

5 T S.R.L.

Relazione sulla Gestione al 31/12/2019

Dati Anagrafici	
Sede in	TORINO
Codice Fiscale	06360270018
Numero Rea	TORINO 779874
P.I.	06360270018
Capitale Sociale Euro	100.000,00 i.v.
Forma Giuridica	SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
Settore di attività prevalente (ATECO)	52.21.9
Società in liquidazione	no
Società con Socio Unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Denominazione della società o ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento	
Appartenenza a un gruppo	no
Denominazione della società capogruppo	
Paese della capogruppo	
Numero di iscrizione all'albo delle cooperative	

Gli importi presenti sono espressi in Euro

Signori Soci,

sottoponiamo alla Vostra approvazione il Progetto di Bilancio al 31 dicembre 2019, redatto con l'osservanza della disciplina civilistica vigente.

L'esercizio si è chiuso con un valore della produzione di Euro 6.680.174 e un utile di esercizio di Euro 37.794 dopo ammortamenti e accantonamenti per Euro 469.474, e imposte correnti ed anticipate per Euro 35.048.

Maggiori particolari in ordine ai dati contabili della gestione sono espressi nella Nota integrativa che corredda il Bilancio.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Società 5T svolge attività di:

- sviluppo, gestione ed erogazione di servizi di mobilità in generale ed infomobilità attraverso la progettazione, realizzazione e gestione di sistemi ITS;
- servizi di supporto specialistico per la definizione e lo sviluppo di soluzioni ITS e servizi connessi e correlati;
- sviluppo e gestione di sistemi per il monitoraggio e la regolazione del trasporto pubblico e servizi correlati di informazione ai cittadini;
- sviluppo e gestione di sistemi per la regolazione della domanda di mobilità, per il monitoraggio e controllo del traffico ivi compresa la regolazione semaforica, per la sicurezza stradale e per i servizi correlati di informazione al cittadino;
- sviluppo e gestione di sistemi anche per la bigliettazione elettronica e l'integrazione tariffaria e servizi correlati per gli utenti finali e gli operatori del settore;
- sviluppo e gestione di sistemi per il monitoraggio e l'efficiamento della logistica connessa al trasporto merci e servizi correlati;
- studio, sviluppo e ricerca nei settori di impresa di cui alle precedenti linee anche attraverso l'accesso a programmi e canali di finanziamento di organismi comunitari o internazionali mediante la costituzione a tal fine (o la partecipazione in) raggruppamenti temporanei di impresa, consorzi anche stabili e società consortili, reti d'impresa, società e GEIE;
- acquisizione ed elaborazione di dati ed informazioni relative al trasporto delle persone e delle merci per la produzione di analisi e studi a supporto della pianificazione della mobilità.

La Società può compiere tutte le operazioni commerciali, industriali, mobiliari, immobiliari e finanziarie funzionalmente connesse al raggiungimento dell'oggetto sociale, utili od opportune per favorire lo sviluppo e l'estensione della società, escluse soltanto quelle attività espressamente riservate dalla legge a categorie particolari di soggetti e quelle attività attinenti a particolari materie regolate da leggi specifiche.

Fatto salvo il limite di cui all'art. 2361 cod. civ., la società può altresì assumere, sempre al solo fine del perseguimento dell'oggetto sociale, partecipazioni od interessenze in altre società o imprese, aventi oggetto analogo, affine o complementare al proprio. La società può altresì prestare garanzie reali e/o personali per obbligazioni proprie anche a favore di enti pubblici o società controllati o collegati. (v. art. 2474 c.c.)

La Società è tenuta ad eseguire la parte prevalente della propria attività a favore degli enti partecipanti alla medesima ed esercitanti il controllo analogo sulla stessa.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2019 è intervenuto un cambiamento nell'assetto societario; la quota di partecipazione del Socio GTT S.p.A. che deteneva il 35% è stata ceduta in parte al Comune di Torino (21%) ed in parte alla Regione Piemonte (14%) e pertanto a fine esercizio le quote di partecipazione risultano:

- Comune di Torino 51%
- Regione Piemonte 44%
- Città Metropolitana di Torino 5%.

Per l'anno 2019 i Soci di 5T hanno definito come obiettivo societario la predisposizione di un piano industriale triennale; tale piano è stato elaborato sulla base di un lavoro preliminare di definizione di alcuni scenari che sono stati condivisi in apposita riunione nel mese di marzo che ha permesso di delineare una prospettiva di sviluppo del piano. Nel mese di dicembre il Consiglio di Amministrazione societario ha deliberato il piano industriale triennale 2020-2022.

Si ritiene che il piano triennale costituisca uno strumento di governance importante per la direzione della società e che pertanto sia opportuno provvedere annualmente all'aggiornamento di tale piano mantenendo l'orizzonte triennale.

Andamento della gestione

Si riportano nel seguito in sintesi gli andamenti delle attività e dei contratti per ciascun socio.

ATTIVITA' PER IL SOCIO COMUNE DI TORINO

La gestione del sistema 5T per il 2019 ha fatto riferimento al contratto di gestione quinquennale "Servizi per la gestione integrata della mobilità e dell'infomobilità 2016 - 2021". Si tratta di un contratto che riconosce a 5T il ruolo di gestore di servizi di pubblica utilità e prevede la possibilità di rivedere annualmente i corrispettivi in funzione delle esigenze della Città relative ai servizi inerenti la mobilità. Come il precedente, anche il nuovo contratto si basa su meccanismi di bonus/malus calcolati in base al livello di servizio effettivamente erogato.

La disponibilità del Sistema 5T dell'anno 2019 è risultata del **94,98%** leggermente inferiore al valore medio del 2018, pari al 95,22%, calcolata, per consentire un confronto con i dati calcolati negli anni precedenti, sul sistema centrale, gli apparati SPOT, i VMSI e gli apparati VMSP. Come nel 2018, nel 2019 non è più stata considerata la disponibilità degli apparati VIA in quanto dal 1° aprile 2016, la manutenzione degli apparati VIA di seconda e terza generazione è effettuata da GTT, mentre la manutenzione degli apparati VIA di prima generazione non è più effettuata a seguito di accordi presi con GTT ed il Comune.

La modalità di valutazione della priorità semaforica dal 2017 è stata ridefinita nell'ambito del nuovo contratto (attivo dall'aprile 2016) sia come modalità di acquisizione, sia come valore obiettivo. Con la nuova modalità le prestazioni della priorità semaforica sono misurate rispetto alla velocità commerciale delle linee, definendo come livelli target di priorità semaforica i valori per cui la velocità commerciale misurata risulta superiore a quella programmata di oltre il 5%.

A partire dal 2019 la misura delle prestazioni della priorità semaforica è stata estesa alle 3 linee bus (2, 18, 68) su cui è stato esteso questo servizio nel corso del 2018. I valori misurati nel 2019 di questo indicatore risultano pari all' **82,04%**, leggermente inferiori rispetto a quanto misurato nel 2018.

Anche nel 2019 è stato gestito il portale unico di infomobilità della Città di Torino "Muoversi a Torino" che estende le funzionalità della mappa navigabile già presente dal 2017. Questo portale raccoglie le informazioni sempre aggiornate su tutto quello che riguarda la mobilità in città, sui servizi di trasporto pubblico, sulle condizioni di viabilità e sulle limitazioni al traffico, su tutti i servizi di bike e car sharing. A tal scopo è stata creata un'apposita sezione dedicata al

cantiere di Corso Grosseto ed una dedicata all'iniziativa Torino Centro Aperto. Si tratta di uno strumento innovativo (applicazione web mobile responsive) fruibile dai dispositivi smartphone e basato sull'utilizzo di tecnologie open source.

La disponibilità del servizio "Muoversi a Torino" nel 2019 è risultata del **99,9%** rispetto al valore di 98,95%, registrato nel 2018.

Le richieste sul servizio Telegram "Torino Live Bus" per gli arrivi in fermata sono state mediamente **435.000** al mese

Nel 2019 si sono concluse le attività di centralizzazione degli incroci del Viale della Spina e di infrastrutturazione del sottopasso Statuto.

Per quanto riguarda il progetto PON controllo traffico, sono stati attuati tutti i progetti esecutivi approvati dalla Città a luglio 2018, come previsto dal disciplinare di incarico. In particolare sono state avviate e concluse le attività di estensione del servizio di priorità al mezzo pubblico per le linee 2, 15 e 68, che prevedevano anche il rinnovo tecnologico di tutte le componenti hardware e software di incrocio. Sono stati formalizzati gli affidamenti esterni per l'adeguamento all'area metropolitana del supervisore del traffico e, per l'evoluzione tecnologica del sistema di controllo del traffico e di centralizzazione semaforica, eseguendo i rispettivi collaudi, conclusi con esito positivo. Inoltre è stata finalizzata un'attività di progettazione e definizione delle specifiche di integrazione fra le due piattaforme. Sono infine stati attuati i progetti di realizzazione della sensoristica innovativa, con installazione di circa un centinaio di sensori magnetici e 57 sensori bluetooth presso alcuni incroci della Città. È stata inoltre ultimata la realizzazione di un sistema di sensoristica per il monitoraggio della mobilità ciclabile, costituito da un primo lotto di 7 postazioni.

