune di Torino; la risorsa legale è stata inserita nel settore PCEA – ufficio appalti per svolgere temporaneamente le attività in carico ad una dipendente in maternità.

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 la ricerca di un impiegato amministrativo da inserire nell'area Amministrazione, Finanza e Controllo.

Nel mese di dicembre è stata pubblicata la graduatoria finale della selezione. L'assunzione è stata perfezionata in febbraio 2026.

Dal punto di vista dell'impegno del personale nelle Business Unit aziendali nel 2025 si è registrata la seguente distribuzione (i dati che seguono non tengono conto dei dirigenti):

Metropolitana:	38,61 addetti
Tranvie:	5,22 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 la società ha siglato un accordo sindacale con le RSU aziendali con le quali ha definito un piano formativo da presentare a Fonservizi per ottenere il finanziamento dei corsi.

Nel mese di dicembre 2024, il piano formativo denominato "Sviluppo Digitale" è stato approvato da Fonservizi.

Il Piano è stato realizzato nel primo semestre 2025 presso strutture interne e/o esterne all'azienda, ha coinvolto 16 lavoratori per un totale di 112 ore di formazione.

SALUTE E SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO

Nel 2025 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 2025 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 2025; al momento si è in attesa dell'esito dell'istanza.

Nel 2025 è proseguita la collaborazione con l'RSPP esterno all'organizzazione della Società, ing. Massimiliano Lanza.

RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2025 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 2024 sono stati siglati con tutti i dipendenti della Società gli accordi individuali finalizzati all'applicazione del lavoro agile validi fino al 31 dicembre 2025.

Il Contratto Collettivo Nazionale del Trasporto Pubblico Locale per il triennio 2024-2026 prevedeva l'erogazione di una nuova voce della retribuzione subordinata alla definizione di un accordo aziendale entro il mese di giugno per la revisione dell'orario di lavoro con l'obiettivo di armonizzare le esigenze aziendali con la qualità vita/lavoro dei dipendenti; a tale fine, nel mese di maggio, è stato siglato l'accordo sindacale "*Flessibilità*".

Tale accordo prevede l'incremento della flessibilità dell'inizio del servizio da 1,5 ore (dalle 8:00 alle 9:30) a 2 ore (dalle 7:45 alle 9:45).

Nel mese di ottobre è stato siglato un accordo sindacale che disciplina il rimborso ai dipendenti dell'iscrizione agli ordini professionali.

Nel corso dell'anno, si sono tenuti diversi incontri con le RSU aziendali focalizzati sul tema degli incentivi tecnici a favore del personale dipendente delle stazioni appaltanti. Le parti hanno trovato un'intesa per adeguare l'accordo sindacale vigente alla normativa prevista dall'art. 45 del D.lgs. n. 36/23, oltre che per rivedere gli importi riconosciuti ai funzionari, bloccati dal 2016.

L'accordo è stato formalizzato nel mese di gennaio 2026.

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.

Un primo passo significativo è stato compiuto nel 2022 con l'adozione di un Sistema di Gestione Integrato conforme agli standard ISO 9001 – ISO 14001 E ISO 45001. L'applicazione di tali standard ha consentito di

orientare l'approccio gestionale aziendale verso il miglioramento continuo, secondo il ciclo di Deming (Plan-Do-Check-Act), e di identificare, monitorare e gestire in modo sistematico gli aspetti economici, sociali e ambientali connessi alle attività aziendali.

Di seguito viene riportata una disamina degli aspetti principali ambientali "diretti", ossia quelli direttamente riconducibili alle attività svolte presso gli uffici della sede aziendale.

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 aziendale è gestito dall'ufficio gare dell'Organizzazione. In particolare, le principali forniture connesse alle attività di ufficio riguardano in particolare, 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 viene utilizzato prevalentemente il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione (MEPA), che integra al proprio interno i Criteri Ambientali Minimi (CAM) previsti dalla normativa nazionale in materia di acquisti verdi della Pubblica Amministrazione. Infratrasporti monitora inoltre il consumo annuale di carta, con particolare riferimento al numero di risme acquistate, al fine di promuovere e sensibilizzare il personale verso un utilizzo più consapevole e responsabile delle risorse.

Il consumo annuale di carta per dipendente risulta pari a 11 kg, un valore significativamente inferiore rispetto ai principali dati di benchmarking disponibili per organizzazioni analoghe.

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 richiedere all'Autorità Competente lo svolgimento di una valutazione preliminare finalizzata a verificare l'eventuale necessità di avviare una nuova procedura di VIA.

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 (“Reuse for energy exploitation and storage of existing urban tunnels in Europe”) è stato selezionato nell’ambito del programma europeo Driving Urban Transitions (DUT), dedicato allo sviluppo di città climaticamente neutre e intelligenti in linea con il Green Deal europeo e l’Agenda 2030. L’iniziativa è orientata alla diffusione dei Positive Energy Districts (PEDs), aree urbane energeticamente efficienti e flessibili.

Il progetto mira a valutare la fattibilità del riutilizzo di tunnel urbani esistenti per la produzione e lo stoccaggio di energia rinnovabile, nonché la loro possibile integrazione con le reti di teleriscaldamento. L’obiettivo è valorizzare gli spazi sotterranei presenti nelle città europee come infrastrutture energetiche, contribuendo a migliorare la sicurezza energetica, la stabilità della rete e la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili.

Il progetto, della durata di 36 mesi (conclusione prevista ottobre 2027) e con un budget complessivo di 1,21 milioni di euro, coinvolge partner di Austria, Germania, Italia e Romania. Infra.To partecipa con attività di monitoraggio e analisi dei dati relativi ai tunnel presenti nell'area torinese, al fine di valutare il potenziale geo-ed aerotermico delle infrastrutture sotterranee e contribuire allo sviluppo di soluzioni innovative per la produzione e lo stoccaggio di energia termica. 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 pubblicistici - propri del Politecnico in quanto ente di diritto pubblico - sia per il Politecnico di Torino, che mediante il supporto operativo potrà prendere parte alla realizzazione e gestione di una grande opera infrastrutturale, acquisendo dati e informazioni specifiche sui molteplici aspetti che la compongono (i.e. risorse; procedure amministrative; aspetti tecnici; aspetti contrattuali; aspetti di sicurezza; rapporti con Autorità di vigilanza; rapporti tra enti; ecc...) da utilizzare anche come sviluppo di una best practice.

Per quanto attiene alle attività di ricerca e sviluppo in ambito digitale, nel 2025, si è avviata la seconda fase (2025-2027) relativa l'introduzione di metodi e strumenti digitali delle costruzioni (BIM Building Information Modeling) proseguendo il percorso ipotizzato per ognuno dei 3 obiettivi:

- piattaforma WEB BIM GIS dedicata agli asset aziendali: la piattaforma si compone di una catalogo dati e 2 ambiti (asset e commesse). Per ogni commessa in corso sono previsti KPI di analisi raggruppati per CUP e la possibilità di visualizzare (dove possibile) la modellazione tridimensionale e i dati associati secondo gli attributi previsti.
- analisi dei modelli digital twin applicati ai software di gestione e manutenzione CMMS: la tematica è stata introdotta nei capitolati informativi per la selezione degli operatori economici di linea 2.
- studio di algoritmi utili all'ottimizzazione della gestione e manutenzione di specifici componenti presenti all'interno delle stazioni della metropolitana: la tematica è stata introdotta nei capitolati informativi per la selezione degli operatori economici di linea 2.

Nell'ambito della seconda fase del processo di digitalizzazione di Infra.To, nel corso del 2025, è proseguita la complessa interfaccia dei dati tra la progettazione/computazione in modalità BIM e gli uffici di Amministrazione Finanza e Controllo e Direzione Lavori, al fine di ottimizzare i processi di lavoro.

Per quanto attiene al contratto relativo il supporto alla Città di Torino finalizzato all'introduzione di metodi e strumenti digitali delle costruzioni, nel corso del 2025, si sono concluse le seguenti attività:

- Predisposizione assessment, guida BIM introduttiva, questionario per individuazione focal point, definizione dei focal point BIM;
- Implementazione processi digitali e Atto di organizzazione, piano di formazione e piano di acquisizione e manutenzione HD e SW (allegato I.9 d.lgs 36/2023);
- Supporto alla stesura dei Capitolati Informativi;
- Supporto per attività di coordinamento BIM nelle seguenti commesse:
 - PN METRO PLUS E CITTA' MEDIE SUD 2021 – 2027 - Progetto TO2.2.1.2.a Riqualficazione ed efficientamento energetico canili comunali in strada cuorgne'.
 - Rigenerazione urbana quartieri Barriera di Milano e Aurora nell'ambito del progetto TO7.5.1.2.a1 – "Sostenibilità bellezza inclusione nelle strade e negli spazi pubblici" – RCO76 – Progetti integrati di sviluppo territoriale.
 - Servizio di creazione modelli di digital twin della passerella olimpica e del ponte di via Livorno.
 - Programma nazionale "metro plus e città medie sud 2021-2027" fesr/fse plus. riassetto della viabilità di piazza Baldissera e ripristino della linea tranviaria.

Il BIM manager di Infra.To è 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 è stata adottata anche per la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.

Inoltre, a partire dal 2023, Infratrasporti partecipa alle attività promosse da AIS – Associazione Infrastrutture Sostenibili, attraverso le quali ha avuto l'opportunità di prendere parte, insieme ad altri partner del settore, a un gruppo di lavoro finalizzato alla redazione del Position Paper n. 9 di AIS: "Sicurezza sul lavoro: dal cantiere edile un modello virtuoso di partecipazione, soluzioni digitali e sostenibilità" pubblicato a fine 2024.

Il documento propone un approccio innovativo al tema della sicurezza sul lavoro, spesso affrontato con una prospettiva limitata e prevalentemente orientata alla mera applicazione degli obblighi normativi. L'elemento distintivo del lavoro risiede, invece, nell'integrazione di nuovi paradigmi e metodologie operative orientate alla prevenzione degli infortuni, attraverso l'adozione di strumenti digitali avanzati e sistemi di monitoraggio in tempo reale delle condizioni di lavoro nei cantieri.

La partecipazione a tali iniziative consente a Infratrasporti di contribuire attivamente al dibattito tecnico e scientifico sul tema della sicurezza nei cantieri infrastrutturali, promuovendo al contempo l'adozione di soluzioni innovative e sostenibili nel settore delle costruzioni.

* * *

RAPPORTI CON CONTROLLATE E COLLEGATE**RAPPORTI CON IL SOCIO UNICO CITTA' DI TORINO**

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

Posizioni creditorie al 31/12/2025 per fatture da emettere:

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Determinazione impegno	Saldo al 31/12/2025
Fattura numero 6 del 16/01/2026	Determinazione Dirigenziale DD 6272 del 23/10/2024	44.928
Fattura numero 7 del 22/01/2026	Determinazione Dirigenziale DD 8023 del 02/12/2025	18.000
Fattura numero 16 del 13/02/2026	Determinazione Dirigenziale 4846 del 07/08/2025	13.500
Fattura numero 8 del 28/01/2026	Determinazione Dirigenziale 2137 del 10/04/2025	633.870
TOTALE		710.298

Posizioni creditorie al 31/12/2025 non soggette a fatturazione:

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Numero	Saldo al 31/12/2025
A.1.1 - Mutui per lavori Metropolitana		75.974.353
-) Mutuo n. 1 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 1999/9685 del 11/11/1999	5.970.181
-) Mutuo n. 4 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2002/5740 del 30/07/20002	7.391.276
-) Mutuo n. 5 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596 del 30/09/2003	15.696.683
-) Mutuo n. 8 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515 del 14/09/2004	22.284.573
-) Mutuo n. 11 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472 del 06/09/2005	17.128.527
-) Mutuo n. 13 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442 del 09/05/2006	7.503.113
A.1.2 - Mutui per oneri accessori Metropolitana		27.048.451
-) Mutuo n. 2 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2000/12803 del 22/12/2000	1.343.759
-) Mutuo n. 6 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596 del 30/09/2003	3.162.850
-) Mutuo n. 9 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515 del 14/09/2004	4.858.265
-) Mutuo n. 12 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472 del 06/09/2005	4.044.611
-) Mutuo n. 14 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442 del 09/05/2006	7.514.954
-) Mutuo n. 17 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 2014/07319/024 del 30/12/2014	6.124.012
A.1.3 - Mutui per Impianti Fissi Tranviari		284.291
-) Mutuo n. 10 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/04-11989/64 del 14/12/2004	284.291
Contributi per oneri accessori 2010-2011 Metro	Delibera Giunta Com. n.2011 07973/024 del 28/12/2011	7.490.873
TOTALE		110.797.968

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 ferrolotranviario dalla scissa GTT alla beneficiaria Infra.To. Il totale dei crediti vantati dalla Società verso la Città di Torino, socio unico della società in house Infra.To, ammonta quindi ad Euro 111.508.265.

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

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Data	Saldo al 31/12/2025
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria (residuo)	2015	1.147.655
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2015	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2015	116.084
Debito per adeguamento canoni Metro	2015	17.034
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2016	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	120.380
Debito per adeguamento canoni Metro	2016	18.751
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2017	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	146.183
Debito per adeguamento canoni Metro	2017	29.064
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2018	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	167.814
Debito per adeguamento canoni Metro	2018	37.709
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2019	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	193.900
Debito per adeguamento canoni Metro	2019	48.136
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2020	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	189.527
Debito per adeguamento canoni Metro	2020	46.387
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2021	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	200.450
Debito per adeguamento canoni Metro	2021	50.753
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2022	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	355.956
Debito per adeguamento canoni Metro	2022	112.905
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2023	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	482.963
Debito per adeguamento canoni Metro	2023	163.666
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2024	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	506.278
Debito per adeguamento canoni Metro	2024	172.985
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2025	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2025	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2025	543.768
Debito per adeguamento canoni Metro	2025	187.969
TOTALE		65.556.320

Conseguentemente al 31 dicembre 2025 i rapporti di credito/debito verso il socio unico Città di Torino risultano essere pari a:

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2025		DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2025	
COMMERCIALI	710.298	COMMERCIALI	-
FINANZIARI	110.797.968	FINANZIARI	65.556.320
DIVERSI	-	DIVERSI	-
TOTALE	111.508.265	TOTALE	65.556.320

Nel corso dell'esercizio 2025 non sono state operate compensazioni.

Come già segnalato nel paragrafo dedicato ai crediti verso le imprese controllanti, la società e la Città stanno perfezionando una compensazione, tra crediti e debiti, per un importo complessivo di Euro 19.566.339.

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 2025. In data 17 marzo 2026 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 31/12/2025	DEBITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2025	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2025	CREDITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2025
Infratrasporti.To S.r.l.	111.494.792	115.395.795	65.556.320	65.559.079

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

“La Società espone crediti per Euro 111.494.792.

La Città espone debiti per Euro 115.395.795.

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 (- 11.391.876).

La società espone debiti per Euro 65.556.320.

La Città espone crediti per Euro 65.559.079.

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 3.450 Euro.”

Con riferimento alle differenze rilevate in relazione ai crediti, si segnala quanto segue.

La differenza tra il credito esposto in bilancio da Infra.To (Euro 111.508.265) ed il saldo precedentemente trasmesso alla Città nell'ambito della procedura di allineamento delle rispettive poste (Euro 111.494.792) è dettato dall'iscrizione di maggiori crediti per fatture da emettere in relazione ad attività la cui rendicontazione si è conclusa in data successiva rispetto alla sopra richiamata comunicazione saldi.

La differenza tra il credito esposto dalla Città ed il saldo comunicato da Infra.To viene spiegata come 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 11.391.876 è invece sostanzialmente riconducibile a contributi ministeriali nelle disponibilità della Città alla fine dell'esercizio 2025 ma non ancora liquidati ad Infra.To a quella data e conseguentemente non contabilizzati dalla società.

Nella redazione del progetto di Bilancio 2025, così come già per i Bilanci del periodo 2017-2024, 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 Infra.To, la società ha chiesto ed ottenuto dalla Città stessa (nota Infra.To 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 Infra.To verso la Città di Torino medesima in modo da consentire ad Infra.To 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 stati computati tutti gli interessi addebitati dalle banche sulle quote di competenza e controgarantite nel rimborso dalla Città di Torino, in ragione degli accordi stipulati con le banche stesse da Infra.To e controgarantiti dalla Città medesima.

