

## 5 T S.R.L.

## Relazione sulla Gestione al 31/12/2020

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

Gli importi presenti sono espressi in Euro

Signori Soci,

sottoponiamo alla Vostra approvazione il Progetto di Bilancio al 31 dicembre 2020, redatto con l'osservanza della disciplina civilistica vigente.

L'esercizio si è chiuso con un valore della produzione di Euro 6.735.254 e un utile di esercizio di Euro 346.784 dopo ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per Euro 172.693, e imposte correnti ed anticipate per Euro 122.538.

Maggiori particolari in ordine ai dati contabili della gestione sono espressi nella Nota integrativa che correde 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'efficientamento 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.**

Per l'anno 2020 i Soci di 5T hanno definito come obiettivo societario l'attuazione del piano industriale triennale 2020-2022; tale piano è stato approvato nella sua prima versione dal Consiglio di Amministrazione societario nel mese di dicembre 2019. A febbraio 2020 è stato nuovamente posto all'ordine

del giorno del CdA a seguito di alcune integrazioni richieste dai Soci che non hanno variato la sua impostazione ed è stato poi approvato dall'Assemblea dei Soci a settembre 2020, dopo aver completato l'iter di rinnovamento del CdA in base ai nuovi patti parasociali.

Inoltre, in ottemperanza all'obiettivo indicato dal Comune di Torino e relativo al bilancio consolidato del gruppo Città di Torino, la Società ha rigorosamente rispettato i termini, con l'approvazione del bilancio 2019 in assemblea il 27 maggio 2020, tenuto conto della proroga intervenuta con il decreto legge n. 18 del 17/03/2020 a seguito dell'emergenza COVID-19.

L'evoluzione del contesto in cui opera 5T e quindi l'evoluzione stessa delle attività della Società, hanno reso necessario uno sviluppo della struttura organizzativa, per migliorarne l'efficacia funzionale, l'efficienza produttiva e così consentire di ottenere i risultati economici attesi e previsti nel presente piano industriale.

Nonostante i valori della produzione, inferiori a 10 milioni di Euro annui, possano essere considerati contenuti per il settore di mercato, la tipologia delle attività svolte da 5T determina una complessità tipica delle medie imprese che operano come integratori di sistema e la cui gestione può essere efficace solo se si applica un modello organizzativo ritagliato e modellato sulle esigenze produttive.

Nella seconda metà del 2019 si è avviato il progetto di rinnovamento della struttura organizzativa di 5T che è diventato pienamente operativo a gennaio 2020. Tale modello si basa su quattro aree di business (in seguito BU-Business Unit) in coerenza con quanto già riportato ai Soci in sede di definizione degli scenari per lo sviluppo del piano industriale, nello specifico:

- Gestione del traffico e domanda di mobilità
- Smart ticketing e TPL
- Infomobilità e MaaS
- Mobilità sostenibile

Ciascuna area di business ha un proprio responsabile (BU manager) e contiene sia la componente di attività relativa ai progetti di sviluppo sia quella dei servizi di gestione permettendo così una sinergia tra le diverse fasi dell'attività e anche una ottimizzazione dei processi e quindi nell'uso delle risorse, creando infine dei vari e propri centri di competenza sui filoni di attività che possono rispondere sempre meglio alle esigenze dei Soci.

Ciascuna BU opera inoltre come animatore commerciale per la proposta dei servizi verso nuovi clienti.

La funzione di sviluppo del business diventa Business Strategy e assume una valenza di maggior supporto alla definizione della strategia di business senza perdere la focalizzazione sull'obiettivo di conseguimento dei contratti in-house e di accounting dei clienti Soci.

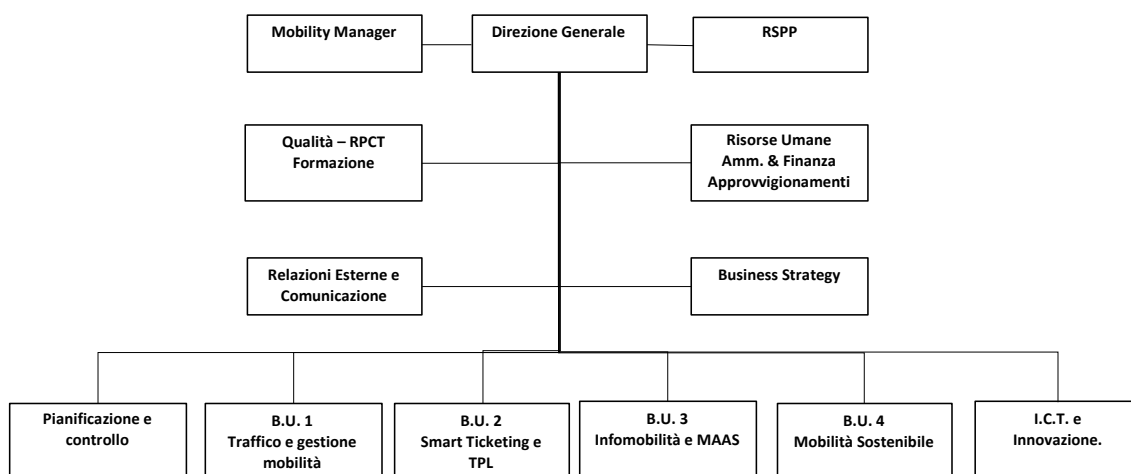
Il modello prevede inoltre un potenziamento dell'azione di pianificazione e controllo delle attività produttive creando un'area dedicata in cui trova collocazione il controllo di gestione che costituisce uno strumento fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi sopra citati.

Infine resta presente e continua ad avere un ruolo chiave l'area dell'ICT e degli specialisti sulle singole tecnologie che saranno condivisi sui vari progetti di sviluppo; tale area detiene anche la responsabilità di garantire i servizi IT sia per il business sia per il funzionamento aziendale e di gestire le attività di innovazione

tecnologica anche attraverso la partecipazione a progetti di R&D (ricerca e sviluppo). Trova collocazione in quest'area una nuova funzione dedicata all'analisi dei dati e dei modelli dati, che riveste una connotazione strategica per 5T, considerato il patrimonio di dati disponibile e finora utilizzato solo parzialmente ai fini di supportare le decisioni degli Enti Soci per la gestione della mobilità nei territori di loro competenza.

La Direzione Generale mantiene la responsabilità diretta sulle attività di Amministrazione e Finanza, Gestione Risorse umane e Approvvigionamenti in coerenza con le deleghe attribuite dal CdA al Direttore Generale.

Si riporta nel seguito lo schema di primo livello della nuova struttura organizzativa



A corredo della nuova organizzazione si è messo a punto un sistema di riunioni periodiche a frequenza settimanale e mensile che consentono il monitoraggio costante dell'avanzamento delle attività e la tempestività delle decisioni nonché il coordinamento tra le diverse funzioni aziendali garantendo una costante focalizzazione sugli obiettivi ritenuti prioritari.

Nel mese di dicembre 2020 è stata portata all'attenzione del CdA la revisione del piano industriale, come stabilito dai Soci, per mantenere l'orizzonte triennale del piano che diventa quindi 2021-2023. La seconda edizione del piano è stata approvata dal CDA in data 29 dicembre 2020.

## Andamento della gestione

Si riportano nel seguito in sintesi gli andamenti delle attività e dei contratti per ciascun socio e per la parte correlata GTT Spa.

### ATTIVITA' PER IL SOCIO COMUNE DI TORINO

La gestione del sistema 5T per il 2020 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. Il contratto si basa su meccanismi di bonus/malus calcolati in base al livello di servizio effettivamente erogato.