Si sono concluse le attività di supporto al Comune di Torino per il progetto europeo H2020 - SETA e sono proseguite quelle per il progetto SUITS, in cui 5T opera come subcontractor del Comune. In tale contesto sono iniziate le attività di supporto al progetto con incontri con il Comune di Torino, il Politecnico e il resto del partenariato e con l'estrazione e fornitura dei dati necessari per le prime fasi di studio.

Ad aprile 2018 5T ha sottoscritto il protocollo di intesa "Torino città laboratorio per la guida autonoma e connessa in ambito urbano" tra la Città di Torino e le imprese del settore per l'attuazione di una sperimentazione in ambito urbano del veicolo autonomo e connesso in ottemperanza al decreto ministeriale n. 70 del 28 febbraio 2018 sulle smart road. Si tratta di una importante opportunità per 5T di mettere a frutto l'esperienza maturata negli anni in ambito ITS. Nella seconda metà del 2018 il programma europeo CEF ha attivato una call rivolta ai ministeri, ed il MIT ha espressamente richiesto il coinvolgimento del Comune di Torino come test-site per la presentazione di una proposta nazionale volta allo sviluppo di servizi C-ITS e di soluzioni di smart road. 5T ha collaborato attivamente con il Comune (Assessorato Innovazione e Assessorato Mobilità) nell'ambito del partenariato di progetto per la stesura del Grant Agreement, che è stato sottoscritto fra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Commissione Europea nella prima metà dell'anno 2019. Nel mese di luglio 2019 si è tenuto a Roma il kick off meeting di progetto che ha dato avvio alle attività operative. Il progetto denominato C-ROADS ITALY 2 vede 5T operare come terza parte della Città di Torino, che è partner del Ministero. 5T e Città di Torino hanno sottoscritto un disciplinare di incarico a copertura della attività progettuali di durata pari alla durata del progetto, ovvero fino a fine 2023: il disciplinare è stato sottoscritto nel mese di dicembre 2019.

ATTIVITA' PER IL SOCIO REGIONE PIEMONTE

Con deliberazione della Giunta Regionale del 27/12/2018 è stato approvato il Programma pluriennale in ambito ICT per il triennio 2019-2021 che contiene tra l'altro 3 linee di intervento che vedono 5T come soggetto attuatore:

1. Piattaforma regionale della mobilità: servizi di gestione
2. Piattaforma regionale della mobilità: progetti di sviluppo
3. Piattaforma regionale della mobilità: progetto BIP 4 MaaS

Il suddetto programma pluriennale ha un valore complessivo stimato di 13.747.700 € ed è stato concepito per dare continuità, consolidare e sviluppare ulteriormente gli strumenti ed i servizi implementati nell'ambito dei tre programmi di attuazione del PRIM precedenti nonché ad assicurare la necessaria gestione operativa.

Nel corso del 2019 è proseguita l'attuazione del piano triennale di attività finalizzato a stabilire e perseguire le priorità regionali sui temi della bigliettazione elettronica e della gestione dell'infomobilità, attraverso l'operatività della centrale regionale della mobilità di 5T. Il programma triennale prevede sia attività di gestione servizi, sia attività di sviluppo e richiede la definizione di contratti annuali.

I costi sostenuti per la gestione dei servizi BIP, TOC e TPL sono collocati nell'ambito di un contratto di gestione servizi 2019 formalizzato e fatturato trimestralmente secondo la logica dei servizi in continuità.

Per quanto riguarda i progetti di sviluppo, 5T ha svolto l'attività secondo le priorità concordate con Regione nell'ambito del Piano Triennale sopra citato.

Nel corso del 2019 sono stati affidati a 5T alcuni nuovi progetti ritenuti prioritari ed in particolare:

- BIP.P.15 BIPforMaaS
- BIP.P.16 Messa in servizio centralizzazione dati CSR-BIP e strumenti di analisi e reportistica BIP
- BIP.P.17 Messa in servizio strumenti di gestione centralizzata anagrafiche e clienti BIP
- BIP.P.18 Completamento e messa in servizio sistema di virtualizzazione carta per smartphone BIP
- BIP.P.20 Completamento strumenti di gestione nuovi titoli integrati pay-per-use e clearing
- TPL.P.5 Sviluppi evolutivi e messa in produzione degli strumenti per la programmazione dei servizi TPL

A seguito della definizione delle priorità in ambito BIP, la Regione Piemonte ha deciso di istituire un comitato di coordinamento di tutti gli stakeholder (Agenzia per la Mobilità del Piemonte, aziende TPL, ecc.) per favorire la convergenza verso gli obiettivi stabiliti e 5T ha gestito le attività dei gruppi di lavoro su tematiche specifiche sia tecniche, sia di processo. In particolare, è stata condotta l'analisi dei requisiti per la realizzazione di opportuni strumenti software da mettere a disposizione dell'Agenzia per la pianificazione e verifica dei servizi di trasporto pubblico. Nel corso del 2019 5T ha consegnato la prima versione dell'applicativo denominato "Transit Cafè" a Regione Piemonte. Si tratta del nuovo programma per la definizione del PEA (Programmi di Esercizio delle Autolinee) in sostituzione di Omnibus, strumento finora utilizzato. Da dicembre 2019 un primo ente, la Città di Casale Monferrato, sta concretamente utilizzando tale applicativo per la definizione del PEA.

Nell'ambito del filone BIP nel corso del 2019 si sono realizzati interventi evolutivi sul CSR-BIP e sulla Business Intelligence correlata che hanno consentito di:

- completare l'ingegnerizzazione dei cruscotti relativi a Carte Emesse/circolanti e Carte di libera circolazione emesse/circolanti (già realizzati a livello prototipale nel 2018): la fase implementativa ha risolto la maggior parte delle problematiche riconducibili alla non ancora completa implementazione dei flussi BIPEX che rendono di conseguenza complessa la ricostruzione delle informazioni globali.
- razionalizzare le strutture dati del CSR-BIP riducendo la complessità referenziale di molte strutture a fine di:
- incrementare ulteriormente le prestazioni delle procedure di importazione del CSR
- gestire in modo più agevole l'integrazione di nuove tipologie di dati/entità semplificate per venire incontro a esigenze condivise delle aziende/CCA
- gestire in modo più agevole l'integrazione di nuove tipologie di dati/entità che si rendessero necessarie per la futura evoluzione in ottica MaaS
- semplificare la messa in produzione di qualsiasi nuova modifica del CSR-BIP (comprensivo di procedure di import e strutture dati) rendendo tale passaggio completamente trasparente per i CCA
- consolidare i requisiti implementativi del cruscotto gestionale del CSR-BIP che potrà essere utilizzato anche come cruscotto di verifica degli adempimenti DIT e implementarne un primo set di funzionalità essenziali mirate a controllare:
 - la corretta ricezione al CSR-BIP dei flussi BIPEX;
 - l'integrità del contenuto informativo;
 - la coerenza dei flussi ricevuti con i dati già presenti nel CSR-BIP tramite la verifica delle catene chiave di dati;
 - il rispetto delle tempistiche di invio;
 - la completezza del contenuto del singolo invio e confronto con la numerosità dei dati ricevuti in precedenti invii.
- progettare ulteriori modifiche del protocollo BIPEX per accogliere le future esigenze implementative del BIP4MaaS:
 - trasmissione di titoli di viaggio impersonali;
 - aggiunta del titolo validato nella validazione;
 - aggiunta della struttura per l'aggregazione delle validazioni in viaggi;
 - aggiunta del numero di passeggeri saliti, discesi e a bordo (rilevati dai dispositivi conta passeggeri) nella struttura relativa alla corsa esercita;
 - aggiunta del numero di passeggeri saliti, discesi e a bordo (rilevati dai dispositivi conta passeggeri) nella struttura relativa alla corsa monitorata in tempo reale;
 - aggiunta del dump della smart card nella validazione

I Servizi BIP destinati al pubblico erogati nel corso del 2019 sono stati

- l'attività di emissione delle carte BIP di Libera Circolazione (oltre 18.300 tessere emesse nel corso del 2019) per Disabili, Forze Armate, Ispettori del Lavoro e Forze di Polizia, oltre al rinnovo dei titoli di viaggio per l'intero parco circolante (oltre 111.000 utenti)
- le attività di comunicazione del Sistema BIP, erogate attraverso il Portale BIP, le caselle e-mail e il contact form della app Ricarica BIP

A partire da gennaio 2019 i servizi BIP hanno visto l'attivazione di uno sportello al pubblico attraverso la predisposizione di locali ad hoc.