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. 9,7 milioni di Euro, solo parzialmente finanziati con contributi statali (Decreto 443/2021 - Deficit Manutentivi).

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	26.312.755	31.291	10.141.932	33.721.732	25.730.676	414.965

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 Infra.To.

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 Infra.To 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.

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Crediti totali	26.347.287	49.526.101
- per fatture emesse	21.410.836	44.818.559
- per fatture da emettere	4.901.919	4.673.010
- altri crediti	34.532	34.532

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Debiti totali	10.335.887	8.590.080
- per fatture ricevute	162.665	-
- per fatture da ricevere	10.141.932	8.560.183
- altri debiti	31.291	29.897

Il credito netto di Infra.To nei confronti di GTT è decrementato sensibilmente nel corso dell'esercizio 2025, - 47% pari a ca. -23,2 milioni di Euro.

Nel corso dell'esercizio GTT ha regolarmente dato esecuzione al piano dei pagamenti 2025 in forza:

dell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 25 gennaio 2024 e relativo al piano di rientro parziale del debito per il periodo 01/01/2024 – 30/06/2025;

dell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 24 settembre 2025 e relativo al piano di rientro integrale del debito residuo per il periodo 01/07/2025 - 30/09/2027.

Alla data di approvazione del presente documento GTT ha pienamente rispettato tutti gli Accordi sottoscritti.

Nella redazione del Bilancio 2025 così come già per i Bilanci del precedente periodo 2016 - 2024, 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 sottoscritto nel 2025 risulta essere coerente con il tasso di mercato anche in ragione delle tempistiche di rientro della posizione - rientro integrale della posizione entro il mese di settembre 2027.

Nell'esercizio 2025 sul debito pregresso sono maturati interessi attivi pari a complessivi 414.965 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.

In coerenza con i documenti di programmazione approvati dal Consiglio di Amministrazione e successivamente approvati dal socio unico in Assemblea del 19 febbraio 2026, la società sarà impegnata assieme ai competenti uffici della Città di Torino ed al Gestore del Servizio di TPL GTT S.p.A. a promuovere tutte le azioni necessarie per rendere disponibili le contribuzioni pubbliche indispensabili all'attuazione del Piano degli Investimenti 2026-2028, eventualmente ricercando il supporto delle istituzioni creditizie per l'eventuale anticipazione e/o integrazione delle contribuzioni medesime, così come già positivamente sperimentato nell'ultimo quadriennio (2022-2025).

La struttura di "Operation", attualmente principalmente dedicata al completamento della Linea 1 (tratta Collegno - Cascine Vica), previsto per la seconda metà del 2027, al potenziamento del comprensorio tecnico di Collegno (nuovo deposito treni e ampliamento dell'officina di manutenzione treni), 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 (distanziamento temporale fra due successivi treni) del servizio per l'intera Linea 1 della Metropolitana Automatica.

In tal senso, anche al fine di valorizzare opportunamente le migliorate capacità del nuovo sistema di segnalamento digitale, la Società sarà impegnata nella definizione di 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 come intervento prioritario.

Nel corso del 2026 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 al progetto per la realizzazione della Linea 2 della Metropolitana Automatica di Torino, il 2026 sarà l'anno in cui saranno avviate le procedure di selezione degli appaltatori delle opere civili, mentre l'effettivo avvio dei lavori di esecuzione dell'opera dovrebbe avvenire all'inizio del 2027.

Il Commissario Straordinario per la Linea 2, che svolge la funzione di Stazione Appaltante, si avvale di Infratrasporti 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 i programmi di potenziamento della struttura della società sono stati già da tempo definiti, fanno parte dei documenti di programmazione della stessa (Budget 2026-2028) e stanno progressivamente trovando attuazione, in ottemperanza delle procedure definite e degli obiettivi assegnati dal socio unico.

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

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 attenzione 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 2028.

Nel triennio 2026-2028 si prevedono interventi di manutenzione straordinaria per la Metropolitana Automatica pari a circa 42,9 milioni di Euro (spesa media annua di 14,3 milioni di Euro).

Sul sistema tranviario della Città di Torino e sugli impianti tranviari trasferiti alla Società (Linea 4 e parte della Linea 16), nel triennio 2026-2028 si prevedono interventi di manutenzione straordinaria pari a circa 31,5 milioni di Euro (spesa media annua di 10,5 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, Deposito), dovrà perfezionare un mutuo da circa 7,49 milioni di Euro con oneri a carico della Città di Torino e verificare l'opportunità di ricercare finanziamenti per anticipare i contributi ministeriali del DM 443 per la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria ("*deficit manutentivi*").

* * *

SITUAZIONE FINANZIARIA

Nel corso del 2025 la situazione finanziaria di Infratrasporti è progressivamente peggiorata rispetto al dato registrato al 31 dicembre 2024, mantenendo comunque una buona liquidità durante tutto l'anno.

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 (ritardati pagamenti).

I contributi erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono tuttavia risultati inferiore alla spesa effettivamente sostenuta per gli investimenti, per la quasi totalità contribuiti, evidenziando un progressivo nuovo rallentamento nella tempestività delle erogazioni.

Tale situazione è ben rappresentata dal prospetto che segue.

FLUSSI DI CASSA TOTALI	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 consuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	variazione percentuale
ESBORSI									
- Esborsi operativi	- 6.891.802	- 1.704.029	- 1.244.337	- 1.597.435	- 1.772.467	- 6.318.268	- 6.036.421	573.534	-8,32%
- Investimenti	- 85.282.867	- 30.328.194	- 14.828.316	- 15.806.606	- 6.672.996	- 67.636.113	- 71.481.208	17.646.754	-20,7%
- Esborsi finanziari	- 66.891.385	- 11.397.278	- 22.959.882	- 6.478.636	- 29.222.938	- 70.058.734	- 80.814.170	3.167.349	4,7%
TOTALE ESBORSI	- 159.066.054	- 43.429.502	- 39.032.534	- 23.882.677	- 37.668.401	- 144.013.115	- 158.331.799	15.052.939	-9,5%
INCASSI									
- Incassi operativi (da GTT)	10.383.488	3.950.000	2.100.000	5.078.672	5.121.328	16.250.000	16.250.000	5.866.512	56,5%
- Incassi operativi (da altri)	7.277.991	192.347	297.999	707.447	478.144	1.675.937	1.545.166	5.602.054	-77,0%
- Anticipazioni su crediti vs. GTT, Regione e MIT	44.713.078	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	4.309.427	9,6%
- Contributi su investimenti (da Stato, Regione e Comune)	96.148.841	7.570.578	11.407.541	24.834.148	17.302.421	61.114.689	64.964.222	35.034.152	-36,4%
- Rimborsi per mutui (da Comune Torino)	19.470.778	-	-	-	-	-	-	19.470.778	-100,0%
TOTALE INCASSI	177.994.177	31.107.759	29.430.263	34.655.216	32.869.894	128.063.132	131.781.894	- 49.931.045	-28,1%
FLUSSO DI CASSA DEL PERIODO	18.928.123	- 12.321.743	- 9.602.271	10.772.539	- 4.798.508	- 15.949.983	- 26.549.905	- 34.878.106	-184,3%
- Interessi attivi (passivi) BT	78.481	586.657	1.096.365	-	29.482	1.712.504	1.699.022	29.482	
TESORERIA DI FINE PERIODO	41.171.180	29.436.094	20.970.186	31.742.726	26.933.700	26.933.701	16.360.297	- 14.237.479	-34,6%

Dati in Euro

Nel 2025 le entrate della gestione operativa sono risultate pari a 17,9 milioni di Euro circa in aumento rispetto al dato dell'omologo periodo del 2024 dell'1,5% (+0,27 milioni di Euro circa) in quanto GTT ha dato attuazione agli Accordi sottoscritti negli ultimi anni accelerando così il rientro del debito.

Le uscite della gestione operativa nel 2025 sono risultate pari a 6,3 milioni di Euro circa, in flessione rispetto all'omologo dato del 2024 del 8,33%, (-574 milioni di Euro circa in valore assoluto), principalmente per effetto delle minori liquidazioni dei costi per servizi (0,44 milioni di Euro circa in valore assoluto).

Il risultato finanziario della gestione operativa, conseguentemente, è nell'anno 2025 pari a 11,6 milioni di Euro, in miglioramento rispetto all'omologo dato del 2024 del 7,8%(+0,84 milioni di Euro), a causa dei

maggiori incassi dei canoni da parte di GTT, così come previsto dagli Accordi sottoscritti tra le due Società nel corso del triennio 2023-2025.

La tabella seguente riporta il flusso di cassa della gestione operativa registrato nell'anno 2025.

<i>Flussi di Cassa della Gestione Operativa</i>	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 consuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	differenza percentuale
ENTRATE DELLA GESTIONE OPERATIVA									
Canoni incassati da GTT	10.383.488	3.950.000	2.100.000	5.078.672	5.121.328	16.250.000	16.250.000	5.866.512	56,5%
- Canoni Base	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- Nuovo accordo con GTT	10.383.488	3.950.000	2.100.000	5.078.672	5.121.328	16.250.000	16.250.000	5.866.512	56,5%
Prestazioni di servizi	6.439.639	87.552	-	235.061	342.372	664.985	753.200	5.774.654	-89,7%
Rimborso CCNL	270.642	-	125.998	-	92.738	218.736	251.996	51.905	-19,2%
Rimborsi e ricavi vari	567.711	104.795	172.001	472.387	43.034	792.217	1.442.666	224.506	39,5%
Altri ricavi minori	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
INCASSI PER ATTIVITA' OPERATIVA	17.661.479	4.142.347	2.397.999	5.786.119	5.599.472	17.925.937	18.697.862	264.458	1,5%
Servizi	- 2.701.456	- 620.444	- 356.751	- 519.646	- 762.495	- 2.259.335	- 1.963.308	442.121	-16,4%
Personale (incluso AU/AD)	- 3.467.688	- 922.649	- 850.698	- 984.131	- 897.510	- 3.654.989	- 3.735.348	187.301	5,4%
Godimento beni di terzi	- 192.125	- 128.995	- 27.461	- 90.264	- 104.827	- 351.550	- 4.288.430	159.426	83,0%
- Versamento canoni al Comune di Torino	-	-	-	-	-	-	4.000.000	-	n.d.
Oneri diversi di gestione	- 32.600	- 3.526	- 2.414	- 3.170	- 7.408	- 16.517	- 12.652	16.083	-49,3%
Esborso trattamento di fine rapporto	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Pagamento imposte	- 497.933	- 28.412	- 7.012	- 225	- 227	- 35.876	- 135.424	462.057	-92,8%
ESBORSI OPERATIVI	- 6.891.802	- 1.704.029	- 1.244.337	- 1.597.435	- 1.772.467	- 6.318.268	- 10.135.162	573.534	-8,3%
SALDO DI CASSA DELLA GESTIONE OPERATIVA	10.769.678	2.438.318	1.153.663	4.188.684	3.827.005	11.607.669	8.562.700	837.992	7,8%

Dati in Euro

Nel 2025 Infratrasporti ha liquidato per investimenti un importo prossimo a 67,6 milioni di Euro, quasi esclusivamente per il pagamento delle attività per la realizzazione della Metropolitana (95,5% della spesa complessiva), mentre il residuo 3,5% è riferito prevalentemente alle attività di manutenzione straordinaria in massima parte contribuita («deficit manutentivi» per 2,7 milioni di Euro).

Tale dato, confrontato con l'omologo dato del 2024, evidenzia una riduzione delle attività in corso di realizzazione, pari al -20,7% (-17,6 milioni di Euro in valore assoluto), quasi esclusivamente dovuto alla riduzione della spesa per i lavori collegati alla tratta Collegno-Cascine Vica (-15,5 milioni di Euro circa) ed in misura minore a quelli riferiti alla Migrazione del Sistema di Segnalamento ed all'acquisto di nuovo materiale rotabile (-2,5 milioni di Euro).

Infine, come negli anni passati, Infratrasporti ha compensato con GTT, le attività di manutenzione straordinaria da quest'ultima realizzate. Tali importi non figurano nei presenti prospetti in quanto non determinano flussi finanziari.

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

Di seguito è riportata la Tabella relativa ai flussi finanziari connessi agli investimenti liquidati nel corso del 2025.

INVESTIMENTI	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 consuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	differenza percentuale
FABBISOGNI FINANZIARI PER INVESTIMENTI									
METROPOLITANA	- 82.533.870	- 30.122.549	- 12.827.931	- 15.714.607	- 5.928.693	- 64.593.780	- 67.971.229	17.940.090	-21,7%
- LINGOTTO-BENGASI	- 3.520	-	-	-	-	-	-	3.520	-100,0%
- COLLEGNO-CASCINE VICA	- 31.761.535	- 5.838.670	- 6.389.075	- 3.260.586	- 797.167	- 16.285.498	- 19.711.600	15.476.037	-48,7%
- NUOVO SISTEMA SEGNALAM. E MAT. ROT.	- 45.011.718	- 23.143.022	- 4.748.528	- 11.303.528	- 3.302.743	- 42.497.820	- 42.488.660	2.513.898	-5,6%
- TRATTA CASCINE VICA-RIVOLI	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- NUOVO DEPOSITO	- 5.275.724	- 839.575	- 952.793	- 461.916	- 1.487.947	- 3.742.231	- 3.788.151	1.533.493	-29,1%
- AMPLIAMENTO OFFICINA	- 481.374	- 301.283	- 737.535	- 688.577	- 340.837	- 2.068.231	- 1.982.817	1.586.858	329,7%
RINNOVI E MANUTENZIONE STRAORDINARIA	- 50.571	-	-	- 92.000	- 258.849	- 350.849	- 350.654	300.278	593,8%
DEFICIT MANUTENTIVI	- 2.533.811	- 205.645	- 2.000.385	-	- 485.453	- 2.691.484	- 3.139.324	157.672	6,2%
PARCHEGGIO FERMI	- 164.615	-	-	-	-	-	-	164.615	-100,0%
ALTRI INVESTIMENTI MINORI	-	-	-	-	-	-	20.000	-	n.d.
TOTALE INVESTIMENTI	- 85.282.867	- 30.328.194	- 14.828.316	- 15.806.606	- 6.672.996	- 67.636.113	- 71.481.208	17.646.754	-20,7%

Dati in Euro

Nel corso del 2025 sono stati incassati 61,1 milioni di Euro circa di contributi pubblici, di cui 54 milioni di Euro circa erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il finanziamento dei lavori di prolungamento della Linea 1 e circa 7,1 milioni di Euro per il finanziamento di progetti tranviari.

Il dato complessivo risulta essere in riduzione del 36,4% circa rispetto al dato del 2024 (-35 milioni di Euro circa in valore assoluto).

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 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 cinsuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	differenza percentuale
METROPOLITANA									
CONTRIBUTI STATALI	77.919.588	7.570.578	4.330.414	24.834.148	17.302.421	54.037.562	54.059.490	- 23.882.027	-30,6%
- LINGOTTO-BENGASI	9.852.987	-	-	-	-	-	-	9.852.987	-100,0%
- FERMI-COLLEGNO CENTRO	25.009.331	-	-	10.882.840	-	10.882.840	10.882.840	14.126.491	-56,5%
- NUOVO SISTEMA SEGNALAM. E MAT. ROT.	24.746.556	-	-	13.844.223	17.302.421	31.146.645	31.168.573	6.400.088	25,9%
- CONTRIBUTI AGGIUNTIVI DEL CIPES	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- TRATTA CASCINE VICA-COLLEGNO CENTRO	12.051.304	7.570.578	-	-	-	7.570.578	7.570.578	4.480.726	-37,2%
- CARO MATERIALI COLLEGNO-CASCINE VICA	4.985.572	-	1.813.104	107.085	-	1.920.189	1.920.189	3.065.383	-61,5%
- TRATTA CASCINE VICA-RIVOLI	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- NUOVO DEPOSITO	608.580	-	2.517.310	-	-	2.517.310	2.517.310	1.908.730	313,6%
- AMPLIAMENTO OFFICINA	665.258	-	-	-	-	-	-	665.258	-100,0%
CONTRIBUTI REGIONALI	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
CONTRIBUTI ALTRI EE LL	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
CONTRIBUTI COMUNE METRO	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
CONTRIBUTI METRO MANUTENZIONI STRAORDINARIE	389.245	-	-	-	-	-	1.397.465	389.245	-100,0%
TOTALE CONTRIBUTI METROPOLITANA	78.308.833	7.570.578	4.330.414	24.834.148	17.302.421	54.037.562	55.456.954	- 24.271.272	-31,0%
RETE TRANVIARIA									
CONTRIBUTI ALLE MANUTENZIONI STRAORDINARIE	17.840.007	-	7.077.127	-	-	7.077.127	9.507.268	- 10.762.880	-60,3%
PARCHEGGIO FERMI									
CONTRIBUTO COMUNE DI COLLEGNO PARK FERMI	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
COPERTURE COMPLESSIVE INVESTIMENTI	96.148.841	7.570.578	11.407.541	24.834.148	17.302.421	61.114.689	64.964.222	- 35.034.152	-36,4%

Dati in Euro

Nel 2025 il flusso di cassa dopo i contributi è risultato pari a circa 5,1 milioni di Euro, in peggioramento rispetto all'omologo dato del 2024 del 76,5% (-16,5 milioni di Euro circa).