Nel 2020 è stata svolta l'attività preliminare per la definizione del nuovo contratto di servizio 2021-2026.

La disponibilità del Sistema 5T dell'anno 2020 è risultata del 96,04 %, superiore al valore medio del 2019, pari al 94,98%, calcolata sul sistema centrale, gli apparati SPOT, VMSI e VMSP.

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 ampliata alle 3 linee bus (2, 18, 68) su cui è stato esteso questo servizio nel corso del 2020. I valori di questo indicatore misurati nel 2020 risultano pari al 99,67% rispetto al valore 82,04% misurato nel 2019.

Anche nel 2020 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. Si tratta di uno strumento innovativo (applicazione web mobile responsive) fruibile dai dispositivi smartphone e basato sull'utilizzo di tecnologie open source. Nel 2020 sono stati integrati i dati dello sharing mobility sulla mappa di MATO (monopattini, biciclette, car sharing e moto sharing), inoltre sono stati integrati, sempre sulla mappa, i dati sul posizionamento dei mezzi GTT in tempo reale.

La disponibilità del servizio "Muoversi a Torino" nel 2020 è risultata del 99,91% rispetto al valore di 99,90%, registrato nel 2019.

Le richieste sul servizio Telegram "Torino Live Bus" per gli arrivi in fermata sono state mediamente 372.000 al mese

Per quanto riguarda il progetto PON controllo traffico, le attività si erano concluse nel 2019. Nel 2020 è stata presentata la rendicontazione finale dei soli costi esterni sostenuti.

Si sono concluse le attività di supporto al Comune di Torino per il progetto SUITS.

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 di una quota parte delle attività progettuali di durata pari alla durata del progetto, ovvero fino a fine 2023; il disciplinare è stato sottoscritto nel mese di dicembre 2019. Nell'ambito del progetto la restante quota parte delle attività progettuali viene cofinanziata nell'ambito del Contratto di servizio per la gestione dei sistemi telematici.

Le attività progettuali sono in corso e 5T ha provveduto a consegnare i primi 4 deliverable progettuali previsti di propria competenza.

Infine 5T ha lavorato sul progetto di Buoni Mobilità per la progettazione complessiva dell'intervento, che ha previsto la definizione delle caratteristiche della sperimentazione, la definizione dei pacchetti di mobilità, la realizzazione dei piani di monitoraggio e comunicazione dell'iniziativa. Nel corso dell'anno è stato inoltre individuato il fornitore che erogherà il servizio MaaS previsto per la sperimentazione e sono state avviate le attività di integrazione dei mobility operator nella piattaforma stessa.

### **ATTIVITA' PER GTT SPA**

La gestione operativa dell'esercizio 2020 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 2020 ad acquisire e fornire a GTT le carte BIP.

### **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 2020 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 2020 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 2020 sono stati affidati a 5T alcuni nuovi progetti ritenuti prioritari ed in particolare:

- BIP.P.21 Evoluzione protocollo BIPEX
- MIP.P.3 Progettazione e realizzazione ecosistema abilitante per l'infomobilità regionale
- MIP.P.4A Progettazione rinnovamento sistemi informativi del Movicentro
- TOC.P.6 Installazione nuovi sensori di misura per migliorare dati in input: 5T ha avviato e concluso una procedura per l'ampliamento della rete di monitoraggio traffico. I nuovi sensori saranno dislocati in tutte le Province della Regione e consentiranno di monitorare un maggior numero di archi della rete stradale andando ad affinare conseguentemente anche le stime del Supervisore Regionale del traffico
- TOC.P.7A Studio, progettazione e sperimentazione di un ecosistema di scambio dati di traffico
- TOC.P.8 Progettazione e sperimentazione sistema di rilevamento e monitoraggio stato manto stradale: 5T ha svolto uno scouting tecnologico volto ad individuare una soluzione tecnologica per il monitoraggio dello stato della pavimentazione stradale. 5T ha prodotto una nota tecnica fornita a Regione Piemonte nella quale sono contenuti i risultati dello scouting tecnologico. I risultati dello scouting evidenziano che non è disponibile attualmente una soluzione "market ready" trattandosi di prodotti sviluppati a livello universitario e non commercializzati. 5T produrrà una rendicontazione delle ore svolte per la produzione del deliverable.
- MOB.P.3 Avvio realizzazione della piattaforma regionale dei mobility manager
- MOB.P.7A Studio e sperimentazione sistema di analisi domanda di mobilità e incentivazione mobilità sostenibile: Il progetto consiste nell'evoluzione di alcuni dei componenti 5T con l'obiettivo di estendere la capacità di scambio dati, sia in termini di contenuto che di protocolli. Nello specifico, sono in corso le attività di definizione delle estensioni, che al momento contemplano sviluppi a carico del Nodo DATEX2 di 5T.

Per quanto riguarda il filone TPL, nel corso del 2020 5T il tool Transit Cafè è entrato in operatività per AMP e tutti gli enti in data 1 settembre, dopo aver superato positivamente il collaudo del 5 agosto. Da dicembre 2020 è stato dismesso l'applicativo Omnibus.

Nel corso dell'ultimo trimestre, 5T ha svolto le attività di allineamento ai calendari per nuovo anno ed adeguamento dei calendari in conformità alla pubblicazione dei calendari scolastici regionali (attività detta in gergo "ribaltamento") su tutti i contratti attivi ed a finalizzato l'utilizzo del Transit Cafè per tutti gli utenti che prima utilizzavano l'Omnibus.

Nell'ambito del filone BIP nel corso del 2020 si sono realizzati interventi evolutivi sul CSR-BIP e sulla Business Intelligence correlata che hanno consentito di:

- avviare la procedura di dismissione del "vecchio" CSR-BIP con passaggio in operatività ufficiale del "nuovo" CSR-BIP (realizzato tramite un refactoring totale delle strutture dati). Si è quindi proceduto al completamento della migrazione delle procedure di alimentazione

dei cruscotti BIP dal "vecchio" CSR-BIP al "nuovo". Al termine di tale procedura il vecchio CSR-BIP sarà dismesso;

- proseguire l'implementazione del cruscotto gestionale del CSR-BIP, già operativo come cruscotto di verifica degli adempimenti DIT, estendendo il set degli indicatori di correttezza, completezza, coerenza e tempestività;
- implementare su richiesta di Regione Piemonte un cruscotto (definito "Cruscotto MIT") che consente l'estrazione in automatico dei dati relativi al servizio di Trasporto Pubblico nel periodo di lock-down a causa del COVID-19;
- aggiornare la progettazione delle modifiche al BIPEX (versione 2.1) consegnata a novembre 2019 con l'aggiunta di ulteriori modifiche che recepiscono le esigenze di maggior contenuto informativo emerse durante la realizzazione del cruscotto MIT citato al punto precedente e, quindi, procedere all'implementazione delle modifiche al BIPEX (versione 2.1)
- produrre la documentazione a supporto del BIPEX 2.1 (Note di rilascio e Linee guida alla compilazione del BIPEX) e realizzare esempi XML;
- intraprendere una manutenzione evolutiva di tutti i cruscotti BIP al fine di rispondere meglio alle esigenze manifestate dai CCA e dagli Enti;
- avviare in sinergia con il progetto DATA4PT gli incontri del tavolo operativo che si occupa di progettare il profilo italiano del NeTEx, partendo dal BIPEX. Questa attività progettuale darà particolare enfasi alla diffusione a livello nazionale (Ministero Infrastrutture e Trasporti e CCISS) della documentazione sulle caratteristiche e sui benefici del BIPEX, anche al fine di supportare ed indirizzare la realizzazione del National Access Point (NAP) per l'erogazione di servizi di informazione multimodali EU-wide, come previsto dal D.Lgs. 2017/1926.