Nel corso del 2019 5T ha fornito a Regione Piemonte supporto specialistico per la gestione sia tecnica sia di governance dell'intero sistema BIP in particolare ha:

- effettuato collaudi e verifiche presso le aziende TPL
- effettuato il monitoraggio del rispetto degli obblighi derivanti dal Debito Informativo Trasporti (DIT),
- supportato con analisi dedicate e note tecniche lo sfruttamento e messa a valore dei dati prodotti dal sistema bip e la pianificazione di nuove iniziative relativamente a nuove modalità di tariffazione e di validazione del titolo di viaggio.

In coerenza con gli obiettivi del piano triennale sopra citato, 5T ha fornito, come negli anni precedenti, agli operatori TPL e ai CCA, supporto specialistico per la produzione e trasmissione dei flussi informativi e per la risoluzione delle problematiche riscontrate nell'utilizzo del protocollo BIPEX. Il supporto fornito ha previsto la partecipazione a incontri periodici presso Regione Piemonte ma anche l'interazione telefonica e via email con le aziende e con i loro system integrator. Sono state redatte note tecniche con lo scopo di chiarire procedure ed aspetti tecnici per gli operatori TPL anche proponendo estensioni nelle basi dati e nelle funzionalità del CSR-BIP. Parallelamente, è stata svolta una verifica periodica (trimestrale) degli avanzamenti delle aziende e dei CCA nel completamento dei flussi BIPEX con restituzione a ciascuna azienda/CCA di report analitici con evidenza delle problematiche ancora aperte al fine di agevolare il raggiungimento degli adempimenti correlati al Debito Informativo Trasporti (DIT).

È stata inoltre garantita la corretta funzionalità, in modo continuativo, degli strumenti di analisi e reportistica per il monitoraggio e la gestione del sistema BIP che si basano sui dati elaborati dal CSR-BIP, a sua volta alimentato dai dati trasmessi dai CCA secondo quanto previsto dal protocollo BIPEX e che includono applicativi di Business Intelligence. Tali strumenti sono dedicati agli enti coinvolti nel sistema (RP e AMP).

Nel corso del 2019 è proseguito il servizio di gestione della sicurezza del sistema BIP attraverso l'accurata conservazione dei moduli SAM vergini, oltre alla personalizzazione e la distribuzione dei moduli SAM richiesti dalle aziende BIP. Proseguono inoltre le attività di gestione della virtualizzazione dei moduli SAM attraverso l'erogazione dei servizi dell'HSM-BIP, che consente alle aziende BIP di usufruire del servizio di remotizzazione delle SAM messo a disposizione dal CSR-BIP per agevolare la generazione e la scrittura dei titoli di viaggio sulle carte BIP anche senza l'ausilio di un modulo SAM installato nel dispositivo di ricarica; sono state inoltre avviate attività di monitoraggio delle funzioni di bilanciamento di carico e di backup, relativamente al sistema.

Per quanto riguarda l'ambito TOC, nel corso del 2019 sono proseguite le attività di gestione dei servizi informativi sul traffico su scala regionale (Muoversi in Piemonte) e di gestione del supervisore regionale per il monitoraggio del traffico. Inoltre è stata ultimata la realizzazione del nodo DATEX 2. Questo è un

risultato molto importante, la Regione Piemonte è la prima regione in Italia a dotarsi di un tale strumento e sono attivi gli scambi di eventi bidirezionale 5T-CCISS.

Si sono svolti inoltre interventi di manutenzione evolutiva sulla Business Intelligence del TOC e delle Merci pericolose con lo scopo di:

- Completare la progettazione esecutiva dell'integrazione di nuovi attributi degli archi stradali (patrimonialità ambito urbano/extraurbano, zona montana) nel supervisore Regionale (propedeutica alla progettazione degli strumenti DSS TOC e TMP)
- Incominciare la procedura di integrazione di tali attributi del grafo stradale nel DataWareHouse della Business Intelligence: l'operazione sarà completata nel 2020 in quanto alcuni di questi attributi richiedono una verifica manuale di situazioni "dubbe" specifiche
- Incominciare la revisione della nomenclatura e dell'aspetto grafico dei cruscotti preesistenti al fine di recepire le esigenze funzionali evidenziate nel corso dei tavoli CMRT.

Sul fronte della mobilità sostenibile, nel 2019 5T ha interamente portato a termine il progetto "MOB.P.1 - Piattaforma Regionale dei Mobility Manager", con il quale è stato analizzato il contesto normativo del mobility management locale e nazionale, sono state evidenziate le modalità per la predisposizione dei PSCL/S (Piani Spostamenti Casa Lavoro/Scuola) e si sono evidenziati i fondamenti per un'attività di governance che consenta a Regione Piemonte uno sviluppo coordinato dell'attività dei Mobility Manager in ambito regionale. È stato altresì concluso il progetto "MOBP2 - Strumenti di monitoraggio e incentivazione della mobilità ciclistica", con il quale sono stati analizzati il contesto, le politiche regionali e nazionali, i sistemi e le soluzioni attualmente in uso oltre ai requisiti utili agli enti per un corretto monitoraggio e per le relative attività di incentivazione della mobilità ciclistica, sia pubblica che privata. Il progetto ha visto una sua prima applicazione concreta (realizzata con parte delle previste economie, rimodulate attraverso specifico protocollo sottoscritto tra Regione Piemonte, 5T e Patto della Zona Ovest di Torino), nella sperimentazione denominata "Bogia" volta ad incentivare l'uso della bicicletta tramite certificazione dei percorsi svolti in bici, nei principali comuni ad ovest del capoluogo

Il progetto SIBIT è proseguito nel corso del 2019 e 5T ha ricevuto un incarico di consulenza dal Comune di Genova, ente responsabile del progetto, per approfondire le tematiche da trasmettere alle regioni che intendono applicare il modello BIP sul proprio territorio. Il progetto dovrebbe concludersi nel 2020.

ATTIVITA' PER IL SOCIO GTT

La gestione operativa dell'esercizio 2019 ha visto la prosecuzione senza soluzione di continuità delle attività relative al contratto di servizio quinquennale che nello specifico prevede per il servizio della priorità semaforica una ripartizione del corrispettivo complessivo tra il comune di Torino e GTT.

Inoltre 5T ha provveduto anche per il 2019 ad acquisire e fornire a GTT le carte BIP.

ATTIVITA' PER IL SOCIO CITTA' METROPOLITANA

Nel 2019 è stata conseguita la prima parte di affidamento da parte della

Città Metropolitana di Torino relativa allo studio, progettazione ed avviamento in esercizio di una piattaforma per i Mobility Manager, che consentirà a questi ultimi una più agevole ed uniforme raccolta dei dati relativi ai Piani Spostamento Casa Lavoro-Scuola. Tale attività è prevista nell'ambito del progetto PASCAL (Percorsi partecipati Scuola-Casa-Lavoro, finanziato dal Ministero dell'Ambiente), in cui Città Metropolitana riveste ruolo di coordinamento e che vede la partecipazione di altri 16 comuni dell'area metropolitana (con iniziative diverse tra loro).

PROGETTI FINANZIATI

Nell'esercizio 2019 sono state svolte le seguenti attività riferibili a progetti di ricerca:

- o Si è concluso nel mese di novembre 2019 il progetto **IMOVE**, parte del programma europeo Horizon 2020 che aveva tra i suoi obiettivi la sperimentazione di un servizio MaaS (acronimo di Mobility as a Service) che operasse indistintamente nelle varie città europee attraverso la connessione roaming. Il MaaS è un nuovo paradigma del trasporto di persone che si basa sull'integrazione di tutti i servizi di mobilità in un unico contratto di abbonamento o in una formula a consumo fruibile tramite una app per smartphone. Nel corso del 2019 è stata effettuata la sperimentazione di IMOVE presso il Living Lab di Torino, che è stata avviata nel mese di aprile con i dipendenti di General Motors ed è stata integrata nel mese di ottobre dall'adesione di alcuni cittadini torinesi selezionati tra addetti ai lavori; la sperimentazione è terminata per entrambi i gruppi a novembre, con la conclusione del progetto.
- o Nel corso del primo semestre 2019 è stata completata l'attività di supporto a Regione Piemonte nell'ambito del progetto europeo **e-MOTICON**, nello specifico per le attività tecniche di progetto relative alle tecnologie, alla loro organizzazione e alla gestione, con particolare riferimento agli aspetti legati alla interoperabilità dei sistemi di pagamento (e-roaming), anche nell'ottica di promuovere sinergie con il sistema BIP.
- o Si è concluso il progetto **BRIDGE** finanziato nell'ambito del PON Governance e finalizzato al trasferimento di best practice nell'utilizzo di tecnologia ITS tra amministrazioni locali

ATTIVITA' PER I NUOVI CLIENTI

Anche nel 2019 le attività di proposta commerciale dei servizi di 5T verso potenziali clienti non soci sono state molto limitate; le risorse interne della funzione sviluppo del business sono state sostanzialmente assorbite dalla definizione e dal conseguimento degli incarichi in-house, che prevedono un processo che spesso comporta tempi lunghi ed un significativo impegno di risorse aziendali.