Tale risultato è dovuto principalmente ai minori incassi di contributi pubblici (circa -35 milioni di Euro), solo parzialmente compensati dai minori investimenti liquidati (circa +17,6 milioni di Euro) e dalla miglior risultato della gestione operativa (+0,8 milioni di Euro).

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 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 consuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 riprogram.	differenza 2025-2024	differenza percentuale
FLUSSI DELLA GESTIONE OPERATIVA	10.769.678	2.438.318	1.153.663	4.188.684	3.827.005	11.607.669	11.758.745	837.992	7,8%
TOTALE INVESTIMENTI	- 85.282.867	- 30.328.194	- 14.828.316	- 15.806.606	- 6.672.996	- 67.636.113	- 71.481.208	17.646.754	-20,7%
CONTRIBUTI PUBBLICI SU INVESTIMENTI	96.148.841	7.570.578	11.407.541	24.834.148	17.302.421	61.114.689	64.964.222	- 35.034.152	-36,4%
FLUSSO DI CASSA DOPO I CONTRIBUTI	21.635.651	- 20.319.298	- 2.267.112	13.216.225	14.456.430	5.086.245	5.241.759	- 16.549.406	-76,5%

Dati in Euro

Nel 2025 Infratrasporti ha rimborsato alle banche finanziatrici 24,3 milioni di Euro circa, per le rate in scadenza sui mutui riprogrammati in forza dell'accordo stipulato con le banche stesse il 28 dicembre 2018, ed ulteriori 32,5 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, nonché finanziamenti autoliquidanti per l'anticipazione dei contributi per complessivi 13,2 milioni di Euro, registrando quindi una spesa complessiva pari a 70 milioni di Euro circa.

Il dato di consuntivo 2025 rispetto a quello registrato nell'omologo periodo del 2024 evidenzia una maggiore spesa di 3,2 milioni di Euro, quasi principalmente dovuti al rimborso dei finanziamenti autoliquidanti.

FABBISOGNI FINANZIARI	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 consuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	differenza percentuale
FABBISOGNI PER MUTUI E FINANZIAMENTI									
<i>Flussi finanziari connessi alla metro</i>	- 61.801.416	- 11.397.278	- 20.609.391	- 6.478.636	- 28.860.877	- 67.346.182	- 76.186.118	- 5.544.765	9,0%
- Esborso per rate mutui	- 24.369.822	-	- 11.235.595	-	- 8.790.053	- 20.025.648	- 22.191.490	4.344.174	-17,8%
- Esborso per rate nuovo mutuo CDP	- 1.527.106	-	- 763.554	-	- 763.552	- 1.527.106	- 1.527.106	-	0,0%
- Esborso Linea di credito in pool	- 35.679.489	- 6.352.032	- 8.534.881	- 6.410.126	- 11.153.943	- 32.450.983	- 39.104.529	3.228.506	-9,0%
- Esborso interessi finanziamento Deposito.	- 225.000	-	- 51.129	-	- 95.655	- 146.784	- 151.444	78.216	-34,8%
- Esborso interessi finanziamento anticipazione contributi/rimborso	-	- 5.045.246	- 24.232	- 68.509	- 8.057.674	- 13.195.662	- 13.211.549	- 13.195.662	n.d.
<i>Flussi finanziari connessi alle reti tranviarie</i>	- 5.089.969	-	- 2.350.491	-	- 362.061	- 2.712.552	- 4.628.052	2.377.416	-46,7%
- Esborso rate mutuo Linea 4	- 4.767.022	-	- 2.208.346	-	- 219.916	- 2.428.261	- 4.343.762	2.338.760	-49,1%
- Esborso rate nuovi mutui man. straord. Tranvie	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- Esborso rate mutui rete Comune (non rinegoziati)	- 322.947	-	- 142.145	-	- 142.145	- 284.291	- 284.291	38.656	-12,0%
TOTALE FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI	- 66.891.385	- 11.397.278	- 22.959.882	- 6.478.636	- 29.222.938	- 70.058.734	- 80.814.170	- 3.167.349	4,7%

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.

FONTI DI FINANZIAMENTO	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 riprogram.	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	differenza percentuale
COPERTURE DEI MUTUI E DEI FINANZIAMENTI									
- Erogazione nuovi finanziamenti	44.713.078	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	4.309.427	9,6%
- Quota erogata Linea di credito in pool	44.713.078	14.394.834	4.655.524	4.034.949	-	23.085.307	23.085.307	21.627.771	-48,4%
- Quota erogata per Deposito	-	-	3.001.198	-	-	3.001.198	3.001.198	3.001.198	n.d.
- Quota erogata per Anticipazione contributi	-	5.000.000	7.968.000	-	9.968.000	22.936.000	22.936.000	22.936.000	
Totale incasso da nuovi finanziamenti	44.713.078	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	4.309.427	9,6%
- Incasso per rate mutui rimodulati e vecchi mutui CDP	14.935.691	-	-	-	-	-	-	14.935.691	-100,0%
- Incasso per rate nuovo mutuo CDP	551.652	-	-	-	-	-	-	551.652	-100,0%
- Incasso per rate mutuo rinegoziato con CDP	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Rimborsi da Comune rate mutui Metropolitana	15.487.343	-	-	-	-	-	-	15.487.343	-100,0%
Rimborsi da Comune rate mutui Impianti fissi	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Incasso crediti rate mutui scadute	3.983.435	-	-	-	-	-	-	3.983.435	-100,0%
Totale incasso rimborso mutui da Comune	19.470.778	-	-	-	-	-	-	19.470.778	-100,0%
COPERTURE COMPLESSIVE FINANZIAMENTI	64.183.857	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	- 15.161.351	-23,6%

Dati in Euro

La tabella sopra riportata evidenzia erogazioni dei nuovi finanziamenti connessi all'anticipazione dei contributi pubblici destinati al finanziamento delle opere in corso di realizzazione nel 2025 per complessivi 49 milioni di Euro circa, in aumento del 9,6% rispetto all'omologo dato del 2024.

Il Comune di Torino, così come previsto, nel 2025 non ha rimborsato le quote delle rate di mutuo di propria competenza in considerazione delle anticipazioni liquidate alla società nel secondo semestre del 2024.

Il dato di consuntivo delle Coperture complessive evidenzia una flessione nel 2025 del 23,6% (-15,2 milioni di Euro in valore assoluto).

FLUSSI DI CASSA	TOTALE 2024 consuntivo	I trimestre 2025 consuntivo	II trimestre 2025 consuntivo	III trimestre 2025 consuntivo	IV trimestre 2025 consuntivo	TOTALE 2025 consuntivo	TOTALE 2025 previsione	differenza 2025-2024	differenza percentuale
FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI									
Flussi finanziari connessi alla Metropolitana	- 61.801.416	- 11.397.278	- 20.609.391	- 6.478.636	- 28.860.877	- 67.346.182	- 76.186.118	- 5.544.765	9,0%
- Esborso per rate mutui	- 24.369.822	-	- 11.235.595	-	- 8.790.053	- 20.025.648	- 22.191.490	4.344.174	-17,8%
- Esborso per rate nuovo mutuo (CDP)	- 1.527.106	-	- 763.554	-	- 763.552	- 1.527.106	- 1.527.106	-	0,0%
- Esborso per rimborso Linea di credito in pool	- 38.679.489	- 6.382.032	- 8.534.881	- 6.410.126	- 11.153.943	- 32.450.983	- 39.104.529	3.228.506	-9,0%
- Esborso interessi finanziamento Deposito	- 225.000	-	- 51.129	-	- 95.655	- 146.784	- 151.444	78.216	-34,8%
- Esborso interessi finanziamento Anticipazione contributi/rimborso	-	- 5.045.246	- 24.232	- 68.509	- 8.057.574	- 13.195.662	- 13.211.549	13.195.662	n.d.
Flussi finanziari connessi alle reti tranviarie	- 5.089.969	-	- 2.350.491	-	- 362.061	- 2.712.552	- 4.628.052	2.377.416	-46,7%
- Esborso rate mutuo Linea 4	- 4.767.022	-	- 2.208.346	-	- 219.916	- 2.428.261	- 4.343.762	2.338.760	-49,1%
- Esborso rate nuovi mutui man. straord. Tranvie	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
- Esborso rate mutui rete Comune (non rinegoziati)	- 322.947	-	- 142.145	-	- 142.145	- 284.291	- 284.291	38.656	-12,0%
TOTALE FABBISOGNI MUTUI E FINANZIAMENTI	- 66.891.385	- 11.397.278	- 22.959.882	- 6.478.636	- 29.222.938	- 70.058.734	- 80.814.170	- 3.167.349	4,7%
COPERTURE DEI MUTUI E DEI FINANZIAMENTI									
- Erogazione nuovi finanziamenti	44.713.078	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	4.309.427	9,6%
- Erogazione da società Factoring (gest. operativa)	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Totale incasso da nuovi finanziamenti	44.713.078	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	4.309.427	9,6%
- Incasso per rate mutui rimodulati e vecchi mutui CDP	14.935.691	-	-	-	-	-	-	14.935.691	-100,0%
- Incasso per rate nuovo mutuo CDP	551.652	-	-	-	-	-	-	551.652	-100,0%
Rimborsi da Comune rate mutui Metropolitana	15.487.343	-	-	-	-	-	-	15.487.343	-100,0%
Rimborsi da Comune rate mutui Impianti fissi	-	-	-	-	-	-	-	-	n.d.
Incasso crediti rate mutui scadute	3.983.435	-	-	-	-	-	-	3.983.435	-100,0%
Totale incasso rimborso mutui da Comune	19.470.778	-	-	-	-	-	-	19.470.778	-100,0%
COPERTURE COMPLESSIVE FINANZIAMENTI	64.183.857	19.394.834	15.624.722	4.034.949	9.968.000	49.022.506	49.022.506	- 15.161.351	-23,6%
FLUSSI DI CASSA DELLA GESTIONE FINANZIARIA	- 2.707.528	7.997.556	- 7.335.159	- 2.443.686	- 19.254.938	- 21.036.228	- 31.791.664	- 18.328.700	677,0%

Dati in Euro

La gestione finanziaria del 2025 evidenzia un flusso negativo pari a circa -21 milioni di Euro, dato peggiore dell'omologo dato del 2024 (-18,3 milioni di Euro circa).

Tale dato è fortemente influenzato dai nuovi finanziamenti, che hanno incrementato il fabbisogno finanziario complessivo della Società nel 2025 (3,2 milioni di Euro circa in valore assoluto).

Lo scenario elaborato per le proiezioni al 2026 non tiene conto per prudenza della attivazione dei seguenti progetti non ancora autorizzati ed in attesa di essere contribuiti dagli Enti di riferimento, anche se previsti nei documenti di programmazione (Piano degli Investimenti 2026-2028),:

- 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 2025 consuntivo	I trimestre 2026 previsione	II trimestre 2026 previsione	III trimestre 2026 previsione	IV trimestre 2026 previsione	TOTALE 2026 previsione	differenza 2026-2025	variazione percentuale
ESBORSI								
- Esborsi operativi	- 6.318.268	- 4.561.912	- 4.133.117	- 4.548.900	- 4.002.389	- 17.246.317	- 10.928.049	616,54%
- Investimenti	- 67.636.113	- 14.107.827	- 20.549.303	- 20.942.190	- 17.348.102	- 72.947.423	- 5.311.310	79,6%
- Esborsi finanziari	- 70.058.734	- 11.177.956	- 29.828.389	- 1.964.974	- 14.141.274	- 57.112.602	12.946.131	-44,3%
TOTALE ESBORSI	- 144.013.115	- 29.847.704	- 54.510.809	- 27.456.063	- 35.491.766	- 147.306.342	- 3.293.228	8,7%
INCASSI								
- Incassi operativi (da GTT)	16.250.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	12.000.000	- 4.250.000	-83,0%
- Incassi operativi (da altri)	1.675.937	1.845.296	1.733.629	1.815.562	1.725.378	7.119.865	5.443.927	1138,6%
- Anticipazioni su crediti vs. GTT, Regione e MIT	49.022.506	2.833.225	10.099.909	13.484.350	7.067.062	33.484.546	- 15.537.960	-155,9%
- Contributi su investimenti (da Stato, Regione e Comune)	61.114.689	1.397.465	27.538.191	15.568.569	17.661.759	62.165.984	1.051.295	6,1%
- Rimborsi per mutui (da Comune Torino)	-	-	9.509.897	-	9.574.871	19.084.768	19.084.768	n.d.
TOTALE INCASSI	128.063.132	9.075.985	51.881.625	33.868.480	39.029.071	133.855.162	5.792.030	17,6%
FLUSSO DI CASSA DEL PERIODO	- 15.949.983	- 20.771.719	- 2.629.184	6.412.417	3.537.305	- 13.451.181	2.498.802	-52,1%
- Interessi attivi (passivi) BT	1.712.504	180.000	-	-	-	180.000	- 1.532.504	
TESORERIA DI FINE PERIODO	26.933.701	6.341.981	3.712.798	10.125.214	13.662.520	13.662.520	- 13.271.181	-49,3%

Dati in Euro

I Flussi di Cassa Totali nel 2026 si stimano nel complesso negativi per circa 13,5 milioni di Euro, nuovamente in flessione rispetto all'omologo dato del 2025, anche se in misura leggermente inferiore (Flusso di cassa del periodo da -15,95 milioni di Euro nel 2025 a -13,45 milioni di Euro nel 2026).

Tale risultato risente dell'andamento degli esborsi totali che crescono (+8,7%), non pienamente compensato dal rispettivo aumento degli incassi (+5,8 milioni di Euro circa), che determina una variazione negativa del flusso di cassa del periodo.

La tesoreria del 2026 si prevede che si attesti ad un valore pari a 13,6 milioni di Euro circa, in netto calo rispetto all'omologo dato del 2025 (26,9 milioni di Euro circa), con una riduzione del 49,3% (-13,3 milioni di Euro circa).

L'andamento rappresentato suggerisce un attento monitoraggio dei flussi di cassa nel corso dell'anno, onde evitare che si possano determinare delle criticità finanziarie per la società.

Il rilevante impegno della Società nella realizzazione di numerosi progetti infrastrutturali, determina la necessità di mantenere elevata la liquidità, almeno prossima al 15-20% degli impegni annui.

Si sottolinea come le simulazioni elaborate sono prudenziali, tenuto conto che ancora una volta l'incasso simulato dei contributi (+62,2 milioni di Euro circa) risulta inferiore al flusso simulato degli investimenti (-72,9 milioni di Euro circa).

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

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

Si rinnova, ad ogni modo, la raccomandazione indicata in tutti i Bilanci degli ultimi esercizi 2016-2024, 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 2025, 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 2025 (da 49,5 a 26,3 milioni di Euro);
- o l'adempimento da parte della Città di Torino degli obblighi contrattuali e convenzionali;
- o il rispetto e la garanzia da parte della Città di Torino degli impegni assunti nei confronti di Infratrasporti, con particolare riferimento alla delibera di Consiglio Comunale mecc. 2017 03062/024;
- 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 verrà illustrato nel documento trimestrale finalizzato al controllo analogo da parte della Città di Torino.