I Servizi BIP destinati al pubblico erogati nel corso del 2020 sono stati:

- l'attività di emissione delle carte BIP di Libera Circolazione (8.113 smart card BIP emesse nel corso del 2020) per Disabili, Forze Armate, Ispettori del Lavoro e Forze di Polizia, oltre al rinnovo dei titoli di viaggio per l'intero parco circolante (40.254 ricariche effettuate nel corso del 2020)
- 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. Gli utenti gestiti in presenza allo sportello nel corso del 2020 sono stati 2.493

Nel corso del 2020 5T ha fornito a Regione Piemonte supporto specialistico per la gestione sia tecnica sia di governance dell'intero sistema BIP in particolare:

- effettuando il monitoraggio del rispetto degli obblighi derivanti dal Debito Informativo Trasporti (DIT),
- supportando 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 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.

Nell'estate del 2020 è stata svolta una verifica degli avanzamenti delle aziende e dei CCA nel completamento dei flussi BIPEX che ha previsto incontri, in modalità remota, specifici con ciascuna realtà consortile per evidenziare 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 dedicati agli enti coinvolti nel sistema (RP e AMP) sono stati resi disponibili anche ai consorzi già attivi nell'invio di dati in protocollo BIPEX (GTT, Extra-TO, GrandaBus, Aziende del VCO), previa specifica formazione sull'uso di tali cruscotti.

Nel corso del 2020 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. Il servizio, già in uso dal 2016 per la Rete Regionale di Ricarica BIP, offre la possibilità anche alle aziende BIP di usufruire delle funzionalità di remotizzazione dei moduli SAM, fondamentale per efficientare il processo di scrittura dei titoli di viaggio sulle carte BIP, senza l'ausilio di un modulo SAM installato nel dispositivo di ricarica; sono attive e presidiate anche le attività di monitoraggio delle funzioni di bilanciamento di carico e di backup, relativamente al sistema.

Per quanto riguarda l'ambito TOC, nel corso del 2020 sono proseguite le attività gestione della Centrale Regionale della Mobilità. In particolare, è entrata in operatività la nuova versione del sistema Supervisore Regionale per il monitoraggio del traffico, migliorata nella predizione del traffico grazie agli aggiornamenti dei modelli di traffico. È stata avviata una nuova fornitura di Floating Car Data che consente una maggiore copertura territoriale e presenta una migliore affidabilità dei dati ricevuti. Si è completata la progettazione esecutiva del sistema Weigh In Motion che entrerà in esercizio nel 2021.

Sono inoltre state eseguite alcune attività di miglioramento dei processi della Business Intelligence del TOC al fine di integrare i nuovi attributi e le modifiche apportate nel 2019 ed è stata completata, su un ambiente di sviluppo, la revisione della presentazione dei report con la nuova tecnologia Angular, che verrà pubblicata nel 2021.

Vista l'esigenza di analizzare la mobilità durante l'emergenza Covid-19, alla fine del mese di marzo 2020 è stato attivato il servizio di estrazione, elaborazione e analisi dei dati di traffico e trasporto e dei dati degli spostamenti delle persone raccolti dalla Centrale Regionale della Mobilità.

Sul fronte della mobilità sostenibile, nel corso del 2020 sono state avviati due dei progetti previsti nell'ambito del "Programma Triennale 2019-2021 - Piattaforma della Mobilità sostenibile" della Regione Piemonte.

Il primo progetto, denominato "MOB.P.3 - Avvio realizzazione della

piattaforma regionale dei mobility manager", ha quale obiettivo la messa a punto del servizio volto a mettere a disposizione di Regione Piemonte una piattaforma per i Mobility Manager aziendali e scolastici, che consentirà loro di digitalizzare e sistematizzare la raccolta dati della mobilità sistematica casa/lavoro e casa/scuola dei propri dipendenti o studenti.

Il secondo progetto, denominato "MOB.P.7A - Studio e sperimentazione sistema di analisi della domanda di mobilità e incentivazione mobilità sostenibile", ha l'obiettivo di studiare e sperimentare nuovi strumenti per l'analisi della domanda di mobilità da parte dei cittadini e per la raccolta di dati sugli spostamenti effettuati, utili a valutare l'applicazione di politiche di incentivazione alla mobilità sostenibile.

Sempre per Regione Piemonte nel corso dell'anno è stato anche interamente progettato e realizzato l'applicativo "Orari scuole", che oggi consente agli istituti scolastici di notificare alle aziende di trasporto il flusso quotidiano degli studenti in entrata e in uscita, supportando queste ultime nella programmazione emergenziale, originata dal diffondersi della pandemia.

Per quanto riguarda il progetto BIPforMaaS, nel corso del 2020 le attività sono entrate nel vivo, permettendo di raggiungere alcuni importanti risultati quali un benchmark internazionale delle soluzioni MaaS disponibili e un modello di ecosistema MaaS per il Piemonte, oltre alla realizzazione del sito web di progetto e a numerose attività di disseminazione durante eventi on line e webinar su scala nazionale ed internazionale. Nel contempo sono state attivate le iniziative di stakeholder engagement rivolte ad enti del territorio, operatori della sharing mobility, aziende del TPL, MaaS operator e integrator e utenti dei servizi di mobility as a service.

#### **ATTIVITA' PER IL SOCIO CITTA' METROPOLITANA**

Per la Città Metropolitana di Torino sono state portate a conclusione le attività inerenti la prima parte di affidamento, relativo allo studio, progettazione e messa a disposizione di una piattaforma per i Mobility Manager; subito successivamente è stata conseguita anche la seconda e ultima parte di incarico che, sempre nell'ambito della stessa piattaforma, prevede lo sviluppo di specifici moduli per l'analisi dei KPI e per la gestione di soluzioni di coworking, smartworking e parking management. La piattaforma, interamente progettata e resa concreta da 5T, vedrà poi la sua naturale evoluzione nel successivo servizio per Regione Piemonte descritto precedentemente

Nel corso dell'anno 2020 5T, nell'ambito della manutenzione straordinaria degli apparati di rilevamento traffico di proprietà di Città Metropolitana di Torino ha avviato e aggiudicato una procedura per l'ampliamento della rete di monitoraggio traffico. I nuovi punti di monitoraggio sono costituiti da pali a sbraccio dislocati in diversi siti della Città Metropolitana di Torino e consentiranno di monitorare un maggior numero di archi della rete stradale. Inoltre, nell'ambito della gestione degli apparati di rilevamento traffico di proprietà di Città Metropolitana di Torino, 5T ha svolto le attività di pubblicazione dei messaggi sui Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) nonché la manutenzione ordinaria in remoto e, nel caso fosse necessario, tramite interventi del personale di Manutenzione. Inoltre provvede mensilmente alla pubblicazione dei dati di traffico rilevati dai sensori installati a campo su apposita interfaccia web dedicata alla Città Metropolitana di Torino.

Nel corso del 2020 sono state avviate le attività del progetto Linking Alps che si sono concentrate principalmente su due fronti:

- analisi ex ante del motore di calcolo percorso di Muoversi in Piemonte:

L'analisi descrive che tipo di informazioni sono disponibili per il motore e che tipo di dati sono forniti agli utenti finali. Nel corso dei mesi sono inoltre stati condivisi i dati di utilizzo dei singoli motori di calcolo percorso che faranno parte del sistema distribuito.