Inoltre è risultato chiaro che l'organizzazione aziendale non fosse adeguata a perseguire l'obiettivo di promuovere i servizi e le competenze di 5T per conseguire nuovi contratti da parte di clienti non soci. A tal fine nel secondo semestre dell'anno è stato studiato un nuovo modello organizzativo finalizzato, tra gli altri obiettivi, a motivare risorse aziendali capaci di operare un'azione di ricerca di nuove opportunità di business.

Non sono pertanto rilevanti dal punto di vista dei ricavi consuntivati le attività da mettere in relazione ad incarichi conseguiti da clienti non soci anche se alcuni nuovi affidamenti di piccola entità sono stati ottenuti e le attività sono state svolte.

Le attività verso nuovi clienti sono gestite come commesse separate nell'ambito della contabilità analitica aziendale che permette di identificarne l'andamento economico e i parametri gestionali in modo univoco.

Qualora il volume di attività verso clienti terzi aumentasse, la Società provvederà a dotarsi di un sistema per la contabilità separata ex comma1 dell'art.6 del D.lgs. n.175/2016.

In particolare:

- o 5T ha continuato a fornire nel corso del 2019 il supporto specialistico per la gestione del Centro di Controllo Aziendale di Extra.TO, che è ospitato nella server room di 5T;
- o Si è conclusa l'attività di 5T di coordinamento di alcuni Gruppi di standardizzazione a livello europeo in ambito CEN-TC 278 su temi di rilevante interesse per i soci di 5T, ed in particolare sugli indicatori di performance per il servizio di trasporto pubblico locale
- o è proseguita la collaborazione con la società in-house della Regione Liguria, Liguria Digitale, per fornire consulenza specialistica nell'ambito del progetto di bigliettazione elettronica regionale. A dicembre 5T ha conseguito un nuovo incarico per il proseguimento della consulenza
- o sempre nell'ambito del progetto PASCAL citato nel paragrafo dedicato alla Città Metropolitana, il Comune di Carmagnola ha affidato a 5T la progettazione, realizzazione e relativa gestione di un servizio di car sharing, divenuto operativo nel giugno 2019 e denominato "CinQue", che oggi rappresenta il primo esempio di servizio di mobilità gestito direttamente da 5T e che oltre al coinvolgimento economico delle stesse amministrazioni vede anche il pagamento diretto del medesimo da parte dei clienti finali. Il car sharing "CinQue", nel mese di novembre è stato avviato anche nel Comune di Collegno.

Andamento economico

Per l'anno 2019 la gestione operativa presenta un significativo aumento del 13% circa nel valore della produzione da mettere in relazione al fatto che la maggior parte dei contratti sono stati formalizzati ad inizio esercizio e ciò ha permesso un incremento di produttività anche attraverso l'esternalizzazione di alcune attività.

Nel 2019 non ci sono state le condizioni per accedere al **credito di imposta per le attività di ricerca e sviluppo**.

Di seguito la ripartizione della voce **Ricavi delle vendite e delle prestazioni** per cliente:

CLIENTE	IMPORTO	VALORE %
Attività GTT (esclusa vendita carte BIP)	€ 376.000	5,77 %
Attività Comune di Torino	€ 3.229.694	49,54 %
Attività Regione Piemonte	€ 2.173.787	33,34 %
Attività Città metropolitana di Torino	€ 98.587	1,51 %
Attività per altri clienti	€ 260.449	4,00 %
Attività carte BIP e tessere libera circolazione	€ 380.696	5,84 %
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	€ 6.519.213	

La quota di fatturato relativa a contratti stipulati con nuovi clienti non soci risulta poco significativa ed ammonta al 4% del valore complessivo dei ricavi per vendite e prestazioni.

Le spese per **acquisto di beni e prestazione di servizi** sono complessivamente aumentate in misura contenuta rispetto al 2018; tale variazione è la risultante di due fattori: da un lato, il maggiore ricorso ad outsourcing per l'esecuzione di alcune attività come sopra puntualizzato, e dall'altro, la riduzione del costo per personale distaccato rispetto al 2018 (mediamente due risorse in distacco nel 2018 e una nel 2019).

I costi per **godimento beni di terzi** sono leggermente superiori rispetto al 2018; ciò è da mettere in relazione ai contratti di noleggio veicoli adibiti al servizio di car sharing e al sostenimento per l'intera annualità del canone d'affitto relativo ai locali siti al piano terreno, locati a partire da fine 2018.

I **costi del personale** sono in aumento del 12% circa rispetto all'anno precedente, per la movimentazione dell'organico descritta in dettaglio alle successive pagine ed in particolare per le assunzioni obbligatorie di due figure appartenenti alle categorie protette e di due figure tecniche specializzate la cui assunzione era stata autorizzata dagli Enti Soci.

Si rileva un **EBITDA adjusted** di **€ 453.966 pari al 6,8%** circa rispetto al valore della produzione, che risulta in netto miglioramento rispetto agli anni precedenti. Tale dato è da mettere in relazione ad un incremento significativo nella produttività come già sopra citato anche grazie alla maggior capacità dell'azienda di utilizzare l'outsourcing di competenze ove possibile per ottenere risultati che hanno permesso le consegne senza ritardi e le fatturazioni di competenza. Un contributo molto significativo a tale risultato è rappresentato dall'applicazione nel 2019 del nuovo sistema incentivante con obiettivi aziendali ed individuali tutti basati sul piano della produzione.

È quindi ampiamente dimostrato il raggiungimento dell'obiettivo aziendale relativo all'andamento economico.

Il 2019 vede un leggero aumento della voce **Ammortamenti** da attribuirsi principalmente agli investimenti svolti in particolare in ambito di infrastrutture IT sia hardware, sia software.

Per quanto riguarda gli **oneri finanziari** il dato risulta stabile rispetto al 2018, grazie alla stabilità della situazione finanziaria dovuta alla maggior regolarità degli incassi. I fidi bancari sono stati utilizzati in misura minore rispetto agli anni precedenti e gli interessi passivi verso i fornitori sono stati quasi azzerati.

Tra i **proventi finanziari** sono rilevati gli interessi di mora maturati sul tardivo incasso dei crediti commerciali; la voce risulta in diminuzione netta rispetto all'esercizio precedente e tale valore è da mettere in relazione al miglioramento nella regolarità degli incassi ed alla riduzione significativa dei ritardi nei pagamenti, ciò costituisce sicuramente un segnale positivo per l'andamento della gestione.

Andamento della gestione

Ai fini di fornire un migliore quadro conoscitivo dell'andamento e del risultato della gestione e della situazione patrimoniale e finanziaria, le tabelle sottostanti espongono una riclassificazione del Conto Economico a valore aggiunto, una riclassificazione dello Stato Patrimoniale per aree funzionali e su base finanziaria e i più significativi indici di bilancio.

Conto Economico Riclassificato	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Ricavi netti	6.506.446	5.830.491	675.955
Contributi su progetti	82.717	45.531	37.186
Valore della produzione operativa	6.589.163	5.876.022	713.141
Costi esterni operativi	2.555.165	2.450.536	104.629
Valore aggiunto	4.033.998	3.425.486	608.512
Costi del personale	3.561.453	3.167.214	394.239
Margine Operativo Lordo	472.545	258.272	214.273
Ammortamenti e accantonamenti	469.474	200.973	268.501
Risultato Operativo	3.071	57.299	-54.228
Proventi e oneri diversi (risultato dell'area accessoria)	44.778	-7.841	52.619
Proventi e oneri finanziari (risultato dell'area finanziaria)	24.993	52.047	-27.054
Risultato Ordinario	72.842	101.505	-28.663
Componenti straordinarie	0	0	0
Risultato prima delle imposte	72.842	101.505	-28.663
Imposte sul reddito	35.048	39.601	-4.553
Risultato netto	37.794	61.904	-24.110

Dall'analisi del Conto Economico a Valore Aggiunto si rileva il notevole incremento dei ricavi rispetto al 2018, come esposto in precedenza, accompagnato da un aumento dei costi esterni molto più ridotto. Il costo del lavoro è in aumento, considerate le assunzioni di nuove risorse avvenute tra fine 2018 e l'anno 2019.