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 in modo rilevante a determinare il problema del “*caro materiali*” e del “*caro energia*” oltre che problemi connessi al reperimento di forniture rilevanti per le attività di investimento che svolge Infratrasporti.

* * *

SEDI SECONDARIE

A sensi art. 2428 C.C. IV comma, la società ha una sede secondaria in Corso Inghilterra n. 7 – 10138 Torino.

* * *

Torino, 25 marzo 2026

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

(Prof. Ing. Bernardino Chiaia)



INFRATRASPORTI.TO S.R.L.

Bilancio di esercizio al 31/12/2025

	31/12/2025	31/12/2024
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	15.044	31.884
6) immobilizzazioni in corso e acconti	176.005	3.977.585
7) altre	86.927.951	78.298.305
Totale immobilizzazioni immateriali	87.119.000	82.307.774
II - Immobilizzazioni materiali		
2) impianti e macchinario	72.688.871	71.788.418
3) attrezzature industriali e commerciali	376	
4) altri beni	785.844.873	812.841.596
5) immobilizzazioni in corso e acconti	390.786.832	329.954.254
Totale immobilizzazioni materiali	1.249.320.952	1.214.584.268
Totale immobilizzazioni (B)	1.336.439.952	1.296.892.042
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
3) lavori in corso su ordinazione	240.188	160.636
Totale rimanenze	240.188	160.636
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.884.381	804.744
Totale crediti verso clienti	1.884.381	804.744
4) verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	35.845.373	15.298.812
esigibili oltre l'esercizio successivo	75.662.892	91.231.628
Totale crediti verso controllanti	111.508.265	106.530.440
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	17.772.181	16.250.000
esigibili oltre l'esercizio successivo	8.575.106	33.276.101
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	26.347.287	49.526.101
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	354.123	463.983
Totale crediti tributari	354.123	463.983
5-ter) imposte anticipate	525.123	377.514
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	14.883.410	4.705.797
esigibili oltre l'esercizio successivo	16.512.872	13.980.675
Totale crediti verso altri	31.396.282	18.686.472
Totale crediti	172.015.461	176.389.254
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	26.976.380	41.186.264
3) danaro e valori in cassa	512	1.115
Totale disponibilità liquide	26.976.892	41.187.379
Totale attivo circolante (C)	199.232.541	217.737.269
D) Ratei e risconti	572.362	585.582
Totale attivo	1.536.244.855	1.515.214.893
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	217.942.216	217.942.216
IV - Riserva legale	190.216	177.394
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	3.614.112	3.370.495
Varie altre riserve	2	
Totale altre riserve	3.614.114	3.370.495
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	480.105	256.439

Totale patrimonio netto	222.226.651	221.746.544
B) Fondi per rischi e oneri		
2) per imposte, anche differite	154.662	417.790
4) altri	40.394.346	39.351.148
Totale fondi per rischi ed oneri	40.549.008	39.768.938
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	182.447	216.172
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	49.317.365	42.839.650
esigibili oltre l'esercizio successivo	101.666.224	121.298.271
Totale debiti verso banche	150.983.589	164.137.921
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	19.472.174	32.739.126
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.686.312	1.353.939
Totale debiti verso fornitori	21.158.486	34.093.065
11) debiti verso controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	65.556.320	58.944.583
Totale debiti verso controllanti	65.556.320	58.944.583
11-bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
esigibili entro l'esercizio successivo	10.335.887	8.590.080
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	10.335.887	8.590.080
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	190.069	103.293
Totale debiti tributari	190.069	103.293
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	325.947	295.670
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	325.947	295.670
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	9.932.141	1.750.155
Totale altri debiti	9.932.141	1.750.155
Totale debiti	258.482.439	267.914.767
E) Ratei e risconti	1.014.804.310	985.568.472
Totale passivo	1.536.244.855	1.515.214.893

	31/12/2025	31/12/2024
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	27.146.054	24.482.381
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	79.552	160.636
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2.530.828	2.223.831
5) altri ricavi e proventi		
altri	38.811.861	37.221.256
Totale altri ricavi e proventi	38.811.861	37.221.256
Totale valore della produzione	68.568.295	64.088.104
B) Costi della produzione		
7) per servizi	3.238.792	1.397.108
8) per godimento di beni di terzi	6.932.567	6.810.679
9) per il personale		
a) salari e stipendi	2.504.515	2.342.494
b) oneri sociali	715.113	678.132
c) trattamento di fine rapporto	143.955	137.065
e) altri costi	244.144	190.088
Totale costi per il personale	3.607.727	3.347.779
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.526.212	4.210.331
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	45.875.117	44.609.264
Totale ammortamenti e svalutazioni	50.401.329	48.819.595
12) accantonamenti per rischi	1.043.198	888.454
14) oneri diversi di gestione	98.016	182.913
Totale costi della produzione	65.321.629	61.446.528
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	3.246.666	2.641.576
C) Proventi e oneri finanziari		
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	414.965	1.096.365
altri	324.155	810.492
Totale proventi diversi dai precedenti	739.120	1.906.857
Totale altri proventi finanziari	739.120	1.906.857
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	3.602.748	4.123.163
Totale interessi e altri oneri finanziari	3.602.748	4.123.163
17-bis) utili e perdite su cambi	(4)	
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	(2.863.632)	(2.216.306)
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	383.034	425.270
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	266.747	153.133
imposte relative a esercizi precedenti	46.919	
imposte differite e anticipate	(410.737)	15.698
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	(97.071)	168.831
21) Utile (perdita) dell'esercizio	480.105	256.439

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

Torino, 25 marzo 2026

Il Presidente del Consiglio di amministrazione

Bernardino CHIAIA



	31/12/2025	31/12/2024
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	480.105	256.439
Imposte sul reddito	(97.071)	168.831
Interessi passivi/(attivi)	2.863.628	2.216.306
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	3.246.662	2.641.576
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	1.043.198	888.454
Ammortamenti delle immobilizzazioni	50.401.329	48.819.597
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	407.308	
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	51.851.835	49.708.051
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	55.098.497	52.349.627
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(79.552)	(160.636)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(1.079.637)	(529.075)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(12.934.579)	(7.990.672)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	13.220	(155.680)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	29.235.838	51.502.796
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	22.038.873	40.647.664
Totale variazioni del capitale circolante netto	37.194.163	83.314.397
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	92.292.660	135.664.024
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	(2.863.628)	(2.216.306)
(Imposte sul reddito pagate)	(94.917)	
(Utilizzo dei fondi)	(296.855)	(295.915)
Totale altre rettifiche	(3.255.400)	(2.512.221)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	89.037.260	133.151.803
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(80.755.981)	(92.291.016)
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(9.337.437)	(9.951.342)
Immobilizzazioni finanziarie		
Disinvestimenti		5.699
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(90.093.418)	(102.236.659)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	6.477.715	10.261.560
(Rimborso finanziamenti)	(19.632.047)	(22.152.799)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	2	
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(13.154.330)	(11.891.239)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(14.210.488)	19.023.905
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	41.186.264	22.163.380
Danaro e valori in cassa	1.115	94
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	41.187.379	22.163.474
Di cui non liberamente utilizzabili		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	26.976.380	41.186.264
Danaro e valori in cassa	512	1.115
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	26.976.892	41.187.379
Di cui non liberamente utilizzabili		

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2025

Nota integrativa, parte iniziale

Il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a Euro 480.105.

Struttura del bilancio e criteri di formazione

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2025 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.

La nota integrativa del bilancio chiuso al 31/12/2025 presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

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 31/12/2025; i rinvii al Codice Civile 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 – conflitti 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, iscritte tra le altre immobilizzazioni immateriali e 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 ferofilotranviari e di fermata" del 2023, l'aliquota di ammortamento applicata viene forfettariamente quantificata pari 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.

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

Tipo Bene	% Ammortamento
Software di proprietà	33,33%
Opere e migliorie su beni di terzi	3,33%
Spese di rimodulazione mutui	5,00%
Spese stipula finanziamento	5,00%

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

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 ragguagliata 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.

In continuità con l'esercizio precedente è proseguito il processo di ammortamento, con applicazione del criterio tecnico-economico, del sistema di segnalamento analogico VAL della Linea 1 della Metropolitana Automatica in esercizio. Il medesimo criterio tecnico-economico è stato applicato anche al risconto del relativo contributo.

Il suddetto processo di ammortamento tecnico-economico trova giustificazione nella integrale sostituzione del sistema di segnalamento attualmente in uso – con migrazione da impianto analogico VAL ad impianto digitale basato su tecnologia CBTC. Rispetto all'esercizio precedente, il relativo periodo di ammortamento è stato rideterminato in ragione delle maggiori tempistiche attese per il completamento del processo di migrazione. In coerenza con i documenti di programmazione (Piano degli investimenti 2026-2028), si stima infatti che il cespite esaurirà le sue funzionalità al 31 dicembre 2028 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:

Tipo Bene	% Ammortamento
Impianti ferofilotranviari	3,33%
Costruzioni leggere	3,33%
Mobili e arredi	12,00%
Impianti generici	12,00%
Attrezzature varie	12,00%
Macchine ufficio elettroniche	20,00%

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

Rimanenze

Le rimanenze dei lavori in corso su 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 basata sul confronto tra l'avanzamento delle attività previsto da cronoprogramma contrattuale e quello effettivamente realizzato; detta metodologia è ritenuta particolarmente idonea 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.

Come stabilito dal Principio OIC 15, la Società non ha applicato il criterio del costo ammortizzato in quanto la sua osservanza avrebbe avuto effetti irrilevanti ai fini della rappresentazione veritiera e corretta.

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.

Salvo evidenza di specifico provvedimento che ne garantisca la relativa spettanza e la certa esigibilità, i contributi sono contabilmente iscritti solo al momento dell'effettivo incasso.

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.

Come stabilito dal Principio OIC 19, la Società non ha applicato il criterio del costo ammortizzato in quanto la sua osservanza avrebbe avuto effetti irrilevanti ai fini della rappresentazione veritiera e corretta.

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.

Altre informazioni

La Società, come previsto dal D.Lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative, come meglio specificato nella Relazione sul governo societario.

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

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

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
87.119.000	82.307.774	4.811.226

Le immobilizzazioni immateriali sono pari ad Euro 87.119.000 (Euro 82.307.774 nel precedente esercizio).

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

	Costi di impianto e di ampliamento	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio					
Valore di bilancio	-	31.884	3.977.585	78.298.305	82.307.774
Variazioni nell'esercizio					
Incrementi per acquisizioni	-	-	1.431.535	7.905.902	9.337.437
Riclassifiche	-	-	(5.233.115)	5.233.115	-
Ammortamento	-	16.840	-	4.509.371	4.526.211
Totale variazioni	-	(16.840)	(3.801.580)	8.629.646	4.811.226
Valore di fine esercizio					
Costo	231.334	197.697	176.005	139.740.602	140.345.638
Fondo ammortamento	231.334	182.653	-	52.812.651	53.226.638
Valore di bilancio	-	15.044	176.005	86.927.951	87.119.000

Di seguito sono fornite ulteriori informazioni di dettaglio.

La voce altre immobilizzazioni immateriali include prevalentemente le attività di manutenzione straordinaria effettuate da GTT ed Infra.To sulla rete tranvia di proprietà della Città di Torino (Opere e migliorie su beni di terzi) ed in concessione d'uso ai sensi della relativa Convenzione.

Di seguito il dettaglio della voce altre immobilizzazioni immateriali, presentata in parallelo alle risultanze del precedente esercizio.

Il relativo incremento dell'esercizio 2025 è principalmente giustificato dall'attività di manutenzione straordinaria resa da GTT per totali Euro 7.719.460 e dalla riclassificazione degli interventi realizzati nel biennio 2024-2025 su Via Po e pari ad Euro 5.233.115.

DESCRIZIONE	2025	2024
Opere e migliorie su beni di terzi	85.946.383	77.098.661
Spese di rimodulazione mutui	694.394	848.703
Spese stipula finanziamento	287.174	350.941
TOTALE	86.927.951	78.298.305

La voce immobilizzazioni immateriali in corso ed acconti include prevalentemente gli interventi in corso di realizzazione in relazione al rifacimento del capolinea della linea tranviaria numero 15.

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
1.249.320.952	1.214.584.268	34.736.684

Le immobilizzazioni materiali sono pari ad Euro 1.249.320.952 (Euro 1.214.584.268 nel precedente esercizio).

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio					
Valore di bilancio	71.788.418	-	812.841.596	329.954.254	1.214.584.268
Variazioni nell'esercizio					
Incrementi per acquisizioni	5.042.829	640	14.879.934	60.832.578	80.755.981
Riclassifiche	-	-	-	-	-
Ammortamento	4.142.376	264	41.732.477	-	45.875.117
Altre variazioni	-	-	(144.180)	-	(144.180)
Totale variazioni	900.453	376	(26.996.723)	60.832.578	34.880.864
Valore di fine esercizio					
Costo	124.150.954	12.660	1.502.845.156	390.786.832	2.017.795.602
Fondo ammortamento	51.462.083	12.284	717.000.283	-	768.474.650
Valore di bilancio	72.688.871	376	785.844.873	390.786.832	1.249.320.952

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 della quasi totalità della linea tranviaria 16, a capitale sociale avvenuto, sempre da parte del Socio unico nel mese di dicembre 2014.

Le acquisizioni dell'esercizio sono riferite principalmente ad interventi di manutenzione straordinaria effettuati da GTT sulle linee tranviarie 4 e 16 - rispettivamente per Euro 2.084.112 ed Euro 2.956.558 - e fatturate alla Società ai sensi e per gli effetti dei contratti in essere.

La voce altre immobilizzazioni materiali ricomprende principalmente i beni gratuitamente devolvibili assentiti in concessione ed in via residuale le costruzioni leggere, le macchine d'ufficio elettroniche ed i mobili ed arredi.

In particolare, la voce beni gratuitamente devolvibili ricomprende i beni infrastrutturali relativi alla Linea 1 della Metropolitana automatica di Torino (tratta Collegno - Porta Nuova - Lingotto - Bengasi ed il parcheggio Fermi) in concessione fino al 31 dicembre 2045. Nel corso dell'esercizio, i beni gratuitamente devolvibili hanno registrato un incremento quasi esclusivamente riconducibile all'attività di manutenzione straordinaria realizzata da GTT per Euro 14.783.576 e riaddebitata alla società ai sensi e per gli effetti dei contratti in essere. La voce Costruzioni leggere riferisce invece alle strutture leggere realizzate durante la costruzione della Linea tranviaria n. 4.

Di seguito il dettaglio della composizione della voce altre immobilizzazioni materiali, presentata in parallelo alle risultanze del precedente esercizio.

DESCRIZIONE	2025	2024
Beni gratuitamente devolvibili	783.358.284	810.177.913
Costruzioni leggere	2.411.305	2.577.275
Mobili e arredi	8.426	11.784
Macchine ufficio elettroniche	66.858	74.625
TOTALE	785.844.873	812.841.597

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

La voce immobilizzazioni materiali in corso ed acconti riguarda le opere infrastrutturali in corso di realizzazione ed ammonta nell'esercizio ad Euro 390.786.832 (Euro 329.954.254 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), i lavori collegati alla migrazione del sistema di segnalamento ed all'acquisto del nuovo materiale rotabile relativo alle tratte Lingotto-Bengasi e Collegno-Cascine Vica. Sono altresì iscritte le attività riconducibili all'ampliamento dell'officina treni, alla realizzazione del nuovo deposito presso il Comprensorio Tecnico di Collegno ed alla revisione generale periodica del materiale rotabile.

In via residuale, sono state poi rilevate le attività preliminari di progettazione collegate alla realizzazione della tratta Cascine Vica – Rivoli Centro.

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

Immobilizzazioni finanziarie

Alla data di bilancio, la società non iscrive immobilizzazioni finanziarie.

Attivo circolante

Rimanenze

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
240.188	160.636	79.552

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente Nota integrativa.

Le rimanenze contabilizzate, pari ad Euro 240.188 (Euro 160.636 nel precedente esercizio) rappresentano l'avanzamento al 31 dicembre 2025 delle attività di progettazione e servizi rese 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.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Lavori in corso su ordinazione	160.636	79.552	240.188
Totale rimanenze	160.636	79.552	240.188

Crediti iscritti nell'attivo circolante

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari ad Euro 172.015.461 (Euro 176.389.254 nel precedente esercizio).