- analisi delle specifiche dello standard Open Journey Planner in workshop e approfondimenti dedicati, volti a definire le specifiche di progetto da adottare per il pilot

### **PROGETTI FINANZIATI**

Nell'esercizio 2020 sono state svolte le seguenti attività riferibili a progetti di ricerca:

- INCIT EV: per questo progetto partito a luglio 2020, si è proceduto all'estrazione, elaborazione e messa a disposizione di dati di mobilità privata e flussi misurati, necessari per valutare gli impatti di scenari di evoluzione della mobilità elettrica in Torino. Si è fornito supporto in merito alla definizione di interfacce di accesso, piattaforme dati ed interoperabilità. Si è partecipato ad un meeting di coordinamento del Pilot italiano. Si sono infine portate avanti le attività di gestione del progetto e di produzione della rendicontazione verso Città di Torino
- SHOW: nel corso del 2020 si è fornito supporto alla definizione dello Use Case di Torino, con la partecipazione a diversi meeting tecnici con i partner di progetto. Si sono inoltre messi a disposizione i dati geolocalizzati delle infrastrutture tecnologiche gestite da 5T (Semafori UTC, etc.), funzionali alla definizione del percorso che il veicolo autonomo impegnerà nell'ambito dello Use Case

### **ATTIVITA' PER CLIENTI NON SOCI**

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.

Nel 2020 le attività di proposta commerciale dei servizi di 5T verso potenziali clienti non soci sono state inibite dall'emergenza COVID-19.

Sono tuttavia continuate le attività per clienti non soci già contrattualizzate in precedenza, ed in particolare:

- 5T ha continuato a fornire nel corso del 2020 il supporto specialistico per la gestione del Centro di Controllo Aziendale di Extra.TO, che è ospitato nella server room di 5T;
- È proseguita 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
- 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
- Il progetto SIBIT si è concluso nel corso del 2020

- o è partita l'attività di supporto al Comune di Bardonecchia per l'utilizzo dell'applicativo Transit Cafè per la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico
- o Il servizio di Car Sharing CinQue, primo esempio di servizio di mobilità gestito direttamente da 5T che oltre al coinvolgimento economico delle stesse amministrazioni vede anche il pagamento diretto da parte dei clienti finali, già attivo nei comuni di Carmagnola e Collegno, a dicembre 2020 è stato esteso anche al Comune di Rivoli.

Nel corso del 2020 si è lavorato alla definizione in accordo con il Comune di Torino del contratto con IREN Smart Solutions per le attività di mantenimento e ripristino delle centralizzazioni semaforiche nell'ambito del progetto Torino a LED. Si tratta di un'attività iniziata nel 2020 che avrà un impatto rilevante sull'esercizio 2021.

L'importo relativo alle attività per altri clienti, pari a circa 960.000 €, include la quota del contratto di gestione quinquennale "Servizi per la gestione integrata della mobilità e dell'infomobilità 2016 - 2021" a carico di GTT, gli incassi derivati dalla vendita di carte BIP alle aziende di trasporto pubblico, l'emissione delle carte di libera circolazione e il corrispettivo per l'utilizzo del car sharing.

### Andamento economico

Per l'anno 2020 la **gestione operativa** nel suo complesso risulta in linea con il bilancio dell'esercizio precedente e con il preconsuntivo elaborato ad ottobre 2020, tuttavia il **valore della produzione** risulta inferiore alle previsioni del budget approvato.

La riduzione di ricavi rispetto alla previsione di budget è da attribuirsi principalmente allo slittamento nella definizione di alcuni contratti relativi a progetti di sviluppo e realizzazione, a forte componente di costi esterni, che hanno risentito di cambiamenti di priorità a causa dell'emergenza COVID.

Si tratta di una differenza di circa 740.000 € che dovrà essere recuperata nell'esercizio 2021, poiché nella parte finale del 2020 i contratti dei progetti ritenuti prioritari dai Soci sono stati perfezionati.

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

CLIENTE	IMPORTO	VALORE %
Attività GTT (esclusa vendita carte BIP)	€ 387.063	5%
Attività Comune di Torino	€ 2.875.199	40%
Attività Regione Piemonte	€ 3.250.176	45%
Attività Città Metropolitana di Torino	€ 239.719	3%
Attività per altri clienti (incluso car sharing)	€ 220.951	3%
Attività carte BIP e tessere libera circolazione	€ 309.762	4%
<b>Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>€ 7.282.870</b>	

Si rileva in aumento l'importo dei ricavi relativi al Contratto di servizio verso il socio Comune di Torino grazie allo stanziamento del corrispettivo 2020 che tiene conto degli incrementi di consistenza del sistema in gestione, secondo le regole del contratto di servizio vigente.

La quota di fatturato relativa a contratti stipulati con nuovi clienti non soci risulta poco significativa ed ammonta al 3% del valore complessivo dei ricavi per vendite e prestazioni.

La voce relativa agli **acquisti** risulta nettamente inferiore rispetto sia al bilancio 2019, sia ad entrambe le previsioni di budget e preconsuntivo del 2020; la differenza consuntivata è attribuibile al mancato avviamento nel 2020 delle suddette attività di realizzazione e sviluppo a forte componente di costi esterni.

La voce relativa alle **prestazioni di servizi** è in linea con bilancio 2019 e preconsuntivo 2020, ma inferiore alla previsione di budget per la medesima ragione.

Complessivamente i costi della produzione sono inferiori al bilancio 2019 e ad entrambe le previsioni di budget e preconsuntivo; a tale riduzione contribuisce anche il calo delle spese per buoni pasto, le trasferte e gli abbonamenti al trasporto pubblico, determinato dall'emergenza COVID-19 ed al conseguente utilizzo dello smart working.

I costi per **godimento beni di terzi** sono in linea con l'esercizio precedente e le previsioni di budget.

I **costi del personale** risultano in aumento del 6,4% circa rispetto all'anno precedente, per la movimentazione dell'organico descritta in dettaglio nel seguito del presente documento. Tali costi sono in linea con il preconsuntivo ma in aumento rispetto alla previsione di budget; nel complesso l'incidenza del costo del lavoro sul fatturato per il 2020 risulta del 56%. Si rileva che l'incidenza del costo del lavoro sul fatturato nel 2019 è stata del 53%, mentre il preconsuntivo 2020 registrava un valore del 57%.

La complessiva riduzione sia dei ricavi, sia dei costi, imputabile per lo più a commesse con alta componente di costi esterni e marginalità contenuta, influisce positivamente sul **risultato della gestione caratteristica** che registra un **EBITDA** del 9,69%, nettamente superiore rispetto alla previsione di budget.

È quindi ampiamente dimostrato il raggiungimento dell'obiettivo aziendale relativo all'andamento economico, stabilito nella misura minima del 5%.

La voce **Ammortamenti** risulta in linea con l'esercizio precedente ma inferiore alle previsioni di budget e preconsuntivo, poiché non è stato dato seguito ad alcuni investimenti in ambito di infrastrutture IT sia hardware, sia software, anche a seguito delle sospensioni intervenute nelle procedure di approvvigionamento per l'emergenza COVID-19.

Per quanto riguarda gli **oneri finanziari** il dato risulta stabile rispetto al 2019, grazie alla stabilità della situazione finanziaria dovuta alla maggior regolarità degli incassi. I fidi bancari non sono stati utilizzati e il dato si riferisce unicamente alle spese bancarie.

Tra i **proventi finanziari** non sono stati rilevati interessi di mora maturati sul tardivo incasso dei crediti commerciali.