Come si evince dal prospetto, si assiste nel 2019 ad un significativo incremento del Margine Operativo Lordo (+ Euro 214.000 circa), assorbito però completamente dall'incremento degli accantonamenti a fondi rischi e oneri. Il Risultato Operativo è dunque molto contenuto.

Il risultato dell'area accessoria è ampiamente positivo (+ Euro 53.000 circa rispetto al 2018); in tale area si sono classificati i proventi e oneri diversi di gestione che, secondo un'interpretazione più attinente alla loro natura, sarebbero imputabili alla gestione ordinaria in quanto accolgono, per importi rilevanti, poste di ricavo e di costo non ricorrenti, in special modo nel 2019.

Il risultato della gestione finanziaria complessivamente presenta un saldo positivo di

circa Euro 25.000, importo più che dimezzato rispetto al 2018, a seguito del minor addebito di interessi di mora ai clienti dovuto al miglioramento dei tempi di incasso.

Il Risultato ante imposte si attesta perciò a Euro 72.842, e il risultato netto a Euro 38.000 circa con una riduzione di circa Euro 24.000 rispetto al passato esercizio.

A completamento dell'analisi sulle componenti economiche, si riporta qui di seguito il conteggio dei risultati intermedi EBITDA, EBITDA adjusted e EBIT, ulteriormente esplicativi dell'andamento della gestione:

	31/12/2019	31/12/2018
Margine Operativo Lordo	472.545	258.272
Proventi diversi e oneri diversi di gestione	44.778	-7.841
Accantonamenti per oneri del personale	-280.000	0
EBITDA before adjustments	237.323	250.431
Adjustments: premi di risultato erogati nell'esercizio ma riferiti all'esercizio precedente	287.462	261.519
Adjustments: premi di risultato relativi all'esercizio ma erogati nell'esercizio successivo	0	-287.462
Adjustments: Proventi diversi non provenienti dalla gestione operativa	-70.819	0
EBITDA adjusted	453.966	224.488
EBITDA before adjustments	237.323	250.431
Ammortamenti e svalutazioni	-154.474	-136.973
Accantonamenti per rischi	-35.000	-64.000
EBIT	47.849	49.458

Si è eseguita una normalizzazione dell'EBITDA in quanto, nell'esercizio 2019, si sono rilevate componenti negative e positive di reddito che, sia pur imputate al conto economico dell'esercizio in corretta applicazione del principio di competenza, non ineriscono strettamente alla gestione operativa 2019 e dunque rendono l'indicatore non pienamente espressivo della redditività dell'esercizio stesso.

In particolare, come evidenziato nella nota integrativa al bilancio, nell'esercizio 2019 si è operato un cambiamento di stima in relazione alla rilevazione dei premi di risultato riconosciuti al personale dipendente, a seguito della introduzione di un nuovo accordo incentivante, in applicazione del quale tali premi sono attribuibili con più stretta ineranza ai risultati dell'esercizio in chiusura. Pertanto, anziché essere rilevati nell'esercizio di erogazione come in precedenza, nel 2019 si è eseguito un accantonamento a fondo oneri futuri dell'ammontare stimato dei suddetti premi relativi all'esercizio 2019, per un totale di Euro 280.000 (riportato, nel calcolo dell'EBITDA 2019, alla voce Accantonamenti per oneri). Poiché nel 2019 sono stati rilevati, tra il costo del personale, anche i premi erogati nel 2019 ma riferiti all'esercizio 2018, per complessivi Euro 287.462, si è depurato l'EBITDA di questo doppio onere.

Per comparabilità dei dati, si è eseguita una normalizzazione anche dell'EBITDA 2018, imputando a tale annualità il costo per i premi 2018 erogati e rilevati nel 2019 e stornando i premi riferiti al 2017 erogati e rilevati nel 2018.

Inoltre, nel 2019, si sono rilevate tra i proventi diversi sopravvenienze attive per complessivi Euro 70.819, relative a insussistenze di voci passive venute meno nell'esercizio per prescrizione di diritti di credito e riferite ad esercizi precedenti; considerata la rilevanza dell'importo si è operata una normalizzazione dell'EBITDA detraendo il suddetto importo.

Si può riscontrare il forte aumento dell'EBITDA adjusted, determinato come sopra esposto, rispetto al 2018, per i motivi riportati in precedenza.

Stato Patrimoniale per aree funzionali	31/12/2019	31/12/2018
IMPIEGHI		
Capitale Investito Operativo	5.301.206	5.119.741
- Passività Operative	2.552.639	2.357.217
Capitale Investito Operativo netto	2.748.567	2.762.524
Impieghi extra operativi	78.948	105.907
Capitale Investito Netto	2.827.515	2.868.431
FONTI		
Mezzi propri	2.616.922	2.579.128
Debiti finanziari	210.593	289.303
Capitale di Finanziamento	2.827.515	2.868.431

Si segnala che, ai fini della riclassificazione dello Stato patrimoniale per aree funzionali, tra gli impieghi extra operativi sono classificati i ratei e risconti attivi per Euro 76.887 nel 2019, considerati come assimilati alle attività finanziarie, trattandosi, in particolar modo per i risconti, di anticipazione di costi relativi ad esercizi futuri. Tali voci secondo un'interpretazione più attinente alla loro natura, possono rientrare invece tra le attività operative.

Si segnala che, allo stesso modo, tra i debiti finanziari sono inclusi i ratei e risconti passivi per Euro 208.419 nel 2019, i quali, secondo un'interpretazione più attinente alla loro natura, possono rientrare invece tra le passività operative.

Stato Patrimoniale finanziario	31/12/2019	31/12/2018
ATTIVO FISSO	364.887	297.541
Immobilizzazioni immateriali	90.246	89.164
Immobilizzazioni materiali	272.580	206.341
Immobilizzazioni finanziarie	2.061	2.036

ATTIVO CIRCOLANTE	5.015.267	4.928.107
Magazzino	853.762	921.823
Liquidità differite	2.324.077	3.252.929
Liquidità immediate	1.837.428	753.355
CAPITALE INVESTITO	5.380.154	5.225.648
MEZZI PROPRI	2.616.922	2.579.128
Capitale Sociale	100.000	100.000
Riserve e utile	2.516.922	2.479.128
PASSIVITA' CONSOLIDATE	1.496.912	1.083.486
PASSIVITA' CORRENTI	1.266.320	1.563.034
CAPITALE DI FINANZIAMENTO	5.380.154	5.225.648

Dallo stato patrimoniale riclassificato, emerge la solidità patrimoniale della società (ossia la sua capacità di mantenere l'equilibrio finanziario nel medio-lungo termine). Si può affermare che le relazioni intercorse tra impieghi e fonti di finanziamento sono molto soddisfacenti.

Dall'esame dello Stato Patrimoniale finanziario si evince un forte aumento delle liquidità immediate e una pressochè analoga riduzione delle liquidità differite, sostanzialmente per il miglioramento dei termini di incasso dei crediti e l'ottenimento di un consistente incasso negli ultimi giorni dell'esercizio.

Con riguardo alla composizione del capitale di finanziamento, si rileva una significativa riduzione delle passività correnti, a fronte di un cospicuo incremento delle passività consolidate.

Indicatori di finanziamento delle immobilizzazioni	31/12/2019	31/12/2018
Margine primario di struttura	2.252.035	2.281.587
Quoziente primario di struttura	7,17	8,67
Margine secondario di struttura	3.748.947	3.365.073
Quoziente secondario di struttura	11,27	12,31

Per meglio interpretare il significato degli indicatori sopra riportati se ne riportano qui di seguito le formule di conteggio:

Margine primario di struttura = Mezzi propri - Attivo fisso

Quoziente primario di struttura = Mezzi propri / Attivo fisso

Margine secondario di struttura = (Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso

Quoziente secondario di struttura = (Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo

fisso

Essi esprimono la capacità dell'azienda di far fronte al fabbisogno finanziario derivante dagli investimenti in immobilizzazioni, mediante il ricorso ai mezzi propri, oppure al totale del capitale permanente.

I valori sono più che soddisfacenti e i quozienti sono sostanzialmente stabili rispetto al 2018, considerato l'incremento dell'attivo fisso.