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
172.015.461	176.389.254	(4.373.793)

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota a scadere entro l'esercizio	Quota a scadere oltrel'esercizio	Di cui durata residua superiore a 5 anni
Crediti verso clienti	804.744	1.079.637	1.884.381	1.884.381	-	-
Crediti verso imprese controllanti	106.530.440	4.977.825	111.508.265	35.845.373	75.662.892	5.618.155
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	49.526.101	(23.178.814)	26.347.287	17.772.181	8.575.106	-
Crediti tributari	463.983	(109.860)	354.123	354.123	-	-
Attività per imposte anticipate	377.514	147.609	525.123	-	-	-
Crediti verso altri	18.686.472	12.709.810	31.396.282	14.883.410	16.512.872	6.863.716
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	176.389.254	(4.373.793)	172.015.461	70.739.468	100.750.870	12.481.871

Crediti verso clienti

La voce restituisce un saldo di Euro 1.884.381, di cui Euro 1.707.453 per fatture da emettere.

L'andamento dei crediti commerciali nel corso dell'esercizio appare in crescita rispetto all'omologo dato del 2024, pari ad Euro 804.744.

Detto risultato 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 per fatture da emettere verso il Commissario straordinario per Euro 1.514.760 – di cui Euro 856.508 per costi del personale (pari a ca. 80% del totale dei crediti verso clienti).

L'elevata incidenza dei crediti iscritti alla chiusura dell'esercizio nei confronti del Commissario straordinario è stata cagionata dalla necessità di definire procedure chiare e standardizzate per accelerare il processo autorizzativo dei rimborsi alla società.

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 111.508.265, in aumento rispetto all'omologo dato del 2024, pari ad Euro 106.530.440.

Tali crediti si riferiscono, per Euro 103.307.095, 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 riferisce invece prevalentemente al credito maturato nei confronti della Città di Torino per l'attività supporto nella predisposizione del progetto preliminare di variante del PRG vigente ed in misura minore ad altri servizi di engineering.

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO	2025	2024
A - Mutui per lavori Metropolitana	75.974.353	72.803.814
B - Mutui per "oneri accessori" Metropolitana	27.048.451	25.958.471
C - Mutui per impianti fissi tranviari	284.291	277.282
PARZIALE (A+B+C)	103.307.095	99.039.567
D - Contributi per infrastrutture	7.490.873	7.490.873
E - Servizi di engineering	710.298	-
TOTALE (A+B+C+D+E)	111.508.265	106.530.440

I suddetti crediti hanno scadenza per Euro 35.845.373 entro l'esercizio 2026.

In particolare, la quota di credito in scadenza nel 2026 è composta per Euro 35.135.075 dai contributi a copertura delle quote capitale dei finanziamenti di competenza della Città di Torino in scadenza nell'anno e per Euro 710.298 da crediti per servizi di engineering.

In sintesi, la composizione complessiva dei crediti verso la Città di Torino, pari ad Euro 111.508.265, risulta essere la seguente:

- Euro 103.307.095 per rate dei mutui a scadere negli esercizi futuri, che saranno soggette a ristoro da parte della Città alla naturale scadenza (lettere A-B-C).
- Euro 7.490.873 per oneri accessori collegati alla realizzazione della Linea 1 della Metropolitana automatica (lettera D).
- Euro 710.298 per servizi di engineering (lettera E).

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 su di un orizzonte di 20 anni e per la somma massima di cui sopra. 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 seguente è riportato il dettaglio della scadenza dei crediti correlati ai contratti di finanziamento (dove MTR ed II.FF. indicano rispettivamente i crediti correlati alla metropolitana ed agli impianti fissi ferrofilotranviari).

NUMERO	MUTUO	SETTORE	CREDITO RESIDUO	ENTRO ESERCIZIO SUCCESSIVO	ENTRO 5 ANNI
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	5.970.181	1.987.781	5.970.181
2	Intesa Sanpaolo	MTR	1.343.759	452.641	1.343.759
4	Intesa Sanpaolo	MTR	7.391.276	2.489.727	7.391.276
5	Mutuo Unicredit Banca	MTR	15.696.683	5.449.673	15.696.683
6	Mutuo Unicredit Banca	MTR	3.162.850	1.098.100	3.162.850
8	Intesa Sanpaolo	II.FF.	22.284.573	7.506.485	22.284.573
9	Intesa Sanpaolo	MTR	4.858.265	1.636.491	4.858.265
10	Intesa Sanpaolo	MTR	284.291	284.291	284.291
11	Intesa Sanpaolo	II.FF.	17.128.527	5.769.687	17.128.527
12	Intesa Sanpaolo	MTR	4.044.611	1.362.414	4.044.611
13	Intesa Sanpaolo	MTR	7.503.113	2.527.399	7.503.113
14	Intesa Sanpaolo	MTR	7.514.954	2.531.388	7.514.954
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	6.124.012	2.038.999	6.124.012
TOTALE CREDITI FINANZIARI VERSO COMUNE			103.307.095	35.135.075	103.307.095

Il credito in scadenza entro l'esercizio successivo, e pari ad Euro 35.135.075, è riferito per Euro 19.566.339 alla quota parte delle rate dei mutui di competenza 2025 (per capitale ed interessi) e soggetta a contribuzione da parte della Città. Con riferimento al suddetto credito di Euro 19.566.339 la società sta predisponendo specifica compensazione con i debiti che la stessa evidenzia nei confronti della Città.

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

Crediti verso società sottoposte al controllo indiretto della controllante Città di Torino

La voce restituisce un saldo di Euro 26.347.287, in contrazione rispetto all'omologo dato del 2024, pari ad Euro 49.526.101.

Tali crediti 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 è decrementato sensibilmente nel corso dell'esercizio 2025, ca. -47% pari a ca. 23,2 milioni di Euro in valore assoluto.

Nel corso dell'esercizio GTT ha regolarmente dato esecuzione al piano dei pagamenti 2025 in forza:

- dell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 25 gennaio 2024 e relativo al piano di rientro parziale del debito per il periodo 01/01/2024 – 30/06/2025;
- dell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 24 settembre 2025 e relativo al piano di rientro integrale del debito residuo per il periodo 01/07/2025 - 30/09/2027.

Nonostante la difficile situazione congiunturale, GTT sta rispettando tutti gli Accordi sottoscritti.

Il credito in scadenza oltre l'esercizio 2026 è stimato in Euro 8.575.106.

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 dei crediti tributari ammonta ad Euro 354.123, in contrazione rispetto all'esercizio precedente, pari ad Euro 463.983. Detti crediti hanno integrale scadenza nell'esercizio successivo. Di seguito il dettaglio della composizione della voce viene esposto parallelamente al dato dell'esercizio 2024.

DESCRIZIONE	2025	2024
Crediti verso Erario per IVA	166.711	79.235
Crediti verso Erario per Ires	187.412	244.873
Crediti verso Erario per Irap	-	139.875
TOTALE	354.123	463.983

Crediti per imposte anticipate

La voce restituisce un saldo di Euro 525.123 in incremento rispetto all'esercizio precedente, pari ad Euro 377.514. 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 restituisce un saldo di Euro 31.396.282, in incremento rispetto all'esercizio precedente di Euro 12.709.810. Di seguito il dettaglio della composizione della voce viene esposto parallelamente al dato dell'esercizio 2024.

DESCRIZIONE	2025	2024
Conto corrente vincolato Commissario Linea 2	8.158.893	-
Crediti diversi non commerciali verso fornitori	237.863	-
Crediti verso fornitori per anticipi su servizi	2.613	2.613
Crediti verso banche per competenze da liquidare	207.537	587.327
Crediti verso personale per prestiti aziendali	8.198	28.992
Crediti verso personale per abbonamenti familiari	395	327
Crediti verso personale per assicurazioni	-	1.092
Altri crediti verso i dipendenti	-	3.732
Crediti verso Inps per contributi su malattia	124.797	121.797
Contributi CCNL Agenzia A.M.M. T.	237.278	118.057
Deposito welfare aziendale	5.882	916
Crediti v/Inail	357	-
Crediti v/Erario per imposta sostitutiva TFR	13.723	13.340
Crediti v/Erario per ritenute TFR	3.389	-
Crediti v/MIT per contributi DM433	22.389.321	17.797.816
Crediti per depositi cauzionali in denaro	6.034	10.464
TOTALE	31.396.282	18.686.472
di cui esigibili oltre 5 anni:		
Crediti v/MIT per contributi DM433	6.863.716	4.863.950
OLTRE 5 ANNI	6.863.716	4.863.950

Coerentemente con le disposizioni dell'OIC 14, la voce include il saldo del conto corrente bancario, intestato alla società, su cui transitano le risorse ministeriali assegnate alla Città di Torino in relazione alla realizzazione delle Linea 2 della Metropolitana automatica di Torino e dalla stessa trasferite al Commissario straordinario. Detta classificazione, in ottemperanza ai principi contabili nazionali, tiene conto del vincolo di destinazione delle somme ministeriali, non già liberamente disponibili per la gestione ordinaria della società ma specificamente destinate alla realizzazione dell'intervento. In questo senso Infra.To, società in house providing della Città di Torino e struttura di supporto tecnico del Commissario in forza di specifica Convenzione, opera sul predetto conto corrente bancario esclusivamente dietro specifica ordinanza di pagamento emessa dal Commissario medesimo.

Al fine di sterilizzare contabilmente gli effetti economici della suddetta iscrizione di credito, la società iscrive corrispondente passività tra gli altri debiti per somme vincolate a favore del Commissario.

La voce crediti verso altri include inoltre il 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 attraverso la Città di Torino (soggetto beneficiario dei contributi), nei limiti di spesa annuali previsti dal Decreto Dirigenziale 118 del 11/04/2022 e su di un orizzonte temporale pluriennale.

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2025 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso controllanti iscritti nell'attivo circolante	Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante
Italia	1.884.381	111.508.265	26.347.287
Totale	1.884.381	111.508.265	26.347.287

Area geografica	Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	Totale crediti iscritti nell'attivo circolante
Italia	354.123	525.123	31.396.282	172.015.461
Totale	354.123	525.123	31.396.282	172.015.461

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
26.976.892	41.187.379	(14.210.487)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	41.186.264	(14.209.884)	26.976.380
Assegni			
Denaro e altri valori in cassa	1.115	(603)	512
Totale disponibilità liquide	41.187.379	(14.210.487)	26.976.892

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

Ratei e risconti attivi

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
572.362	585.582	(13.220)

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

Anche per tali poste, i criteri adottati nella valutazione e nella conversione dei valori espressi in moneta estera sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.

Non sussistono, al 31/12/2025, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Risconti attivi	Totale ratei e risconti attivi
Valore di inizio esercizio	585.582	585.582
Variazione nell'esercizio	(13.220)	(13.220)
Valore di fine esercizio	572.362	572.362

In continuità con l'esercizio precedente la voce include il risconto dell'upfront fee e degli oneri accessori collegati all'apertura, nel 2022, di linea di finanziamento evergreen da 45 Milioni di Euro con il pool bancario composto in uguali quote di partecipazione da Cassa Depositi e Prestiti e Banco Santander ed all'apertura, nel 2024, di ulteriore linea di credito con Banco BPM per un importo massimo di 21 Milioni di Euro.

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Upfront fee linee di credito	250.943
Oneri access. linee di credito	104.850
Licenze d'uso software	107.448
Fitti passivi ed oneri access.	75.734
Polizza assicurative	27.607
Altri diversi	5.780
Totale	572.362

Oneri finanziari capitalizzati

Ai sensi dell'art. 2427 comma 1 numero 8 del Codice civile, nel corso dell'esercizio la società ha capitalizzato oneri finanziari per complessivi Euro 1.557.747. La capitalizzazione di tali oneri riferisce a interessi passivi ed oneri finanziari sostenuti dalla società strettamente e specificamente in relazione ad operazioni finanziarie perfezionate per cofinanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali in corso di costruzione.

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente		Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Attribuzione dividendi	Altre destinazioni	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	217.942.216	-	-	-	-	-	-	217.942.216
Riserva legale	177.394	-	12.822	-	-	-	-	190.216
Riserva straordinaria	3.370.495	-	243.617	-	-	-	-	3.614.112
Altre riserve varie	-	-	2	-	-	-	-	2
Totale altre riserve	221.490.105	-	256.441	-	-	-	-	221.746.546
Utile (perdita) d'esercizio	256.439	-	(256.439)	-	-	-	480.105	480.105
Totale Patrimonio Netto	221.746.544	-	2	-	-	-	480.105	222.226.651

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.)

	Importo	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
				per copertura perdite	per altre ragioni
Capitale	217.942.216	B			
Riserva legale	190.216	A,B			
Altre riserve:					
Riserva straordinaria	3.614.112	A,B,C,D	3.614.112		
Altre riserve varie	2				
Totale altre riserve	3.614.114		3.614.112		
Totale	221.746.546		3.614.112		
Residua quota distribuibile			3.614.112		

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

A completamento delle informazioni fornite sul patrimonio netto, si specifica che non sono state iscritte riserve di rivalutazione.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi Euro 40.549.008 in aumento rispetto all'omologo dato del 2024, pari ad Euro 39.768.938.

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
40.549.008	39.768.938	780.070

Di seguito il dettaglio della composizione ed i movimenti del periodo.

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	417.790	39.351.148	39.768.938
Variazioni nell'esercizio			
Utilizzo nell'esercizio	263.128	(1.043.198)	(780.070)
Totale variazioni	(263.128)	1.043.198	780.070
Valore di fine esercizio	154.662	40.394.346	40.549.008

Tra i fondi per imposte sono iscritte passività per imposte differite per Euro 154.662 relative a differenze temporanee tassabili, per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo della presente nota integrativa.

La voce "Altri fondi", al 31/12/2025, pari a Euro 40.394.346, risulta invece così composta:

- Fondo Rinnovo Legge 204 per Euro 27.590.121: il fondo, trasferito alla società all'atto di scissione del Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., è stato originariamente costituito da quest'ultima a fronte di contributi statali straordinari finalizzati al rafforzamento finanziario delle aziende di trasporto nell'ottica del rinnovo e dell'ammodernamento delle tecnostutture del trasporto pubblico. Nell'esercizio non ci sono state variazioni.
- Fondo Rinnovo e ripristino beni gratuitamente devolvibili per 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 9.311.625: 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 in costruzione - 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 1.043.198 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 coerenza con i documenti di programmazione (Piano degli investimenti 2026-2028). 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.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi Euro 182.447 (Euro 216.172 nel precedente esercizio). Il debito per TFR quantifica l'effettivo impegno dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi ad essa derivanti al 31/12/2025. L'importo è al netto delle anticipazioni concesse ai dipendenti a norma di legge.

Di seguito le movimentazioni di dettaglio.

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
182.447	216.172	(33.725)

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Valore di inizio esercizio	216.172
Variazioni nell'esercizio	
Utilizzo nell'esercizio	33.725
Totale variazioni	(33.725)
Valore di fine esercizio	182.447

Debiti

Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota a scadere entro l'esercizio	Quota a scadere oltrel'esercizio	Di cui durata residua superiore a 5 anni
Debiti verso banche	164.137.921	(13.154.332)	150.983.589	49.317.365	101.666.224	-
Debiti verso fornitori	34.093.065	(12.934.579)	21.158.486	19.472.174	1.686.312	-
Debiti verso controllanti	58.944.583	6.611.737	65.556.320	65.556.320	-	-
Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	8.590.080	1.745.807	10.335.887	10.335.887	-	-
Debiti tributari	103.293	86.776	190.069	190.069	-	-
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	295.670	30.277	325.947	325.947	-	-
Altri debiti	1.750.155	8.181.986	9.932.141	9.932.141	-	-
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	267.914.767	(9.432.328)	258.482.439	155.129.903	103.352.536	-

Di seguito il dettaglio della voce debiti al 31/12/2025

Debiti verso banche

Il saldo del debito verso banche al 31/12/2025, pari a Euro 150.983.589 (Euro 164.137.921 nel precedente esercizio), comprensivo dei mutui passivi, esprime l'effettivo debito per capitale ed interessi maturati ed esigibili.

Il debito verso banche è diminuito del 8% circa rispetto al precedente esercizio.