Il **risultato ante imposte** ammonta a circa 470.000 € ed il **risultato netto** a circa 346.000 € evidenziando un significativo aumento rispetto all'esercizio 2019 ed anche alle previsioni di budget e preconsuntivo. Il risultato rilevante in termini di utile è da attribuire alle situazioni già sopra descritte che hanno determinato sia il contenimento dei costi su commessa sia delle spese generali a cui si aggiunge il contributo della riduzione degli ammortamenti.

## 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	31/12/2020	31/12/2019	Variazione
Ricavi netti	6.578.285	6.506.446	71.839
Contributi su progetti	94.237	82.717	11.520
<b>Valore della produzione operativa</b>	<b>6.672.522</b>	<b>6.589.163</b>	<b>83.359</b>
Costi esterni operativi	2.244.034	2.555.165	-311.131
<b>Valore aggiunto</b>	<b>4.428.488</b>	<b>4.033.998</b>	<b>394.490</b>
Costi del personale	3.788.518	3.561.453	227.065
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>639.970</b>	<b>472.545</b>	<b>167.425</b>
Ammortamenti e accantonamenti	172.693	469.474	-296.781
<b>Risultato Operativo</b>	<b>467.277</b>	<b>3.071</b>	<b>464.206</b>
Proventi e oneri diversi (risultato dell'area accessoria)	12.400	44.778	-32.378
Proventi e oneri finanziari (risultato dell'area finanziaria)	-10.355	24.993	-35.348
<b>Risultato Ordinario</b>	<b>469.322</b>	<b>72.842</b>	<b>396.480</b>
Componenti straordinarie	0	0	0
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>469.322</b>	<b>72.842</b>	<b>396.480</b>
Imposte sul reddito	122.538	35.048	87.490
<b>Risultato netto</b>	<b>346.784</b>	<b>37.794</b>	<b>308.990</b>

Dall'analisi del Conto Economico a Valore Aggiunto si rileva un contenuto aumento dei ricavi rispetto al 2019, accompagnato da una consistente riduzione dei costi esterni operativi, per la più limitata presenza di commesse ad alta incidenza di costi esterni, come esposto in precedenza. Il costo del lavoro è più elevato del 2019, sia per l'incremento dell'organico, sia per l'impatto del nuovo sistema incentivante rilevato per competenza.

Come si evince dal prospetto, si assiste nel 2020 ad un significativo incremento del Margine Operativo Lordo (+ Euro 167.500 circa); il risultato operativo è di molto superiore (+ Euro 464.000 circa) a quello del 2019, che scomputava accantonamenti per oneri del personale relativi a premi di risultato, rilevati dal 2020 per competenza.

Il risultato dell'area accessoria è positivo, anche se più contenuto rispetto al 2019; 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.

Il risultato della gestione finanziaria complessivamente presenta un saldo negativo di circa Euro 10.400, non essendo stati addebitati nel 2020 interessi di mora per ritardati pagamenti ai clienti, non ricorrendone il presupposto.

Il Risultato ante imposte si attesta perciò a Euro 469.322, e il risultato netto a Euro 346.784 con un incremento di Euro 309.000 circa 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:

	31/12/2020	31/12/2019
<b>Margine Operativo Lordo</b>	<b>639.970</b>	<b>472.545</b>
Proventi diversi e oneri diversi di gestione	12.400	44.778
Accantonamenti per oneri del personale	0	-280.000
<b>EBITDA before adjustments</b>	<b>652.370</b>	<b>237.323</b>
Adjustments: premi di risultato erogati nell'esercizio ma riferiti all'esercizio precedente	45.819	287.462
Adjustments: premi di risultato relativi all'esercizio ma erogati nell'esercizio successivo	0	-45.819
Adjustments: Proventi diversi non provenienti dalla gestione operativa	-17.973	-70.819
<b>EBITDA adjusted</b>	<b>680.216</b>	<b>408.147</b>
<b>EBITDA before adjustments</b>	<b>652.370</b>	<b>237.323</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-172.693	-154.474
Accantonamenti per rischi	0	-35.000
<b>EBIT</b>	<b>479.677</b>	<b>47.849</b>

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

In particolare, nell'esercizio 2019 si era 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 inerenza ai risultati dell'esercizio in chiusura. Pertanto, anziché

essere rilevati nell'esercizio di erogazione come in precedenza, nel 2019 si era 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 erano 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 2020, in quanto nell'esercizio sono stati erogati al personale dipendente i premi di risultato maturati nell'esercizio 2019 per un ammontare superiore di Euro 45.819 all'importo stimato di Euro 280.000; si è quindi depurato l'EBITDA 2020 di questo importo, che è stato attribuito all'esercizio 2019.

Inoltre, nel 2019, si erano 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.

Analogamente, nel 2020 si è operata una normalizzazione dell'EBITDA detraendo l'ammontare dei proventi diversi riferiti a contributi una tantum o per crediti di imposta introdotti nella situazione di emergenza 2020.

Anche il raffronto dell'EBITDA adjusted tra 2020 e 2019 evidenzia il sensibile miglioramento già riscontrato nell'analisi del Conto Economico a Valore Aggiunto.

<b>Stato Patrimoniale per aree funzionali</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>IMPIEGHI</b>		
Capitale Investito Operativo	5.880.599	5.301.206
- Passività Operative	2.779.095	2.552.639
Capitale Investito Operativo netto	3.101.504	2.748.567
Impieghi extra operativi	158.071	78.948
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>3.259.575</b>	<b>2.827.515</b>
<b>FONTI</b>		
Mezzi propri	2.963.706	2.616.922
Debiti finanziari	295.869	210.593
<b>Capitale di Finanziamento</b>	<b>3.259.575</b>	<b>2.827.515</b>

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 156.010 nel 2020, 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 295.869 nel 2020, i quali, secondo un'interpretazione più attinente alla loro natura, possono rientrare invece tra le passività operative.



<b>Stato Patrimoniale finanziario</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
<b>ATTIVO FISSO</b>	<b>289.165</b>	<b>364.887</b>
Immobilizzazioni immateriali	83.204	90.246
Immobilizzazioni materiali	203.900	272.580
Immobilizzazioni finanziarie	2.061	2.061
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>5.749.505</b>	<b>5.015.267</b>
Magazzino	182.674	966.663
Liquidità differite	3.718.193	2.211.176
Liquidità immediate	1.848.638	1.837.428
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>6.038.670</b>	<b>5.380.154</b>
<b>MEZZI PROPRI</b>	<b>2.963.706</b>	<b>2.616.922</b>
Capitale Sociale	100.000	100.000
Riserve e utile	2.863.706	2.516.922
<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>	<b>1.296.196</b>	<b>1.496.912</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>1.778.768</b>	<b>1.266.320</b>
<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO</b>	<b>6.038.670</b>	<b>5.380.154</b>

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 differite e una consistente riduzione del magazzino lavori in corso, sostanzialmente per l'eseguita consuntivazione di attività al 31/12/2020, e la conseguente rilevazione di fatture da emettere.

Con riguardo alla composizione del capitale di finanziamento, si rileva un significativo incremento dei mezzi propri, per effetto del risultato d'esercizio 2020, e un incremento delle passività correnti, bilanciato dall'aumento delle liquidità differite.

<b>Indicatori di finanziamento delle immobilizzazioni</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
Margine primario di struttura	2.674.541	2.252.035
Quoziente primario di struttura	10,25	7,17
Margine secondario di struttura	3.970.737	3.748.947

Quoziente secondario di struttura	14,73	11,27
-----------------------------------	-------	-------

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 migliorati rispetto al 2019, considerato l'incremento dei mezzi propri.

Indici sulla struttura dei finanziamenti	31/12/2020	31/12/2019
Quoziente di indebitamento complessivo	1,04	1,06
Quoziente di indebitamento finanziario	0,10	0,08

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 2019.