Indici sulla struttura dei finanziamenti	31/12/2019	31/12/2018
Quoziente di indebitamento complessivo	1,06	1,03
Quoziente di indebitamento finanziario	0,08	0,11

Quoziente di indebitamento complessivo = (Passività consolidate + Passività correnti) / Mezzi Propri

Quoziente di indebitamento finanziario (o Leverage) = Passività di finanziamento (Debiti finanziari) / Mezzi Propri

Essi esprimono il grado di indebitamento dell'impresa, ovvero la misura in cui essa ricorre al capitale di terzi per finanziarsi.

Gli indici hanno valori in linea con quelli del 2018.

Si rammenta, come indicato in precedenza, che tra i debiti finanziari sono inclusi i ratei e risconti passivi per Euro 208.419 nel 2019, i quali, secondo un'interpretazione più attinente alla loro natura, possono rientrare invece tra le passività operative.

In tal caso, l'indice di indebitamento finanziario sarebbe ancora più contenuto di quanto esposto nella sopra riportata tabella (0,001 per il 2019 e 0,003 per il 2018, sottolineando maggiormente lo scarso ricorso della Società ai finanziamenti di terzi.

Indicatori di solvibilità	31/12/2019	31/12/2018
Margine di disponibilità (CCN)	3.748.947	3.365.073
Quoziente di disponibilità	396,05%	315,29 %
Margine di tesoreria	2.895.185	2.443.250
Quoziente di tesoreria	328,63%	256,31%

Margine di disponibilità = Attivo circolante - Passività correnti

Quoziente di disponibilità = Attivo circolante / Passività correnti

Margine di tesoreria = (Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti

Quoziente di tesoreria = (Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti

Essi esprimono la quota di capitale di esercizio finanziata con risorse a disposizione dell'azienda in via stabile e permanente e segnalano la capacità dell'azienda di far fronte agli impegni finanziari a breve con le sole disponibilità immediate e differite. Per questo rappresentano un'importante condizione di equilibrio finanziario e patrimoniale nel breve e nel medio termine.

Si evidenzia che sia il quoziente di disponibilità sia il quoziente di tesoreria si sono

incrementati rispetto al 2018, confermando un trend già rilevato nei passati esercizi: la struttura finanziaria dell'azienda, dunque, in termini dinamici, è migliorata.

I margini, e i relativi quozienti, sono tutti ampiamente positivi: si tratta di una situazione di equilibrio finanziario tendenziale in quanto la copertura del fabbisogno finanziario durevole appare ampiamente sostenibile; altrettanto favorevole appare la situazione finanziaria di breve termine giacché una parte dell'Attivo Circolante è coperta da mezzi propri e da fonti a lungo termine.

Indici di redditività	31/12/2019	31/12/2018
ROE netto	1,44 %	2,40 %
ROE lordo	2,78 %	3,94 %
ROI	1,35 %	1,11 %
ROS	0,74 %	0,85 %

ROE (Return on Equity): Risultato d'esercizio/Patrimonio netto- misura il rendimento dell'investimento effettuato dagli azionisti nell'impresa, rappresentato dal patrimonio netto

ROI (Return on Investment): Risultato operativo (comprensivo del risultato dell'area accessoria) /Capitale investito operativo (comprensivo di ratei e risconti attivi e al netto della disponibilità liquide) - misura il rendimento degli investimenti effettuati dall'impresa a prescindere da come essa è finanziata

ROS (Return on Sales): Risultato operativo (comprensivo del risultato dell'area accessoria) /Ricavi netti. Tale rapporto esprime la redditività aziendale in relazione alla capacità remunerativa del flusso dei ricavi.

L'analisi della redditività evidenzia la capacità dell'impresa di produrre ricchezza con la quale remunerare gli azionisti e/o far fronte agli oneri gestionali e finanziari.

Per quanto riguarda il ROI, si rileva nel 2019 un miglioramento della performance rispetto al 2018, a conferma di quanto esposto in precedenza; gli altri indici presentano una lieve riduzione rispetto al 2018, ma si possono ritenere soddisfacenti, considerate le caratteristiche e le peculiarità dell'attività svolta come società in-house.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

La posizione finanziaria netta al 31/12/2019, era la seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Depositi bancari	1.835.488	751.560	1.083.928
Denaro e altri valori in cassa	1.940	1.795	145
Disponibilità liquide ed azioni proprie	1.837.428	753.355	1.084.073
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)	2.174	88.835	-86.661

Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)			
Quota a breve di finanziamenti			
Debiti finanziari a breve termine	2.174	88.835	-86.661
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.835.254	664.520	1.170.734
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine			
Posizione finanziaria netta	1.835.254	664.520	1.170.734

La posizione finanziaria netta a fine 2019 presenta un forte aumento rispetto al 2018, ed evidenzia, come esposto in precedenza, la situazione di maggior liquidità originata dal miglioramento dei tempi di incasso dei crediti e l'ottenimento di un consistente incasso negli ultimi giorni dell'esercizio.

Informazioni attinenti alla sicurezza, all'ambiente e al personale

Ai sensi dell'art. 2428 comma 2 del Codice Civile qui di seguito si forniscono le informazioni attinenti all'ambiente e al personale.

Personale

A fine esercizio 2018 la struttura operativa di 5T era così composta:

- 64 dipendenti diretti di cui:
 - 4 a tempo determinato;
 - 60 a tempo indeterminato.

Nel corso del 2019:

- a gennaio è stato distaccato da GTT un dipendente da dedicare alle attività di gestione operativa e promozione del servizio di Car Sharing ed è stata assunta con contratto a termine una risorsa appartenente alle categorie protette da dedicare ai servizi di sportello al pubblico;
- a febbraio è stata assunta a tempo indeterminato una risorsa con profilo di junior project manager;
- a marzo è stata assunta con contratto a termine una ulteriore risorsa appartenente alle categorie protette da dedicare ai servizi di sportello al pubblico;
- a maggio è stata assunta a tempo indeterminato una risorsa con profilo di

architetto di sistema senior ed è terminato il rapporto di lavoro di un addetto alla centrale di controllo assunto per sostituzione maternità;

- a luglio un dipendente assunto con contratto a tempo indeterminato del settore ICT ha dato le dimissioni e sono stati rinnovati due contratti a termine in scadenza con causale per ulteriori 12 mesi;
- ad agosto è stata inserita con contratto a termine con causale di 24 mesi una risorsa nel gruppo degli addetti alla manutenzione;
- a settembre è stata assunta con contratto a termine di 12 mesi una risorsa dedicata alla reception e un dipendente a tempo indeterminato con figura di architetto di sistema senior ha dato le dimissioni
- a dicembre è stato trasformato in rapporto a tempo determinato il contratto di una delle risorse appartenente alle categorie protette e dedicate allo sportello al pubblico per i servizi BIP

A **fine esercizio** la struttura operativa di 5T era così composta:

- 66 dipendenti diretti di cui:
 - 5 a tempo determinato;
 - 61 a tempo indeterminato
 - 1 distaccato da GTT

Nel corso dell'esercizio non si è verificato nessun infortunio sul lavoro e non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing, per cui la società è stata dichiarata responsabile.

Nel corso del 2019 è proseguito il percorso di relazioni industriali iniziato negli anni scorsi, ed in particolare è stato prorogato l'accordo sullo smart working fino a giugno 2020 e sono stati sottoscritti gli obiettivi aziendali per l'anno 2019, come previsto dall'accordo sul premio di risultato stipulato nel 2018.

In generale occorre evidenziare che le norme vigenti per le società a controllo pubblico, con riferimento al D.Lgs. 175/2016, art. 25 ed ai successivi decreti attuativi, rendono particolarmente complessa la gestione dell'organico per una società come 5T, che necessita di figure altamente specializzate e spesso molto ricercate dal mercato del lavoro.

Sicurezza e ambiente

Sicurezza

Secondo quanto disposto dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. la Società 5T gestisce gli adempimenti legislativi in materia di tutela della salute dei lavoratori e della sicurezza dei luoghi di lavoro individuando le figure allo scopo previste (Datore di Lavoro, Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, Medico Competente, Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, Preposti, Addetti alle emergenze).

Il Dott. Valter Zoccarato continua a ricoprire il ruolo di Responsabile Servizio di Prevenzione e Protezione.

Nel corso del 2019 si sono svolti i seguenti corsi cogenti:

- 25 dipendenti corso di aggiornamento sicurezza lavoratori (Art. 37 del D.Lgs. 81/08 e Accordo Stato-Regioni del 21/12/2011)
- 8 dipendenti corso di formazione generale alla salute e sicurezza per i lavoratori Art. 37 D.Lgs 81/08
- 2 dipendenti corso di formazione ed addestramento ai dpi di 3^a categoria e lavori in quota (Ai sensi del D.lgs 81/08 e s.m.i art. 36-37-77 comma 4 e 5)

- 4 dipendenti il Corso di Formazione per Addetto alla Conduzione di Gru per Autocarro (Abilitazione ai sensi dell'art. 73, c. 5 del DLgs 81/08, dell'Accordo Stato-Regioni rep. 53/CSR del 22/02/2012 e s.m.i.)
- L'RSPP ha seguito un corso di 8 ore valide per la conferma del ruolo.