La presente voce di bilancio include i debiti verso banche collegati ai mutui passivi, alla linea di finanziamento evergreen accesa nel corso dell'esercizio 2022 con il pool bancario CDP/Santander, alla linea di credito accesa nel 2024 con Banco BPM ed al finanziamento per anticipo contributi acceso con MPS nel 2025. Di seguito il dettaglio.

DEBITI VERSO BANCHE	2025	2024
Debiti verso banche per mutui	125.379.565	143.451.943
Finanziamento CDP/Santander	12.602.826	20.685.978
Finanziamento BPM	3.001.198	-
Finanziamento MPS	10.000.000	-
TOTALE	150.983.589	164.137.921

La quota a scadere entro l'esercizio successivo ammonta ad Euro 49.317.365 ed è composta per Euro 26.714.539 da debiti verso le banche finanziatrici per mutui, come meglio specificato sotto, per Euro 12.602.826 dal finanziamento CDP/Santander e per Euro 10.000.000 dal finanziamento MPS, entrambi in scadenza nel corso dell'esercizio 2026.

Nella tabella che segue vengono riportati i residui debiti per mutui suddivisi per tipologia di infrastruttura finanziata.

DEBITI PER MUTUI	2025	2024
A - Mutui per lavori Metropolitana	80.060.244	92.232.767
B - Mutui per "oneri accessori" Metropolitana	25.278.892	29.454.359
C - Mutui per impianti fissi tranviari	-	277.282
D - Mutuo per acquisto Linea 4	20.040.429	21.487.534
TOTALE	125.379.565	143.451.943

I mutui passivi bancari ammontano a complessivi Euro 125.379.565, di cui Euro 26.714.539 a scadere entro l'esercizio successivo. La posta contabile risulta essere in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di Euro 18.072.378 in attuazione dell'Accordo raggiunto con tutte le Banche finanziatrici nel dicembre 2018 per la definizione di nuovi piani di ammortamento delle differenti operazioni di mutuo.

Nel corso dell'esercizio 2025 è stato estinto il mutuo numero 10 nei confronti di Banca Intesa Sanpaolo S.p.A. Nella tabella seguente vengono esposti, per i singoli mutui, l'importo originariamente erogato, il debito residuo al termine dell'esercizio corrente e la quota a scadere entro l'esercizio successivo.

Si specifica che non vi sono debiti con scadenza superiore ai 5 anni.

DEBITI PER MUTUI						
NUMERO	BANCA	SETTORE	IMPORTO INIZIALE	DEBITO RESIDUO	ENTRO ESERCIZIO SUCCESSIVO	OLTRE ESERCIZIO SUCCESSIVO
1	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	51.533.607	7.739.034	1.442.303	6.296.732
4	Intesa Sanpaolo	MTR	23.361.344	6.711.923	1.238.213	5.473.710
5	Unicredit	MTR	55.876.000	17.383.874	4.530.930	12.852.944
8	Intesa Sanpaolo	MTR	59.836.339	18.121.051	3.342.964	14.778.087
11	Intesa Sanpaolo	MTR	59.500.000	18.765.182	3.461.793	15.303.389
13	Intesa Sanpaolo	MTR	39.920.000	10.966.555	2.023.106	8.943.450
TOTALE MUTUI METROPOLITANA			290.027.290	79.687.621	16.039.308	63.648.313
2	Intesa Sanpaolo	MTR	12.011.755	1.092.699	201.581	891.118
6	Unicredit	MTR	15.735.307	2.792.621	727.869	2.064.752
9	Intesa Sanpaolo	MTR	21.143.911	3.950.575	728.800	3.221.774
12	Intesa Sanpaolo	MTR	13.469.065	3.288.939	606.742	2.682.197
14	Intesa Sanpaolo	MTR	23.250.257	6.110.903	1.127.337	4.983.566
15	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	33.000.000	1.034.040	192.711	841.329
17	Cassa Depositi e Prestiti	MTR	19.000.000	6.949.255	1.295.114	5.654.142
TOTALE MUTUI ONERI ACCESSORI METROPOLITANA			137.610.295	25.219.032	4.880.154	20.338.878
7	Mutuo Banca OPI	II.FF.	8.511.000	-	-	-
10	Mutuo Banca Intesa	II.FF.	3.961.000	-	-	-
TOTALE MUTUI IMPIANTI FISSI TRANVIARI			12.472.000	-	-	-
16	Unicredit	LINEA 4	50.000.000	19.816.699	5.138.863	14.677.836
TOTALE MUTUO ACQUISTO LINEA TRANVIARIA 4			50.000.000	19.816.699	5.138.863	14.677.836
TOTALE MUTUI			490.109.585	124.723.351	26.058.325	98.665.026
Debiti per competenza da liquidare nell'anno 2025				656.214	656.214	-
TOTALE GENERALE DEBITI PER MUTUI				125.379.565	26.714.539	98.665.026

I suddetti debiti finanziari trovano riscontro nella contropartita registra tra i crediti verso la Città di Torino, trattandosi, in tutto o in parte, di operazioni finanziarie controgarantite dal socio unico, con esclusione del mutuo stipulato con banca Unicredit per l'acquisto della linea tranviaria 4.

Con riferimento agli altri finanziamenti bancari, si segnala quanto segue.

La 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 - è finalizzata all'anticipo finanziario dei 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 2025 troverà automatico ristoro attraverso la canalizzazione, su conto dedicato Santander, dei flussi attivi dei contributi statali per attività completate e rendicontate al Ministero. La fase di rimborso si completerà nel mese di maggio 2026 con la conseguente estinzione del finanziamento.

La linea di credito accesa con Banco BPM nel 2024 per un importo massimo di 21 Milioni di Euro è finalizzata all'anticipazione dei contributi ministeriali destinati alla realizzazione del nuovo deposito treni di Collegno e distribuiti su di un orizzonte temporale ultradecennale. Anche in questo caso il debito esposto al 31 dicembre 2025 troverà automatico ristoro attraverso la canalizzazione, su conto dedicato BPM, dei flussi attivi dei contributi statali per attività completate e rendicontate al Ministero.

Il finanziamento MPS da 10 milioni di Euro, stipulato ad ottobre 2025, è finalizzato all'anticipo finanziario delle istanze di contribuzione presentate al Ministero in relazione all'intervento di prolungamento della linea 1 della Metropolitana automatica di Torino - tratta Collegno-Cascine Vica in corso di realizzazione.

Il finanziamento sarà integralmente rimborsato nel corso dell'esercizio 2026 al momento dell'incasso del relativo contributo.

Debiti verso fornitori

La voce è pari ad Euro 21.158.486 (Euro 34.093.065 nel precedente esercizio), di cui Euro 14.373.767 per fatture da ricevere, principalmente relative agli investimenti infrastrutturali in corso di realizzazione. Il dato evidenzia un decremento rispetto al 2024 di 12.934.579 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 1.686.312 – operate in prevalenza nei confronti degli appaltatori delle opere infrastrutturali e che saranno liquidate all'atto del collaudo delle stesse.

Tutti i debiti non sono assistiti da garanzie reali.

Debiti verso controllante

Il debito verso la Controllante Città di Torino è pari ad Euro 65.556.320 (Euro 58.944.583 nel precedente esercizio).

Il dato dell'esercizio si incrementa di Euro 6.611.737 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 ferofilotranviarie 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 10.335.887 (Euro 8.590.080 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

I debiti tributari ammontano ad Euro 190.069 (Euro 103.293 nel precedente esercizio).

Di seguito il dettaglio.

DEBITI TRIBUTARI	2025	2024
Erario c/ritentute lavoratori dipendenti	91.683	86.107
Erario c/saldo Irap	45.471	-
Erario c/ritentute lavoratori autonomi	44.276	10.500
Erario c/ritentute co.co.co - co.co.pro.	5.708	5.710
Erario c/imposta sostitutiva TFR	2.930	976
TOTALE	190.069	103.293

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

I debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale ammontano ad Euro 325.947 (Euro 295.670 nel precedente esercizio). Di seguito il dettaglio.

DEBITI PREVIDENZIALI	2025	2024
INPS lavoro dipendente	119.291	108.459
INPS gestione separata	8.195	8.199
Contributi MBO dirigenti	19.760	16.043
Contributi SIAMM funzionari	94.509	88.234
Contributi premio dipendenti	33.017	31.563
Contributi rateo ferie/permessi/14ma	51.174	42.979
Inail	-	193
TOTALE	325.947	295.670

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 ammontano ad Euro 9.932.141 (Euro 1.750.156 nel precedente esercizio). Di seguito il dettaglio.

ALTRI DEBITI	2025	2024
Verso il Commissario Metro L2	8.158.893	-
Verso il personale dipendente	563.210	555.250
Verso fondi di previdenza complementare	19.541	14.363
Depositi cauzionali	38.034	-
Diversi	1.152.464	1.180.543
TOTALE	9.932.141	1.750.156

Come già evidenziato, la società iscrive, tra gli altri debiti ed in contropartita al conto corrente vincolato su cui transitano le risorse ministeriali assegnate alla Città di Torino in relazione alla realizzazione della Linea 2 della Metropolitana automatica di Torino e dalla stessa trasferite al Commissario straordinario, Euro 8.158.893 per somme vincolate a favore del Commissario straordinario medesimo.

I suddetti debiti sono estinguibili entro l'esercizio successivo.

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2025 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente.

Area geografica	Debiti verso banche	Debiti verso fornitori	Debiti verso controllanti	Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti
Italia	144.682.176	21.158.486	65.556.320	10.335.887
Spagna	6.301.413	-	-	-
Totale	150.983.589	21.158.486	65.556.320	10.335.887

Area geografica	Debiti tributari	Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	Altri debiti	Totale
Italia	190.069	325.947	9.932.141	252.181.026
Spagna	-	-	-	6.301.413
Totale	190.069	325.947	9.932.141	258.482.439

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Non sussistono debiti assistiti da garanzia reale su beni sociali.

Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

Non sussistono debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine.

Ratei e risconti passivi

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi Euro 1.014.804.310 (Euro 985.568.472 nel precedente esercizio).

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
1.014.804.310	985.568.472	29.235.838

	Ratei passivi	Risconti passivi	Totale ratei e risconti passivi
Valore di inizio esercizio	985.568.472		985.568.472
Variazione nell'esercizio	(985.543.799)	1.014.779.636	29.235.838
Valore di fine esercizio	24.673	1.014.779.636	1.014.804.310

La composizione della voce è così dettagliata.

Descrizione	Importo
Contributi Stato Metro	702.655.299
Contributi Stato Tranvia	38.984.986
Contributi Regione Metro	69.149.990
Contributi Comune Torino Metro	190.297.018
Contributi Comune Torino IIFF	12.862.478
Contributi Comune Collegno	828.986
Ratei passivi	24.673
Bonus investimenti	880
Totale	1.014.804.310

Trattasi principalmente di contributi che la società 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 34.085.980 e sono aumentati principalmente per effetto degli ulteriori contributi contabilizzati per il co-finanziamento delle opere in corso di realizzazione.

Non sussistono al 31/12/2025, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni ad eccezione dei contributi correlati alle infrastrutture in esercizio ed in corso di realizzazione.

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Il valore della produzione dell'esercizio ammonta ad Euro 68.568.298 (Euro 64.088.104 nel precedente esercizio).

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
68.568.295	64.088.104	4.480.191

Di seguito il dettaglio delle movimentazioni del periodo.

Descrizione	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	27.146.054	24.482.381	2.663.673
Variazioni lavori in corso su ordinazione	79.552	160.636	(81.084)
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	2.530.828	2.223.831	306.997
Altri ricavi e proventi	38.811.861	37.221.256	1.590.605
Totale	68.568.295	64.088.104	4.480.191

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

In coerenza con il disposto dell'art. 2427 comma 1 numero 10 del Codice civile, di seguito viene esposta la ripartizione dei ricavi per categorie di attività.

A.1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	2025	2024	Differenziale
Canoni base metropolitana	10.028.757	10.028.757	-
Canoni base tranvia	10.800.000	10.800.000	-
Adeguamento canoni	4.530.522	3.207.978	1.322.544
Concessione spazi pubblicitari	343.897	341.167	2.730
Altre prestazioni di servizi	1.442.878	-	1.442.878
Progettazione Linea 2	-	104.479	(104.479)
TOTALE	27.146.054	24.482.381	2.663.673

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 (numero 8 treni).

L'adeguamento dei canoni restituisce un sensibile incremento rispetto all'esercizio precedente, anche per effetto della minore riduzione, rispetto all'esercizio precedente, del canone Metro – convenzionalmente determinata nell'esercizio corrente in Euro 1.000.000 (Euro 1.833.100 nel 2024) ai sensi dell'Atto Aggiuntivo sottoscritto con GTT S.p.A. in data 23 giugno 2023 e successive modifiche 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 stati adeguati per un importo pari al 50% dell'inflazione programmata registrata nell'anno (1,6%).

Per quanto concerne le altre prestazioni di servizi trattasi prevalentemente di ricavi collegati ad attività rese a favore della Città di Torino. Nel bilancio corrente le altre prestazioni di servizi sono state classificate, per una migliore esposizione, nella voce A.1 di conto economico. Nell'esercizio precedente, le stesse erano classificate in A.5 di conto economico per un importo complessivo di Euro 239.088, restituendo così un differenziale positivo, anno su anno, di Euro 1.203.790.

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

In coerenza con il disposto dell'art. 2427 comma 1 del Codice civile, di seguito la ripartizione per area geografica.

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	27.146.054
Totale	27.146.054

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce accoglie l'avanzamento al 31 dicembre 2025 delle altre prestazioni di servizi e dell'attività 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. Di seguito il dettaglio.

A.3) VARIAZIONE LAVORI SU ORDINAZIONE	2025	2024	Differenziale
Altre prestazioni di servizi	8.523	62.131	(53.608)
Attività di centrale di committenza	71.029	98.505	(27.476)
TOTALE	79.552	160.636	(53.608)

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce è composta come segue.

A.4) INCREMENTI IMMOB. PER LAVORI INTERNI	2025	2024	Differenziale
Oneri finanziari capitalizzati	1.557.747	1.185.046	372.701
Engineering tranviario capitalizzato	168.504	122.560	45.944
Engineering metropolitana capitalizzato	804.577	916.225	(111.648)
TOTALE	2.530.828	2.223.831	306.997

Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, pari ad Euro 2.530.828, 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 Euro 1.557.747, relativi a finanziamenti delle opere infrastrutturali in corso di realizzazione. Nel caso specifico, l'importo indicato è costituito da interessi passivi ed altri oneri finanziari maturati in relazione all'utilizzo della linea di finanziamento sottoscritta con Cassa Depositi e Prestiti Spa e Banco Santander, all'utilizzo della linea di credito accesa con Banco BPM e dei finanziamenti erogati da MPS per l'anticipo delle istanze di contribuzione ministeriali.

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

La voce è composta come segue.

A.5) ALTRI RICAVI E PROVENTI	2025	2024	Differenziale
Contributi per investimenti	34.085.980	33.620.792	465.188
Contributi spese tecniche metropolitana	1.726.757	1.625.825	100.932
Contributi spese tecniche tranvia	680.532	529.146	151.386
Contributi rinnovo CCNL	337.957	280.245	57.712
Contributi oneri malattia	3.000	3.000	-
Sopravvenienze attive	220.539	47.157	173.382
Riaddebiti assicurativi	101.399	175.817	(74.418)
Riaddebiti al Commissario Metro L2	1.608.782	414.078	1.194.704
Ricavi diversi	45.000	331.272	(286.272)
Proventizzazione del fondo rischi	-	192.153	(192.153)
Bonus investimenti	1.760	1.760	-
Arrotondamenti attivi	153	11	142
TOTALE	38.811.860	37.221.256	1.590.604

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, pari ad Euro 34.085.980, sono contributi regolarmente incassati durante la fase di realizzazione delle opere contribuite 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 del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro degli Autoferrotrantvieri (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.

Come già evidenziato, la voce accoglie infine la rendicontazione dei costi sostenuti da Infra.To in relazione all'attività di supporto a favore del Commissario straordinario della Linea 2 ed a questi riaddebitati.

Costi della produzione

I costi della produzione dell'esercizio ammontano ad Euro 65.321.629 (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.

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
65.321.629	61.446.528	3.875.101

Di seguito il dettaglio.