Si rammenta, come indicato in precedenza, che tra i debiti finanziari sono inclusi i ratei e risconti passivi per Euro 295.869 nel 2020, 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 ( 0,00 per il 2020 e 0,001 per il 2019) , sottolineando maggiormente lo scarso ricorso (addirittura nullo per il 2020) della Società ai finanziamenti di terzi.

Indicatori di solvibilità	31/12/2020	31/12/2019
Margine di disponibilità (CCN)	3.970.737	3.748.947
Quoziente di disponibilità	323,23%	396,05%

Margine di tesoreria	3.788.063	2.895.185
Quoziente di tesoreria	312,96%	328,63%

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 sono in lieve calo rispetto al 2019; i margini, e i relativi quozienti, sono comunque tutti ampiamente positivi.

Si tratta di una situazione di equilibrio finanziario 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	31/12/2020	31/12/2019
ROE netto	11,70%	1,44 %
ROE lordo	15,84%	2,78 %
ROI	11,45%	1,35 %
ROS	7,29%	0,74 %

**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.

Tutti gli indici presentano un consistente aumento rispetto al 2019, viste le migliori performance societarie

**POSIZIONE FINANZIARIA NETTA**

La posizione finanziaria netta al 31/12/2020, era la seguente (in Euro):

	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>Variazione</b>
Depositi bancari	1.846.633	1.835.488	11.145
Denaro e altri valori in cassa	2.006	1.940	66
<b>Disponibilità liquide ed azioni proprie</b>	<b>1.848.639</b>	<b>1.837.428</b>	<b>11.211</b>
<b>Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)		2.174	-2.174
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)			
Quota a breve di finanziamenti			
<b>Debiti finanziari a breve termine</b>		<b>2.174</b>	<b>-2.174</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>1.848.639</b>	<b>1.835.254</b>	<b>13.385</b>
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			
<b>Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine</b>			
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>1.848.639</b>	<b>1.835.254</b>	<b>13.385</b>

La posizione finanziaria netta a fine 2020 non presenta variazioni di rilievo rispetto a quella al 31/12/2019.

**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 2019** la struttura operativa di 5T era così composta:

- 66 dipendenti diretti di cui:

- o 5 a tempo determinato;
- o 61 a tempo indeterminato
- o 1 distaccato da GTT

Nel corso del 2020:

- a gennaio è stato assunto da 5T con cessione di contratto il dipendente distaccato da GTT 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 appartenente alle categorie protette da dedicare ai servizi di sportello al pubblico;
- a luglio un dipendente assunto con contratto a tempo indeterminato del settore ICT ha dato le dimissioni per quiescenza ed è stata assunta una risorsa a tempo indeterminato con profilo di sviluppatore sw come previsto dal piano industriale;
- a settembre è stato assunto con contratto a tempo indeterminato un project manager senior da inserire nella Business Unit Infomobilità e MaaS come previsto dal piano industriale;
- ad ottobre sono state assunte a tempo indeterminato due figure di business analyst in sostituzione di figure analoghe precedentemente assunte con contratto a termine (scaduto ad agosto 2020)
- sempre ad ottobre è stato assunto con contratto a tempo indeterminato un operatore per la centrale di controllo del traffico e di infomobilità in sostituzione di analoga figura precedentemente fornita in somministrazione
- a fine dicembre un dipendente con profilo di senior data analyst ha dato le dimissioni per quiescenza

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

- 68 dipendenti diretti di cui:
  - o 2 a tempo determinato;
  - o 66 a tempo indeterminato

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.

### ***Il sistema incentivante***

A dicembre 2020 è scaduto l'accordo che è stato sottoscritto nel mese di settembre 2018 con le parti sociali inerente il primo vero sistema incentivante per 5T. In precedenza la società aveva applicato per consuetudine accordi sottoscritti da GTT ma non si era mai dotata di un vero e proprio accordo di secondo livello in tema di premi di produzione.

Sulla base dei positivi risultati ottenuti dal sistema incentivante in questi primi anni di applicazione si è deciso di rinnovare l'accordo per altri 3 anni mantenendo la struttura dei meccanismi dello stesso e inserendo alcune precisazioni circa i beneficiari e le modalità di pagamento anche per chi cessa il proprio impiego o lo inizia in corso di anno.

L'accordo prevede che i premi vengano erogati in base al raggiungimento di obiettivi aziendali e individuali, definiti all'inizio di ogni esercizio, che hanno "peso" diverso a seconda del livello di inquadramento e delle responsabilità di ciascun dipendente.

Gli obiettivi aziendali sono definiti di anno in anno contestualmente al budget e sono

soggetti all'approvazione da parte di Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea dei Soci.

Per l'anno 2020 gli obiettivi aziendali sono consuntivati come segue:

- risultato economico dell'esercizio 2020: EBITDA maggiore o uguale al 5% - valore consuntivato pari al 9,7%
- percentuale delle ore del personale diretto non rendicontate inferiore all' 8% - valore consuntivato pari al 6,14%

In particolare, per gli impiegati (parametri da 155 a 193) gli obiettivi aziendali incidono per il 25% dell'importo complessivo del premio annuo. Il restante 75% è legato al raggiungimento di un unico obiettivo individuale, spesso comune a gruppi di lavoratori con mansioni omogenee. Per i funzionari (parametri da 205 a 250) invece gli obiettivi aziendali incidono per il 30% dell'importo complessivo del premio annuo. Il restante 70% è legato al raggiungimento di due obiettivi individuali con peso uguale. Diverso ancora il caso dei responsabili di primo livello che vedono il 40% del loro premio complessivo legato agli obiettivi aziendali.

## **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. Giovanni Donna continua a ricoprire il ruolo di Medico Competente nell'ambito del servizio di sorveglianza sanitaria affidato alla HUMANITAS GRADENIGO.

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

Il Sig. Andrea Settanni continua a ricoprire il ruolo di Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza.

Nel corso del 2020 si sono svolti i seguenti corsi cogenti:

- 1 dipendente: corso di aggiornamento sicurezza lavoratori (Art. 37 del D.Lgs. 81/08 e Accordo Stato-Regioni del 21/12/2011)
- 2 dipendenti: corso di formazione generale alla salute e sicurezza per i lavoratori Art. 37 D.Lgs 81/08
- L'RSPP ha seguito il corso di 40 ore valide per la conferma quinquennale del ruolo.

È proseguito, con alcuni rinvio dovuti allo stato di pandemia, lo svolgimento delle visite mediche periodiche dei lavoratori. Si prevede di recuperare tutte le visite arretrate entro il mese di marzo 2021.

Ai sensi dell'art. 35 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. si è svolta in data 22/12/2020 presso i locali di 5T la riunione periodica sulla sicurezza, in presenza del medico competente, del Datore di Lavoro e dell'RSPP.

Da febbraio, 5T si è dotata di due defibrillatori (uno per l'ufficio rilascio tessere di libera circolazione la piano terra ed uno per gli uffici posti al secondo piano).

Vengono di seguito descritte le misure adottate a seguito dell'emergenza COVID.