Dal 1 gennaio 2019 il servizio di sorveglianza sanitaria è stato affidato alla HUMANITAS GRADENIGO; in particolare il Dott. Giovanni Donna ricopre l'incarico di Medico Competente.

È proseguito lo svolgimento delle visite mediche periodiche dei lavoratori come previsto dal protocollo di sorveglianza sanitaria secondo le singole mansioni dei lavoratori e dei singoli rischi specifici ai quali sono soggetti.

Come dato statistico si riporta che nell'anno 2019 sono stati effettuati 39 accertamenti medici.

A seguito dell'apertura degli uffici di rilascio tessere di libera circolazione si è proceduto ad una analisi sulla Valutazione del Rischio Incendio, sia sui nuovi che sui vecchi uffici, eseguita dall'Ing. Amateis esperto in materia. L'esito dell'analisi è stato di un "Indice di Rischio Basso".

Ai sensi dell'art. 35 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. si è svolta in data 17/01/2020 presso i locali di 5T la riunione periodica sulla sicurezza, in presenza del medico competente, del Datore di Lavoro e del RSPP.

Ambiente

Per quanto riguarda l'ambiente, la politica di 5T è stata rivolta al rispetto della normativa vigente in materia. I progetti e le attività di 5T che peraltro riguardano il controllo del traffico e la mobilità sostenibile, sono anche finalizzate alla riduzione dell'inquinamento da traffico, con evidenti risultati in termini di impatto ambientale.

Allo scopo di dare una maggiore strutturazione alla modalità di gestione dei rifiuti, alla fine dell'anno 2019 è stata preparata una specifica procedura che dettaglia, alla luce della normativa vigente, le attività da eseguire e le relative figure responsabili.

D. Lgs. 231/2001

Per quanto attiene gli adempimenti relativi al D.Lgs 231/2001, nel corso dell'anno 2019 nessuna segnalazione di presunti illeciti è pervenuta all'O.d.V. da parte di personale 5T, da parte di membri del Collegio Sindacale e/o da parte di terzi.

Nel corso dell'esercizio l'attività di O.d.V. in configurazione monocratica è stata svolta dall'avv. Andrea Milani che ha provveduto ad effettuare 4 verifiche trimestrali secondo i regolamenti aziendali vigenti.

A riguardo non si sono riscontrate anomalie o irregolarità rispetto all'attuazione di quanto previsto nelle parti speciali del Modello Organizzativo adottato dalla Società.

L'O.d.V. presenterà in sede di Assemblea dei Soci la relazione annuale che costituisce parte integrante del pacchetto dei documenti relativi al bilancio consuntivo dell'esercizio 2019.

D. Lgs. 33/2013 e L.190/2012

Per quanto attiene il Decreto Legislativo 33/2013 (Trasparenza) e la Legge 190/2012 (prevenzione della corruzione) la Società ha provveduto nel corso dell'esercizio ad ottemperare ai vari adempimenti previsti dalle normative sopra richiamate.

Nel corso dell'anno 2019 è stato approvato nel Consiglio di Amministrazione societario del 01/10/2019 l'aggiornamento del "Documento di pianificazione e gestione in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione" (2018-2020) (prot.n. 630 del 24/09/19) dal quale emerge l'indirizzo volto ad un assetto caratterizzato dall'adozione del MOG 231 e di misure di prevenzione integrative, come introdotto a partire dal PNA 2016 e poi ulteriormente precisato dalla determinazione n. 1134 in data 8 novembre 2017 e successivi

provvedimenti.

La Società ha infatti elaborato il testo aggiornato che contiene l'illustrazione degli strumenti e delle modalità di pianificazione operati in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza, in ragione delle caratteristiche e delle attività di 5T, nel rispetto degli indirizzi del PNA vigente.

Descrizioni dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta

La società ha strutturato un adeguato processo di identificazione, monitoraggio e gestione dei principali rischi che potrebbero compromettere il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

La peculiarità dell'attività della società, svolta in forma preponderante a favore dei soci per iniziative da essi affidate, comporta:

- per le attività consistenti in prestazione di servizi, la necessità di un attento monitoraggio dei costi;
- un rapporto di copertura dei costi per i progetti svolti mediante contributi erogati dagli Enti committenti i progetti medesimi;
- per quanto attiene le spese di funzionamento, l'attenzione a consentirne la copertura con i margini ottenuti sulle commesse.

Ai sensi dell'art. 2428 comma 1 del Codice Civile qui di seguito sono indicati i principali rischi cui la società è esposta.

Rischio paese

La società non opera in aree geografiche che potrebbero far insorgere rischi il cui verificarsi potrebbero determinare un effetto negativo nell'area reddituale, finanziaria e patrimoniale.

Rischio di credito

Il rischio dei crediti rappresenta l'esposizione a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali che finanziarie.

Gli obiettivi della direzione aziendale, le politiche e i criteri utilizzati per misurare, monitorare e controllare i rischi di credito, sono un'attenta analisi della solvibilità dei crediti e l'attivazione di tutte le misure utili a rendere liquide le poste creditorie verso gli Enti Soci.

Il controllo sui rischi di credito è inoltre rafforzato da procedure periodiche di monitoraggio al fine di individuare in modo tempestivo eventuali contromisure.

Rischi finanziari

Gli strumenti finanziari utilizzati sono rappresentati da liquidità, attività e passività finanziarie.

Nel corso dell'esercizio non sono stati utilizzati strumenti finanziari derivati.

La società ha posto particolare attenzione all'identificazione, alla valutazione e alla copertura dei rischi finanziari, costituiti principalmente dai rischi di liquidità, di variazione nei tassi d'interesse e di cambio ed ha attuato, a tale fine, una gestione attenta e in tempo reale dell'andamento degli incassi e dei pagamenti e il monitoraggio del rapporto con gli istituti di credito.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che risorse finanziarie disponibili non siano sufficienti a soddisfare, nei termini e nelle scadenze stabilite, gli impegni derivanti dalle passività finanziarie. Per prevenire il verificarsi di tale rischio, la Società esercita una costante

attenzione al cash flow, alla disponibilità dei fidi e all'eventuale ricerca di altre linee di credito.

La società deve comunque continuare a minimizzare i rischi di liquidità connessi ai possibili ritardi di incasso delle proprie competenze e alla non completa prevedibilità di incasso dei contributi secondo scadenze prefissate.

Si segnala che:

- la società non possiede attività finanziarie per le quali esiste un mercato liquido e che sono prontamente vendibili per soddisfare le necessità di liquidità;
- esistono disponibilità di linee di credito per far fronte alle esigenze finanziarie;
- la società nel 2019 ha incassato tutti i crediti scaduti verso Comune di Torino e verso la Regione Piemonte; permangono alcuni ritardi di incasso per quanto concerne i crediti vantati verso il precedente socio GTT. Si sottolinea la necessità che venga mantenuto il regolare flusso di pagamenti da parte degli Enti Soci per garantire la sostenibilità delle uscite legate alla ordinaria gestione aziendale;
- gli incassi conseguiti hanno permesso di effettuare il pagamento regolare dei fornitori;
- poiché le regole del programma PON per la rendicontazione dei costi esterni prevedono la presentazione di fatture già liquidate, qualora si presentasse una situazione di limitata disponibilità finanziaria, essa potrebbe determinare il ritardo nel riconoscimento di tali costi;
- anche nel 2020 sarà necessaria una particolare attenzione alla pianificazione delle fatturazioni ed al monitoraggio dei relativi incassi.

Rischio di tasso d'interesse

I rischi di tasso d'interesse sono principalmente riferiti al rischio di oscillazione del tasso d'interesse dell'indebitamento finanziario a medio-lungo termine, quindi alla misura degli oneri finanziari relativi. La Società ha una gestione attenta del rapporto con gli istituti di credito, per trattare tassi e condizioni e per controllare gli addebiti eseguiti.

Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è limitata, non essendovi esposizioni di rilievo in valuta estera.

Attività di ricerca e sviluppo

Nel corso dell'esercizio la Vostra società non ha sostenuto costi per attività di ricerca e di sviluppo.

Investimenti

Nell'esercizio 2019 5T ha effettuato alcuni investimenti come di seguito precisato:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Software	52.584
Impianti specifici	18.604
Macchine ufficio elettroniche	143.300
Mobili e arredi	2.985

Beni inferiori a Euro 516,46	4.348
------------------------------	-------

Per una descrizione degli investimenti eseguiti, si rimanda al commento della voce Immobilizzazioni nella Nota Integrativa.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento e rapporti con parti correlate

Ai sensi dell'art. 2497 e segg. c.c. la Vostra società non è soggetta a direzione o coordinamento da parte di società od enti.