Descrizione	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Servizi	3.238.792	1.397.108	1.841.684
Godimento di beni di terzi	6.932.567	6.810.679	121.888
Salari e stipendi	2.504.515	2.342.494	162.021
Oneri sociali	715.113	678.132	36.981
Trattamento di fine rapporto	143.955	137.065	6.890
Altri costi del personale	244.144	190.088	54.056
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	4.526.212	4.210.331	315.881
Ammortamento immobilizzazioni materiali	45.875.117	44.609.264	1.265.853
Accantonamento per rischi	1.043.198	888.454	154.744
Oneri diversi di gestione	98.016	182.913	(84.897)
Totale	65.321.629	61.446.528	3.875.101

Costi per servizi

Di seguito il dettaglio.

COSTI PER SERVIZI	2025	2024	Differenziale
Servizi di pulizia	20.120	17.471	2.649
Formazione del personale	18.353	14.320	4.033
Vestiaro dipendenti	847	4.505	(3.658)
Emolumenti Collegio Sindacale ed ODV	83.840	83.840	-
Energia elettrica	14.796	16.507	(1.711)
Spese di manutenzione e riparazione	52.825	65.926	(13.100)
Compensi agli amministratori	55.000	55.000	-
Compenso Revisore	14.310	12.000	2.310
Prestazioni assimilate al lavoro dipendente	14.393	53.289	(38.896)
Spese e consulenze legali	225.971	127.870	98.100
Consulenze fiscali	27.311	14.934	12.377
Altre consulenze	1.803.632	207.429	1.596.203
Software in licenza d'uso	133.319	113.616	19.703
Abbonamenti a libri e pubblicazioni	10.448	5.924	4.524
Spese telefoniche/internet	54.966	26.246	28.720
Spese bancarie	199.219	79.219	120.000
Assicurazioni	323.182	321.201	1.981
Spese di rappresentanza	5.450	1.877	3.573
Spese di viaggio e trasferta	50.813	55.251	(4.438)
Quote associative	53.298	45.798	7.501
Mensa e buoni pasto	74.887	71.986	2.901
Spese di spedizione	190	878	(688)
Facchinaggio e traslochi	-	1.500	(1.500)
Acqua	-	101	(101)
Spese postali	7	-	7
Valori bollati	64	420	(356)
Rimborsi spese dipendenti	1.550	-	1.550
TOTALE	3.238.792	1.397.108	1.841.684

L'incremento dell'esercizio è sostanzialmente correlato alla voce altre consulenze. Detto incremento è principalmente motivato dai costi sostenuti dalla società in relazione alle attività di supporto rese a favore della Città di Torino, all'attività di progettazione della linea tranviaria 12 ed ai costi, poi riaddebitati, correlati all'attività di struttura di supporto a favore del Commissario straordinario della linea 2. In misura minore si registra anche un incremento delle spese bancarie, correlate alle nuove operazioni finanziarie poste in essere nell'esercizio, e delle spese legali.

Costi per godimento beni di terzi

Di seguito il dettaglio.

COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI	2025	2024	Differenziale
Canone base a Comune di Torino Rete Tranviaria	4.180.000	4.180.000	-
Canone base per allungamento Concessione Metropolitana	1.700.000	1.700.000	-
Adeguamento canone Tranviario	543.768	506.278	37.490
Adeguamento canone Metro	187.969	172.985	14.984
Affitti e locazioni	193.230	158.846	34.384
Spese condominiali	96.448	68.088	28.360
Noleggi	16.168	14.288	1.880
Noleggio auto	12.200	4.933	7.267
Noleggio auto - canone servizi	2.783	5.261	(2.478)
TOTALE	6.932.567	6.810.679	121.888

I costi per godimento beni di terzi sono principalmente costituiti dai canoni che Infra.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 2025 a +1,6%.

Costi per il personale

La voce comprende:

COSTO DEL PERSONALE	2025	2024	Differenziale
Salari e Stipendi	2.504.515	2.342.494	162.021
Oneri sociali	715.113	678.132	36.981
Trattamento di fine rapporto	143.955	137.065	6.890
Altri costi del personale	244.144	190.088	54.055
TOTALE	3.607.726	3.347.779	259.947

L'incremento dell'esercizio, pari al 7,7% circa, è anche correlato all'attivazione del nuovo CCNL, che ha avuto un impatto negativo complessivo sul costo del personale pari ad Euro 120.823 e dall'incremento del costo per lavoro interinale di Euro 43.656.

Il costo per il rinnovo del CCNL ha peraltro trovato solo parziale ristoro nei contributi statali dedicati e pari a circa 60.000 Euro.

Di seguito il dettaglio delle singole voci di costo.

SALARI E STIPENDI	2025	2024	Differenza
Stipendi dipendenti	2.504.515	2.342.494	162.021
TOTALE	2.504.515	2.342.494	162.021

ONERI SOCIALI	2025	2024	Differenza
Contributi Inps dipendenti	685.253	647.717	37.535
Inail	15.435	14.998	437
Fasi	14.425	10.617	3.808
Previndai	-	4.800	(4.800)
TOTALE	715.113	678.132	36.981

TRATTAMENTO FINE RAPPORTO	2025	2024	Differenza
T.F.R. dell'esercizio	122.793	122.773	20
F.do Previndai quota TFR Dirigenti	10.341	3.399	6.942
F.do Tesoreria quota TFR Dirigenti	10.821	10.893	(72)
TOTALE	143.955	137.065	6.890

ALTRI COSTI DEL PERSONALE	2025	2024	Differenza
Assidai Dirigenti	4.758	4.530	228
Fondo TPL salute	4.608	7.956	(3.348)
Priamo Impiegati	7.557	4.944	2.613
Priamo Funzionari	8.794	10.110	(1.315)
Previndai	11.868	-	11.868
Quota Cral	50	-	50
Visite mediche di controllo	2.264	1.961	303
Oneri retributivi contrib. interinali	204.244	160.588	43.656
TOTALE	244.144	190.088	54.055

Ammortamento delle immobilizzazioni

La voce comprende:

AMMORTAMENTI	2025	2024	Differenza
Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali	4.526.212	4.210.331	315.881
Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali	45.875.117	44.609.264	1.265.853
TOTALE	50.401.328	48.819.595	1.581.734

L'incremento degli ammortamenti è principalmente correlato al venire meno, nel corso dell'esercizio corrente ed a differenza del precedente biennio 2023-2024, dell'interruzione del servizio della linea metro nel mese di agosto per lo svolgimento delle attività connesse alla migrazione del sistema di segnalamento. Conseguentemente, in assenza di interruzioni del servizio, gli ammortamenti della metro, e così anche i correlati risconti, sono stati nuovamente conteggiati sulla base di 12 mesi/anno.

Di seguito il dettaglio.

AMMORTAMENTI IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	2025	2024	Differenza
Quota ammort.to software	16.840	18.140	(1.300)
Quota ammort.to Opere e migliorie su beni di terzi	4.291.294	3.974.114	317.180
Quota ammort.to spese accessorie su mutui	154.310	154.310	-
Quota ammort.to spese stipula finanziamento	63.767	63.767	-
TOTALE	4.526.212	4.210.331	315.881

AMMORTAMENTI IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	2025	2024	Differenza
Quota ammort.to Metropolitana Collegno - Porta Nuova	25.122.339	23.661.954	1.460.385
Quota ammort.to Metropolitana Porta Nuova - Lingotto	8.899.575	8.776.971	122.604
Quota ammort.to Metropolitana Lingotto - Bengasi	7.468.364	7.917.463	(449.099)
Quota ammort.to Impianti Filoferrotranviari	4.136.863	4.009.669	127.195
Quota ammort.to Parcheggio Fermi	39.248	33.885	5.363
Quota ammort.to Costruzioni Leggere	165.970	165.970	-
Quota ammort.to Impianti Generici	5.512	5.969	(457)
Quota ammort.to Attrezzature varie	264	142	122
Quota ammort.to Mobili e arredi	3.357	3.341	16
Quota ammort.to Macchine d'ufficio elettroniche	33.624	33.901	(277)
TOTALE	45.875.117	44.609.264	1.265.853

Accantonamento per rischi

L'accantonamento dell'esercizio, pari ad Euro 1.043.198, riflette essenzialmente l'adeguamento del fondo rischi ed oneri in base alle valutazioni effettuate dall'Organo amministrativo.

Oneri diversi di gestione

Di seguito il dettaglio.

ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2025	2024	Differenza
Imposte di bollo	1.533	1.520	13
IMU	22.892	21.619	1.273
Imposta di registro	122	8.600	(8.478)
Diritti camerali	1.879	1.917	(38)
Altre imposte e tasse	13.804	11.233	2.571
Sopravvenienze passive	36.148	117.207	(81.059)
Altri oneri di gestione	21.638	20.817	821
TOTALE	98.016	182.913	(84.897)

Proventi e oneri finanziari

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

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
(2.863.632)	(2.216.306)	(647.326)

Descrizione	31/12/2025	31/12/2024	Variazioni
Proventi diversi dai precedenti	739.120	1.906.857	(1.167.737)
(Interessi e altri oneri finanziari)	(3.602.748)	(4.123.163)	520.415
Utili (perdite) su cambi	(4)		(4)
Totale	(2.863.632)	(2.216.306)	(647.326)

Proventi finanziari

La voce, che ammonta nell'esercizio ad Euro 739.120 (Euro 1.906.857 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 piano di rientro sottoscritto in data 25 gennaio 2024.

L'importo degli interessi attivi verso GTT si riduce sensibilmente rispetto all'esercizio precedente principalmente a causa della riduzione della relativa esposizione creditoria.

Di seguito il dettaglio.

ALTRI PROVENTI FINANZIARI	2025	2024	Differenza
Interessi attivi su depositi bancari	323.790	810.492	(486.702)
Interessi attivi verso GTT	414.965	1.096.365	(681.400)
Interessi attivi su prestiti dipendenti	366	-	366
TOTALE	739.120	1.906.857	(1.167.737)

Interessi ed altri oneri finanziari

Di seguito viene esposta la suddivisione della voce, con specifica suddivisione tra quelli relativi, a debiti verso banche e quelli ad altre fattispecie.

INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	2025	2024	Differenza
Interessi passivi su mutui	1.925.393	2.843.029	(917.636)
Interessi passivi su altri finanziamenti	1.367.463	840.225	527.238
Oneri accessori su altri finanziamenti	309.874	439.883	(130.009)
Interessi passivi su debiti v/fornitori	18	26	(8)
TOTALE	3.602.748	4.123.163	(520.415)

La voce interessi passivi su altri finanziamenti accoglie gli interessi maturati in relazione alla linea di credito CDP-Santander, alla linea di credito BPM ed ai finanziamenti MPS. La voce oneri accessori su altri finanziamenti accoglie invece gli oneri per mancato utilizzo ed il risconto dell'upfront fee sulla linea di credito CDP-Santander e sulla linea di credito BPM.

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	2025	2024	Differenza
Interessi passivi su mutui	(6.192.921)	(9.221.872)	3.028.951
Quota rimborsata dalla Città di Torino	4.267.528	6.378.843	(2.111.315)
VALORE NETTO	(1.925.393)	(2.843.029)	917.636

La riduzione degli interessi passivi sui mutui, del 12,6% circa, è dovuta al combinato effetto della riduzione dei tassi di interesse e della riduzione dell'indebitamento.

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

Di seguito la ripartizione degli interessi ed oneri finanziari ai sensi dell'art. art. 2427, primo comma, n. 12, c.c.

INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI	2025	2024	Differenza
Debiti verso banche	3.602.730	4.123.137	(520.407)
Altri	18	26	(8)
TOTALE	3.602.748	4.123.163	(520.415)

Utile e perdite su cambi

Nel corso dell'esercizio la società ha realizzato, in relazione all'unica operazione passiva posta in essere nel periodo, una perdita su cambi di importo marginale (Euro 4). Alla data di chiusura dell'esercizio non risultano iscritte poste in valuta.

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Non sussistono.

Importo e natura dei singoli elementi di ricavo/costo di entità o incidenza eccezionali

Non sussistono.

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

Di seguito il dettaglio delle imposte sul reddito d'esercizio, suddivise tra correnti differite ed anticipate.

Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
(97.071)	168.831	(265.902)

Imposte	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024	Variazioni
Imposte correnti:	266.747	153.133	113.614
IRES	72.997	153.133	(80.136)
IRAP	193.750		193.750
Imposte relative a esercizi precedenti	46.919		46.919
Imposte differite (anticipate)	(410.737)	15.698	(426.435)
IRES	(388.830)	15.698	(404.528)
IRAP	(21.907)		(21.907)
Totale	(97.071)	168.831	(265.902)

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

Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)

IRES		
Risultato d'esercizio ante imposte		383.034
Imposte sul reddito effettive	72.997	19,1%
Minori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		
- emolumento amministratore es. precedente corrisposto nell'es.	3.240	0,8%
- premi di risultato personale es. precedente erogati nell'es.	51.280	13,4%
- deduzione Ires da Irap	5.694	1,5%
- altre variazioni in diminuzione	2.671	0,7%
- utilizzo perdite riportabili	291.987	76,2%
Maggiori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		
- emolumento amministratore non corrisposto nell'es.	-3.758	-1,0%
- accertamento premi di risultato personale dell'es.	-70.640	-18,4%
- accantonamento fondo rischi ed oneri	-250.368	-65,4%
- costi autovetture deducibili	-3.855	-1,0%
- altre variazioni in aumento	-7.321	-1,9%
Imposte sul reddito teoriche	91.927	24,0%

Determinazione dell'imponibile IRAP

IRAP		
Valore aggiunto (base imponibile Irap)		7.897.591
Imposte sul reddito effettive	193.750	2,5%
Minori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		
- deduzioni personale dipendente	142.851	1,8%
- altre variazioni in diminuzione	295	0,0%
Maggiori imposte (rispetto all'aliquota teorica)		
- costi, compensi ed utili di cui art. 11.1 lett. b) Dlgs 446	-3.493	0,0%
- Imu	-961	0,0%
- altre variazioni in aumento	-743	0,0%
Imposte sul reddito teoriche	331.699	86,6%

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma n. 14, C.c. si evidenziano le informazioni richieste sulla fiscalità differita e anticipata:

Fiscalità differita / anticipata

Le principali differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate sono indicate nella tabella seguente unitamente ai relativi effetti.

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	Esercizio 2025				Esercizio 2024			
	Ammontare differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
Imposte anticipate:								
Compensi amministratori non erogati	15.660	3.758	-	-	13.500	3.240	-	-
Perdita fiscale su interessi di mora	515.539	123.730	-	-	515.539	123.730	-	-
Fondo rischi ed oneri	1.410.053	338.413	1.410.053	59.222	888.454	213.229	888.454	37.315
Totale anticipate	1.941.252	465.901	1.410.053	59.222	1.417.493	340.199	888.454	37.315
Imposte differite:								
Interessi di mora 2022	644.424	154.662	-	-	644.424	154.663	-	-
Interessi di mora 2024	-	-	-	-	1.096.365	263.128	-	-
Totale differite	644.424	154.662	-	-	1.740.789	417.791	-	-
Imposte differite (anticipate) nette		(311.239)		(59.222)		77.592		(37.315)

	IRES	IRAP
A) Differenze temporanee		
Totale differenze temporanee deducibili	1.941.252	1.410.053
Totale differenze temporanee imponibili	644.424	-
Differenze temporanee nette	(1.296.828)	(1.410.053)
B) Effetti fiscali		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	77.592	(37.315)
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(388.831)	(21.907)
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(311.239)	(59.222)

Dettaglio delle differenze temporanee escluse

	Importo al termine esercizio precedente	Variazioni nell'esercizio	Importo al termine esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
Perdite fiscali a nuovo	3.592.883	(1.216.609)	2.376.274	24%	570.306		
Fondo rischi ed oneri	7.379.973	521.599	7.901.572	24%	1.896.377	4,2%	331.866
Fondo rinnovo L. 204	27.590.121	-	27.590.121	24%	6.621.629	4,2%	1.158.785
Fondo ripristino	3.492.601	-	3.492.601	24%	838.224	4,2%	146.689
Quote associative	2.179	(2.179)	-	24%	-	4,2%	-
Premi dipendenti	213.668	80.664	294.332	24%	70.640	4,2%	12.362
	42.271.425	(616.525)	41.654.900		9.997.176		1.649.702

Informativa sulle perdite fiscali

	Ammontare esercizio corrente	Ammontare esercizio precedente
Perdite fiscali		
di esercizio precedenti	2.891.813	4.108.442
Totale perdite fiscali	2.819.365	4.108.422

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

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

PERSONALE IMPIEGATO	DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	TOTALE
Numero medio 2025 (FTE)	4,00	4,58	39,25	47,83

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello degli autoferrotranvieri.