A seguito della dichiarazione dello stato di emergenza e pandemia, e dei vari emendamenti legislativi che si sono susseguiti nel corso del 2020, 5T:

- ha istituito il Comitato Protocollo COVID (DDL, sindacati, MC, RLS, RSPP);

- ha effettuato 2 sanificazioni complete dei locali in data 27 marzo e 19 novembre;
- emesso le istruzioni operative su come accedere e comportarsi in ufficio (con relativa modulistica ed autocertificazione);
- allestito quanto necessario negli uffici (gel disinfettante, cartellonistica, decalogo comportamenti, postazione rilevamento temperatura, kit pulizia per ogni ufficio, pattumiere ad hoc per mascherine);
- esteso la frequenza del servizio di pulizia da bisettimanale a giornaliera;
- adeguato il documento di valutazione rischi;
- emesso le istruzioni operative per la gestione fornitori ed adeguato i DUVRI alle nuove regole;
- emesso le istruzioni operative sul corretto uso di mascherine, gel disinfettante e guanti;
- emesso le istruzioni operative per la gestione dello sportello aperto al pubblico;
- acquistato mascherine chirurgiche e mascherine FFP2 da fornire ai dipendenti;
- regolato l'accesso negli uffici in modo che non si avesse più di una persona per ufficio (con alcune deroghe negli uffici più capienti) nei momenti più critici della pandemia e comunque non superando mai il 50% di capienza totale;
- attuato lo smart working (per le attività che lo consentono che rappresentano la maggioranza degli impiegati) senza limitazioni di giornate per tutti i mesi dall'inizio emergenza a parte agosto settembre e ottobre quando le giornate a disposizione per lo SW erano circa del 50%;
- effettuati tamponi a colleghi per autorizzare rientri in azienda;
- istituito un registro per riportare le segnalazioni di casi COVID fra colleghi e raccolto gli esiti dei tamponi;
- istituito un registro per riportare le infrazioni commesse negli uffici alle regole COVID;
- collaborato con il MC per l'attuazione dei protocolli sanitari;

#### 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.

Sulla base della procedura per la gestione dei rifiuti, che dettaglia, alla luce della normativa vigente, le attività da eseguire e le relative figure responsabili, si è provveduto alla fine dell'anno 2020 a provvedere allo smaltimento dei rifiuti, principalmente costituiti da materiali elettrici ed elettronici, prodotti dalla Società.

#### **D. Lgs. 231/2001**

Per quanto attiene gli adempimenti relativi al D.Lgs 231/2001, nel corso dell'anno 2020 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 2020

#### **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 2020 è stato approvato nel Consiglio di Amministrazione societario del 04/02/2020 l'aggiornamento del "Documento di pianificazione e gestione in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione" (2018-2020) (prot.n. 051 del 24/01/20) dal quale si conferma 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. Con il presente aggiornamento si è proceduto alla verifica delle scelte operate alla luce degli indirizzi di cui al PNA 2019 approvato con delibera ANAC n.1064 del 13 novembre 2019.

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.

Relativamente alla formazione periodica sul tema della prevenzione della corruzione, nel corso dell'anno 2020 essa è stata effettuata ai referenti del RPTC.

Nel corso dell'esercizio non si sono rilevate anomalie o irregolarità rispetto al quadro normativo vigente.

### **Impatti dell'emergenza COVID-19**

#### **Impatti sulle attività e sull'andamento economico**

In generale l'emergenza COVID-19 ha comportato molti cambiamenti di priorità rispetto alle attività di sviluppo e realizzazione di progetti, determinando l'occasione per 5T di supportare i Soci in nuove attività. Per quanto riguarda i servizi consolidati di 5T, nel seguito si riporta il loro andamento.

A causa dell'emergenza COVID-19 il Comune di Torino ha sospeso il divieto di accesso ai veicoli privati nella ZTL centrale a marzo 2020 e tutt'ora sospesa fino al 26/03/2021, mentre è rimasto operativo il divieto di accesso alle vie riservate al trasporto pubblico. Sono altresì rimasti operativi per tutto il periodo i sistemi di controllo degli eccessi di velocità e sono stati avviati i sistemi di controllo e sanzionamento dei passaggi con il rosso. Il blocco della ZTL centrale non ha determinato una riduzione del corrispettivo del Contratto di Servizio, poiché le attività si sono ridotte solo parzialmente e sono state ritenute di interesse attività di analisi dati specifiche connesse all'emergenza che hanno portato alla produzione di numerosi report utilizzati sia per decisioni relative alla gestione della mobilità nel periodo di emergenza, sia per la comunicazione ufficiale del Comune di Torino. Il personale impegnato in tali attività non ha usufruito della cassa integrazione COVID-19.

A causa dell'emergenza COVID-19 la Regione Piemonte ha sospeso l'attività di rilascio delle tessere di libera circolazione dal 15 marzo al 15 giugno del 2020, di conseguenza lo sportello al pubblico è rimasto chiuso, pur mantenendo operative alcune di attività di gestione delle pratiche on line e di back office. In tale periodo il personale dedicato allo sportello ha usufruito della cassa integrazione COVID-19.



**Smart working**

Lo smart working da pratica piuttosto sconosciuta è diventata di grande attualità nel 2020 a seguito della emergenza pandemica Covid-19.

5T, come noto, si è dotata di un accordo specifico già dal 2017; si tratta di un accordo sperimentale che aveva però lo scopo di inserire questo istituto tra le prassi aziendali di svolgimento delle attività professionali, ove l'organizzazione aziendale e le condizioni lavorative lo consentano.

Consentire al dipendente, tramite la stipula di un accordo individuale a termine, di poter svolgere la propria prestazione al di fuori dei locali aziendali, senza dover quindi effettuare spostamenti casa-lavoro per raggiungere la sede, permette a 5T di contribuire attivamente ad una mobilità più sostenibile, riducendo i tempi individuali di spostamento, nonché i relativi costi in un'ottica di responsabilità sociale dell'Impresa rivolta quindi anche alla tutela dell'ambiente. A tal proposito, pur non rientrando tra le aziende tenute a farlo per legge, è stato ritenuto utile nominare il Mobility Manager aziendale. L'iniziativa, destinata ad estendere la sua efficacia fino a dicembre 2018, visto però l'esito positivo, è stata prorogata sino a tutto il 2020. Lo smart working è stato, prima dell'inizio della pandemia, utilizzato da oltre il 50% dei dipendenti che hanno potuto fruire fino ad un massimo di 4 giornate al mese (con estensione a 8 in casi particolari regolati dall'accordo) in cui l'attività può essere svolta secondo questa modalità.

Questa prassi ormai pluriennale di 5T ha fatto sì che a marzo 2020 sia stato possibile affrontare l'improvvisa e imprevedibile situazione emergenziale in modo estremamente rapido ed efficace. L'infrastruttura e i dispositivi tecnici messi a punto per consentire un proficuo lavoro da remoto per coloro che fruivano di giornate di smart working hanno fatto sì che in pochi giorni, con il supporto del team ICT, sia stata assicurata la piena continuità operativa anche con la maggior parte del personale che si trovava ad operare al di fuori della sede aziendale.

Va considerato che alcune clausole dell'accordo sono state superate dagli eventi, quali ad esempio il numero massimo di giornate fruibili mensilmente e pertanto, sino a quando permarrà lo stato di emergenza, saranno emendate temporaneamente secondo necessità.

In attesa di poter disporre di ulteriori evidenze analitiche che consentano di esaminare con ancora maggiore puntualità i dati economici e di produttività aziendale, sembra di poter affermare sin d'ora che mantenere all'interno delle politiche aziendali lo smart working sia assolutamente necessario oltre che opportuno. Per questo il 4 novembre 2020 è stato sottoscritto con le parti sociali un verbale di accordo che estende a tutto il 2021 il suo utilizzo aumentando ad un massimo di 6 le giornate fruibili ogni mese e adeguando qualche altra regola operativa.

Nel corso di tutto l'esercizio 2020 la società ha quindi scelto di utilizzare appieno la modalità smart working per dare il massimo contributo al contrasto della diffusione del contagio e tutelare la salute dei lavoratori di 5T.