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con gli Enti soci di 5T e con la parte correlata GTT Spa:

Società	Debiti finanziari e altri	Crediti finanziari e altri	Crediti comm.li	Debiti comm.li	Prestazioni servizi	Contributi	Costi operativi
Comune di Torino		29.936	986.165		3.229.694	31.602	
Regione Piemonte		0	363.669		2.173.787		
Città Metropolitana di Torino		0	71.087		98.587		
GTT Spa	1.949	33.284	484.777	18.631	534.424		61.087
Totale	1.949	63.220	1.905.698	18.631	6.036.492	31.602	61.087

Tali rapporti, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali, sono regolati dalle condizioni previste nelle apposite convenzioni e contratti.

I crediti commerciali comprendono: crediti verso clienti per fatture emesse, crediti verso clienti per fatture da emettere, crediti per contributi da ricevere.

La ripartizione è la seguente:

Società	Crediti per fatture emesse	Crediti per fatt. da emettere	Crediti per contributi da ricevere	Totale crediti commerciali
Comune di Torino	143.722	801.135	41.308	986.165
Regione Piemonte	0	363.669		363.669
Città Metropolitana di Torino	0	71.087		71.087
GTT Spa	386.277	98.500		484.777
Totale	529.999	1.334.391	41.308	1.905.698

Le voci economiche sono determinate per competenza; tra i ricavi non è compresa la variazione dei lavori in corso.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

Non sussiste il presupposto.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Dopo la chiusura dell'esercizio 2019, sono rilevanti i seguenti fatti:

- sono stati svolti specifici incontri per presentare il **piano industriale** ai Soci Comune di Torino, Regione Piemonte e Città Metropolitana. A seguito di tali incontri e delle osservazioni emerse il documento è stato integrato con alcuni dati senza apportare variazioni di rilievo ai contenuti; in data 4 febbraio 2020 il CDA ha preso atto delle integrazioni ed ha confermato l'approvazione già avvenuta a fine dicembre. Il processo di approvazione del documento da parte dell'Assemblea dei Soci è ora demandato alla valutazione sull'opportunità di convocare tale Assemblea.
- E' stato avviato un tavolo di lavoro congiunto con il Comune di Torino finalizzato alla **revisione del vigente contratto di servizio**, in scadenza ad aprile 2021, con l'obiettivo condiviso con il Comune di anticipare nel 2020 il processo di rinnovo del contratto, anche per poter includere nuovi servizi già avviati ed in fase di avviamento quali la gestione dei nuovi impianti di sanzionamento dei passaggi con il rosso.
- L'insorgenza dell'**emergenza sanitaria COVID-19** costituisce sicuramente un fatto rilevante che potrà condizionare significativamente la gestione dell'esercizio; nel paragrafo successivo vengono riportate alcune considerazioni a tal proposito.

Evoluzione prevedibile della gestione

Il budget 2020 è stato elaborato nel mese di febbraio 2020 ed è stato condiviso con un processo che ha coinvolto le 4 business unit aziendali; tale processo è stato completato appena prima dell'insorgenza dell'emergenza legata al COVID-19 e le conseguenze di questa situazione non sono pertanto considerate né prevedibili al momento.

Si evidenzia tuttavia che il fatturato previsto si basa su una percentuale di contratti già acquisiti pari al 92%; tale dato risulta fondamentale per poter affrontare con relativa serenità la continuità delle attività produttive anche convivendo con l'emergenza sanitaria in atto, anche facendo uso estensivo dello smart working, modalità operativa che in azienda era già utilizzata da tempo, anche se in misura più limitata, in base ad un accordo aziendale stipulato nel 2018.

In ogni caso l'incertezza che deriva dalla situazione di emergenza in atto non può essere trascurata e tale situazione impone la massima attenzione ad effettuare un monitoraggio costante dell'avanzamento del budget, poiché al momento non risulta possibile stimare gli impatti sulle attività produttive derivanti da fattori esterni quali:

- la difficoltà ad attuare il piano delle azioni commerciali dovuta alla totale cancellazione di eventi e trasferte;
- la presumibile difficoltà nell'interazione con i referenti dei clienti per definire i requisiti dei nuovi progetti;
- la presumibile difficoltà nell'interazione con i fornitori e consulenti esterni
- l'impatto sulla produttività dell'uso massiccio della modalità smart working.

Sarà quindi necessario portare all'attenzione del Consiglio di Amministrazione nei prossimi mesi revisioni del budget che possano considerare tali impatti.

A tal proposito si sottolinea che al momento sono stati rallentati alcuni investimenti meno urgenti fra quelli previsti e a scopo cautelativo sono state avviate solo due selezioni di

personale, i cui colloqui saranno effettuati al termine della situazione di emergenza. È del tutto evidente che nel prossimo mese di aprile sarà necessario comprendere come possa proseguire l'esercizio e tarare nuovamente il budget in base a tali previsioni.

Partendo dall'ipotesi che l'emergenza si chiuda in un periodo di tempo relativamente breve, si può prevedere anche per l'esercizio 2020 un ulteriore significativo incremento di attività, che dovrà essere gestita anche attraverso un utilizzo importante delle esternalizzazioni poiché la capacità produttiva dell'azienda non è adeguata a garantire tale incremento solo con attività interne.

Si ribadisce comunque l'opportunità di evolvere il fatturato facendo leva sulla possibilità della società di erogare servizi specialistici ad alto valore aggiunto in ambito ITS verso nuovi clienti non soci, che si può ora concretizzare grazie alla nuova struttura organizzativa ed adottando un adeguato piano d'azione coerente con la strategia di sviluppo del business.

Per l'esercizio 2020 si prevede inoltre un coinvolgimento più attivo di 5T per le attività del Socio Città Metropolitana che può costituire una concreta opportunità di conseguire anche incarichi diretti da parte dei Comuni appartenenti a tale Ente, in un'ottica di gestione omogenea della mobilità su tutta l'area metropolitana.

La prospettiva di avviare collaborazioni con altri soggetti pubblici (enti locali, agenzie per la mobilità, società in-house) di ambito regionale oppure anche con clienti privati (es. Arriva Italia) che stanno implementando progetti di bigliettazione elettronica nei loro ambiti di business, dimostrano come la proposta dei servizi di consulenza di 5T in ambito smart ticketing e TPL sia matura e rappresenti in questa fase un'area di potenziale sviluppo del business della società.

Dal punto di vista finanziario, l'analisi del cash flow previsto per l'anno 2020 evidenzia nuovamente la necessità di un attento monitoraggio anche in relazione alla possibilità che intervengano nuovamente ritardi di pagamento da parte degli enti Soci a causa dell'emergenza in atto ed in previsione di dover affrontare sempre più commesse con elevata componente di costi esterni, si evidenzia la necessità di continuare l'azione di ricerca di strumenti finanziari anche alternativi al semplice fido di cassa per poter gestire puntualmente i pagamenti verso i fornitori.

Si ritiene che per l'anno 2020, come indicato nella proposta di budget, sia necessario prevedere alcuni investimenti per adeguare la struttura ai nuovi obiettivi di business; in particolare:

- investimenti per attività commerciali, promozionali e di marketing;
- investimenti tecnologici per la garanzia dei livelli di servizio verso tutti i clienti (in house e nuovi);
- investimento per un nuovo software gestionale per la contabilità ed il controllo di gestione;
- piano di formazione del personale.

Si ritiene inoltre fondamentale ai fini di conseguire gli obiettivi previsti dal budget 2020 proseguire con la strategia del nuovo sistema incentivante attraverso la definizione di obiettivi aziendali legati all'efficienza produttiva e di obiettivi individuali legati alle scadenze di consegna previste dal piano della produzione.

Destinazione del risultato d'esercizio

Si propone all'assemblea di assumere la seguente delibera sul risultato d'esercizio:

Utile d'esercizio al 31/12/2019	Euro	37.794
Accantonamento a riserva straordinaria	Euro	37.766
Accantonamento a riserva non distribuibile per utili su cambi non realizzati	Euro	28

Ai fini dello svolgimento dell'assemblea di approvazione del bilancio al 31/12/2019 della Società, si dà atto che ai sensi dell'art. 106 del D.L. del 17 marzo 2020, n. 18, in deroga a quanto previsto dall'art. 2364, comma 2 e dall'art. 2478-bis c.c. e alle disposizioni statutarie, è consentito a tutte le società di convocare l'assemblea ordinaria entro 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Ing. Giovanni Battista Rabino