Esclusivamente per i dirigenti il contratto applicato è quello delle aziende di servizi di pubblica utilità.

Compensi, anticipazioni e crediti concessi ad amministratori e sindaci e impegni assunti per loro conto

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).

	Amministratori	Sindaci
Compensi	55.000	55.000

Compensi al revisore legale o società di revisione

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.

Nella tabella seguente, il dettaglio suddiviso per tipologia di attività svolte.

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 2025. In data 17 marzo 2026 l'attività è stata positivamente completata con la trasmissione da parte del Revisore al Comune di Torino della relazione richiesta.

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	12.000
Altri servizi di verifica svolti	2.310
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	14.310

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

Ai sensi dell'art. 2427 c.1 n.9, le garanzie esistenti al 31/12/2025 sono inerenti a polizze fidejussorie ricevute da terzi per un importo pari ad Euro 36.382.203.

I beni immobili di terzi in uso/prestito ammontano a circa 129,5 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 sulle operazioni con parti correlate

Rapporti con il socio unico Città di Torino

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

Posizioni creditorie al 31/12/2025 per fatture da emettere:

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Determinazione impegno	Saldo al 31/12/2025
Fattura numero 6 del 16/01/2026	Determinazione Dirigenziale DD 6272 del 23/10/2024	44.928
Fattura numero 7 del 22/01/2026	Determinazione Dirigenziale DD 8023 del 02/12/2025	18.000
Fattura numero 16 del 13/02/2026	Determinazione Dirigenziale 4846 del 07/08/2025	13.500
Fattura numero 8 del 28/01/2026	Determinazione Dirigenziale 2137 del 10/04/2025	633.870
TOTALE		710.298

Posizioni creditorie al 31/12/2025 non soggette a fatturazione:

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Numero	Saldo al 31/12/2025
A.1.1 - Mutui per lavori Metropolitana		75.974.353
-) Mutuo n. 1 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 1999/9685 del 11/11/1999	5.970.181
-) Mutuo n. 4 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2002/5740 del 30/07/20002	7.391.276
-) Mutuo n. 5 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596 del 30/09/2003	15.696.683
-) Mutuo n. 8 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515 del 14/09/2004	22.284.573
-) Mutuo n. 11 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472 del 06/09/2005	17.128.527
-) Mutuo n. 13 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442 del 09/05/2006	7.503.113
A.1.2 - Mutui per oneri accessori Metropolitana		27.048.451
-) Mutuo n. 2 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2000/12803 del 22/12/2000	1.343.759
-) Mutuo n. 6 - Unicredit Banca	Delibera n. 2003/7596 del 30/09/2003	3.162.850
-) Mutuo n. 9 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/6515 del 14/09/2004	4.858.265
-) Mutuo n. 12 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2005/6472 del 06/09/2005	4.044.611
-) Mutuo n. 14 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2006/3442 del 09/05/2006	7.514.954
-) Mutuo n. 17 - Cassa Depositi e Prestiti	Delibera n. 2014/07319/024 del 30/12/2014	6.124.012
A.1.3 - Mutui per Impianti Fissi Tranviari		284.291
-) Mutuo n. 10 - Intesa Sanpaolo	Delibera n. 2004/04-11989/64 del 14/12/2004	284.291
Contributi per oneri accessori 2010-2011 Metro	Delibera Giunta Com. n.2011 07973/024 del28/12/2011	7.490.873
TOTALE		110.797.968

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 ferrolotranviario dalla scissa GTT alla beneficiaria Infra.To. Il totale dei crediti vantati dalla Società verso la Città di Torino, socio unico della società in house Infra.To, ammonta quindi ad Euro 111.508.265.

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

Oggetto e Descrizione Bene/Servizio	Data	Saldo al 31/12/2025
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria (residuo)	2015	1.147.655
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2015	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2015	116.084
Debito per adeguamento canoni Metro	2015	17.034
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2016	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2016	120.380
Debito per adeguamento canoni Metro	2016	18.751
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2017	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2017	146.183
Debito per adeguamento canoni Metro	2017	29.064
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2018	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2018	167.814
Debito per adeguamento canoni Metro	2018	37.709
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2019	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2019	193.900
Debito per adeguamento canoni Metro	2019	48.136
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2020	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2020	189.527
Debito per adeguamento canoni Metro	2020	46.387
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2021	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2021	200.450
Debito per adeguamento canoni Metro	2021	50.753
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2022	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2022	355.956
Debito per adeguamento canoni Metro	2022	112.905
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2023	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2023	482.963
Debito per adeguamento canoni Metro	2023	163.666
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2024	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2024	506.278
Debito per adeguamento canoni Metro	2024	172.985
Debito per canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2025	4.180.000
Debito canone allungamento della concessione Linea 1 Metro	2025	1.700.000
Debito per adeguamento canoni concessione della gestione Rete Tranviaria	2025	543.768
Debito per adeguamento canoni Metro	2025	187.969
TOTALE		65.556.320

Conseguentemente al 31 dicembre 2025 i rapporti di credito/debito verso il socio unico Città di Torino risulato essere pari a:

CREDITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2025		DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2025	
COMMERCIALI	710.298	COMMERCIALI	-
FINANZIARI	110.797.968	FINANZIARI	65.556.320
DIVERSI	-	DIVERSI	-
TOTALE	111.508.265	TOTALE	65.556.320

Nel corso dell'esercizio 2025 non sono state operate compensazioni.

Come già segnalato nel paragrafo dedicato ai crediti verso le imprese controllanti, la società e la Città stanno perfezionando una compensazione, tra crediti e debiti, per un importo complessivo di Euro 19.566.339.

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 2025. In data 17 marzo 2026 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 31/12/2025	DEBITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2025	DEBITI VERSO COMUNE DI TORINO AL 31/12/2025	CREDITI VERSO LA PARTECIPATA AL 31/12/2025
Infratrasporti.To S.r.l.	111.494.792	115.395.795	65.556.320	65.559.079

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

La Società espone crediti per Euro 111.494.792.

La Città espone debiti per Euro 115.395.795.

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 (- 11.391.876).

La società espone debiti per Euro 65.556.320.

La Città espone crediti per Euro 65.559.079.

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 3.450 Euro.

Con riferimento alle differenze rilevate in relazione ai crediti, si segnala quanto segue.

La differenza tra il credito esposto in bilancio da Infra.To (Euro 111.508.265) ed il saldo precedentemente trasmesso alla Città nell'ambito della procedura di allineamento delle rispettive poste (Euro 111.494.792) è dettato dall'iscrizione di maggiori crediti per fatture da emettere in relazione ad attività la cui rendicontazione si è conclusa in data successiva rispetto alla sopra richiamata comunicazione saldi.

La differenza tra il credito esposto dalla Città ed il saldo comunicato da Infra.To viene spiegata come 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 11.391.876 è invece sostanzialmente riconducibile a contributi ministeriali nelle disponibilità della Città alla fine dell'esercizio 2025 ma non ancora liquidati ad Infra.To a quella data e conseguentemente non contabilizzati dalla società.

Nella redazione del progetto di Bilancio 2025, così come già per i Bilanci del periodo 2017-2024, 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 Infra.To, la società ha chiesto ed ottenuto dalla Città stessa (nota Infra.To 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

Infra.To verso la Città di Torino medesima in modo da consentire ad Infra.To 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 stati computati tutti gli interessi addebitati dalle banche sulle quote di competenza e controgarantite nel rimborso dalla Città di Torino, in ragione degli accordi stipulati con le banche stesse da Infra.To e controgarantiti dalla Città medesima.

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. 9,7 milioni di Euro, solo parzialmente finanziati con contributi statali (Decreto 443/2021 - Deficit Manutentivi).

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	26.312.755	31.291	10.141.932	33.721.732	25.730.676	414.965

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 Infra.To.

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 Infra.To 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.

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Crediti totali	26.347.287	49.526.101
- per fatture emesse	21.410.836	44.818.559
- per fatture da emettere	4.901.919	4.673.010
- altri crediti	34.532	34.532

	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Debiti totali	10.335.887	8.590.080
- per fatture ricevute	162.665	-
- per fatture da ricevere	10.141.932	8.560.183
- altri debiti	31.291	29.897

Il credito netto di Infra.To nei confronti di GTT è decrementato sensibilmente nel corso dell'esercizio 2025, - 47% pari a ca. -23,2 milioni di Euro.

Nel corso dell'esercizio GTT ha regolarmente dato esecuzione al piano dei pagamenti 2025 in forza:

- dell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 25 gennaio 2024 e relativo al piano di rientro parziale del debito per il periodo 01/01/2024 – 30/06/2025;
- dell'Accordo sottoscritto tra le parti in data 24 settembre 2025 e relativo al piano di rientro integrale del debito residuo per il periodo 01/07/2025 - 30/09/2027.

Alla data di approvazione del presente documento GTT ha pienamente rispettato tutti gli Accordi sottoscritti.

Nella redazione del Bilancio 2025 così come già per i Bilanci del precedente periodo 2016 - 2024, 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 sottoscritto nel 2025 risulta essere coerente con il tasso di mercato anche in ragione delle tempistiche di rientro della posizione - rientro integrale della posizione entro il mese di settembre 2027.

Nell'esercizio 2025 sul debito pregresso sono maturati interessi attivi pari a complessivi 414.965 Euro.

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Di seguito sono riportati i principali fatti di rilievo occorsi dopo la chiusura dell'esercizio 2025.

- Relativamente all'appalto Linea 1 – migrazione del sistema di segnalamento e fornitura del materiale rotabile, si segnala l'avvenuta consegna in data 06/02/2026 del quarto treno di produzione Alstom ed il rilascio da parte della Commissione di Sicurezza all'avvio della fase di shadow mode tappa fondamentale per lo sviluppo del nuovo sistema di segnalamento CBTC;
- Con decreto del 25 febbraio 2026-5 marzo 2026 il Tribunale di Roma ha dichiarato estinto, per rinuncia, il procedimento ex art. 44 C.C.I.I. presentato da ICI in data 28.08.2025.

Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Ai sensi dell'art. 1, comma 125, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che, nel corso dell'esercizio 2025, la società ha incassato dalla Pubblica Amministrazione contribuzioni per un importo complessivo di Euro 61.333.425. Di seguito il dettaglio.

ENTE	CAUSALE	IMPORTO
Ministero Infrastrutture e Trasporti	Contributi destinati alle opere infrastrutturali in corso di realizzazione	61.114.689
Agenzia Mobilità Piemontese	Contributo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro	218.736
TOTALE		61.333.425

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

Risultato d'esercizio al 31/12/2025	Euro	480.105
5% a riserva legale	Euro	24.005
a riserva straordinaria	Euro	456.100

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto, potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa e Rendiconto finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Torino, 25 marzo 2026

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 2025

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

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 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 2025, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un utile di esercizio di Euro 480.105.

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 13 aprile 2026 contenente un giudizio senza modifica.

Pertanto, da quanto riportato nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale *“il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, 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

Abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento.

Abbiamo partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e delle Assemblee dei soci e, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare.

Abbiamo acquisito dall'organo amministrativo anche durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo acquisito conoscenza e abbiamo vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento, anche in funzione della rilevazione tempestiva di situazioni di crisi o di perdita della continuità, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni; 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.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e l'esame dei documenti aziendali e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire oltre quanto riportato nel precedente paragrafo.

In particolare nel corso dell'anno 2025:

- si sono tenute otto 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;
- non sono pervenute denunce dai soci ex art. 2408 c.c. o ex art. 2409 c.c.;
- 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.

BILANCIO D'ESERCIZIO

In merito al bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 riferiamo quanto segue:

- abbiamo verificato che gli Amministratori hanno dichiarato la conformità alle norme di riferimento che disciplinano la redazione del bilancio d'esercizio;
- 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 dell'intera rete tranviaria della Città di Torino ad esclusione della Linea tranviaria 4 e di parte della Linea tranviaria 16, di proprietà della società, 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 esercizi 2016-2024, ovvero che la capacità della Società di adempiere alle proprie obbligazioni nei confronti dei propri Fornitori e delle Banche finanziatrici in una situazione di equilibrio economico-finanziario, tenuto anche conto della propria natura di società in *house providing* del Comune di Torino quale società delle infrastrutture del trasporto pubblico locale, è strutturalmente correlata a:
 - il sostanziale rispetto degli accordi stipulati con GTT per il rientro del debito accumulato; in tal senso nel 2025, 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 2025 (da 49,5 a 26,3 milioni di Euro);

- l'adempimento da parte della Città di Torino degli obblighi contrattuali e convenzionali;
- il rispetto e la garanzia da parte della Città di Torino degli impegni assunti nei confronti della Società, con particolare riferimento alla delibera di Consiglio Comunale mecc. 2017 03062/024;
- la flessibilità circa il rimborso dei debiti della Società verso la Città di Torino in linea con le indicazioni della nota di Infratrasporti.to S.r.l. prot. 78 del 24/01/2018 condivise dal Comune di Torino con nota prot. 215/680.1 del 31/01/2018;
- l'adempimento da parte della Città di Torino, specificatamente dedotto dal "Contratto Servizi Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino" (Contratto di Servizio), stipulato in data 29 ottobre 2012, segnatamente a quanto indicato all'art. 25, comma 16, circa gli obblighi di finanziare e/o reperire le risorse finanziarie necessarie alla copertura degli investimenti di manutenzione straordinaria della rete tranviaria rimasta di proprietà alla Città stessa;
- 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. 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* 2026-2028 da parte del Consiglio di Amministrazione all'ordine del giorno dell'assemblea dei soci del 19 febbraio 2026.

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. 175/2016”, che risulta comprendere le informazioni richieste dalla citata normativa, cui si rinvia nel dettaglio.

CONCLUSIONI

Considerando la situazione economica generale e gli scenari geopolitici che incidono sui mercati, nonché i rilevanti investimenti previsti e in corso, il Collegio Sindacale raccomanda alla Società di mantenere il consueto e costante monitoraggio della situazione economica e finanziaria.

Si sottolinea pertanto:

- l'importanza di un'attenta programmazione finanziaria e la necessità di garantire 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;
- la necessità di mantenere un attento e costante monitoraggio dei flussi previsionali di entrata e uscita, con verifica dei dati preventivi ed effettivi, che suggeriscono di mantenere alto il livello di attenzione sul *cash flow* per evitare possibili tensioni finanziarie.

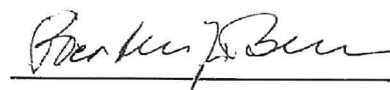
In conclusione, considerando le risultanze dell'attività da noi svolta e il giudizio espresso nella relazione rilasciata dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale non rileva motivi che ostino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, 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, 13 aprile 2026.

Il Collegio Sindacale

(Pier Luigi Passoni)

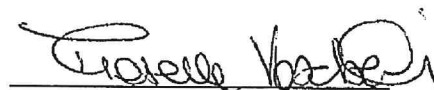
Presidente



Handwritten signature of Pier Luigi Passoni in black ink, written over a horizontal line.

(Fiorella Vaschetti)

Sindaco effettivo



Handwritten signature of Fiorella Vaschetti in black ink, written over a horizontal line.

(Paolo Rizzello)

Sindaco effettivo



Handwritten signature of Paolo Rizzello in blue ink, written over a horizontal line.

Infratrasporti.To S.r.l.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025

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 2025, 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 2025, 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 PALERMO PIACENZA PISA ROMA TORINO TREVISO

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 2025, 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.

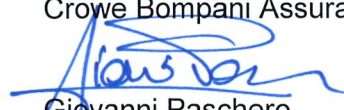
A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Infratrasporti.To S.r.l. al 31 dicembre 2025.

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, 13 aprile 2026

Crowe Bompani Assurance Services SpA


Giovanni Paschero
(Socio)