Questa modalità lavorativa deve essere analizzata con grande attenzione anche in funzione delle nuove regole di cui si sta discutendo su tavoli nazionali tra le parti sociali coinvolte. È indubbio però che l'emergenza da Covid-19 abbia accelerato una modifica profonda nel modo di lavorare. Per questo si è previsto un tavolo aziendale di approfondimento con le parti sindacali da svolgersi a metà 2021 con lo scopo di iniziare a delineare il percorso che porti ad una organizzazione che sarà probabilmente più "diffusa" e per la quale si devono immaginare anche modi diversi di funzionamento, evitando al contempo il rischio di disaggregare i team e di isolare le persone perdendo gli indiscussi vantaggi della condivisione anche fisica delle idee oltre che degli spazi.

## 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.

L'identificazione, il monitoraggio e la gestione dei rischi riveste particolare importanza nell'attuale periodo di emergenza epidemiologica, e perciò la società ha dedicato e dedica a tale processo particolare attenzione.

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, anche alla luce delle difficoltà incontrate dai clienti nell'attuale periodo di emergenza sanitaria, 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 2020 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 e degli altri debiti operativi;
- anche nel 2021 sarà necessaria una particolare attenzione alla pianificazione delle fatturazioni ed al monitoraggio dei relativi incassi, in particolare per la previsione di svolgimento di attività su commesse ad alta componente di costi esterni, che genereranno pagamenti a fornitori di rilevante entità

### **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 società non ha sostenuto costi per attività di ricerca e di sviluppo.

### **Investimenti**

Nell'esercizio 2020 5T ha effettuato alcuni investimenti come di seguito precisato:

<b>Immobilizzazioni</b>	<b>Acquisizioni dell'esercizio</b>
Software	40.977

Attrezzature	2.260
Macchine ufficio elettroniche	21.511
Mobili e arredi	1.920
Beni inferiori a Euro 516,46	417

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			1.189.749		2.875.199	10.214	
Regione Piemonte			1.546.130		3.250.176		
Città Metropolitana di Torino			175.704		239.719		
GTT Spa		68.620	442.802	2.674	497.271		12.151
<b>Totale</b>		<b>68.620</b>	<b>3.354.385</b>	<b>2.674</b>	<b>6.862.365</b>	<b>10.214</b>	<b>12.151</b>

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	Clienti per fatt. da emettere	Crediti per contributi da ricevere	Totale crediti commerciali
Comune di Torino	154.875	1.031.025	3.849	1.189.749
Regione Piemonte	654.413	891.717	0	1.546.130
Città Metropolitana di				

Torino	0	175.704		175.704
GTT Spa	333.239	109.563		442.802
<b>Totale</b>	<b>1.142.527</b>	<b>2.208.009</b>	<b>3.849</b>	<b>3.354.385</b>

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 2020, sono rilevanti i seguenti fatti:

- L'11 gennaio 2021 è stato deliberato l'incarico a 5T per il progetto ARGO che prevede la realizzazione di un sistema integrato di videosorveglianza su tutta l'area urbana sia per il monitoraggio della mobilità, sia per la sicurezza dei cittadini. Anche questo progetto avrà un forte impatto sul budget 2021 sia in termini di ricavi che in termini di costi esterni per approvvigionamento di infrastrutture tecnologiche.
- Il 21 gennaio 2021 è stato deliberato l'incarico a 5T per la realizzazione dei nuovi impianti di rilevazione del traffico nell'area centrale cittadina che permetteranno la definizione delle policy per l'evoluzione della ZTL. Si tratta di un'attività che avrà un forte impatto sul budget 2021 sia in termini di ricavi che in termini di costi esterni per approvvigionamento di infrastrutture tecnologiche.
- L'8 febbraio 2021 è stato sottoscritto il contratto con IREN Smart Solutions nell'ambito del progetto Torino a LED per le attività di ripristino delle centralizzazioni semaforiche disattivate in conseguenza della sostituzione delle lanterne semaforiche da parte di IREN, al fine di garantire il mantenimento dei livelli di servizio della priorità semaforica al trasporto pubblico e della fluidificazione del traffico.
- Il 15 febbraio 2021 è stato deliberato dal Consiglio Comunale il nuovo contratto di servizio per il quinquennio 2021-2026. L'impostazione del contratto non differisce da quella del precedente ma include nuovi servizi già avviati e di prossimo avviamento a seguito del completamento dei rispettivi progetti di realizzazione.
- Il 12 marzo 2021 è stata deliberata dalla Giunta Regionale la convenzione quadro quinquennale per gli affidamenti in house sia delle attività di servizio, sia dei progetti di sviluppo. La convenzione vede per la prima volta l'introduzione dei servizi a canone e dell'handling sui costi esterni in coerenza con quanto proposto sul piano industriale. Inoltre, analogamente a quanto previsto dal contratto di servizio con il Comune di Torino, è stato istituito un tavolo di gestione congiunto Regione – 5T per il governo sia dei servizi, sia dei progetti.
- Nell'ambito delle strategie previste dal piano industriale e condivise con il nuovo CDA è stata recentemente avviata l'attività di proposta dei servizi 5T sul territorio regionale, ed in particolare rivolta a comuni di medie dimensioni interessati ad iniziative di mobilità sostenibile, che vede parte attiva il

Presidente del CDA e i Business Unit Manager in base alla nuova organizzazione.

- a seguito dell'approvazione in CDA della seconda edizione del piano industriale, che ha dato mandato al Direttore di presentare ai Soci il documento in tutte le sue parti, nel periodo gennaio-febbraio 2021 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; il CDA prenderà visione a breve delle integrazioni e l'approvazione del piano da parte dell'Assemblea dei Soci è prevista nel mese di aprile 2021.
- Ad inizio febbraio 2021 è stato approvato in CDA il **budget 2021** che sarà portato all'approvazione in Assemblea dei Soci nel mese di aprile unitamente al piano industriale. Tale budget prevede come obiettivi aziendali per tutti i dipendenti:
  - EBITDA: rispetto del valore obiettivo di budget
  - Indice di inefficienza produttiva: (percentuale di ore del personale diretto non rendicontate) inferiore all' 8%
- È stato avviato un tavolo di lavoro congiunto con tutti gli Enti Soci finalizzato definizione **di policy per l'utilizzo e la valorizzazione dei dati gestiti da 5T** per conto dei Soci; tale tematica è stata ritenuta molto rilevante e strategica nel piano industriale e vede quindi il coinvolgimento degli Enti sia attraverso la partecipazione di referenti tecnici sia di referenti amministrativi. Tale policy costituirà per la società la linea guida a cui fare riferimento per gestire le numerose richieste provenienti da molteplici soggetti e relative ai dati nella disponibilità di 5T che riscuotono grande interesse.

### Valutazione sulla continuità aziendale ed evoluzione prevedibile della gestione

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, analogamente agli scorsi, il Consiglio di Amministrazione ha compiuto le opportune valutazioni circa la sussistenza del presupposto della continuità aziendale, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro. Tali valutazioni, che dovrebbero riguardare almeno i dodici mesi successivi alla data di riferimento del Bilancio, sono state prudenzialmente estese ad un arco temporale di diciotto mesi, ossia fino al 30 giugno 2022.

Gli Amministratori, anche grazie al fondamentale supporto del Piano Industriale 2020-2022 il cui aggiornamento al triennio 2021-2023 è in attesa di definizione da parte dei Soci, hanno valutato che, pur in presenza del difficile contesto economico e finanziario particolarmente segnato dalla pandemia Covid-19, non sussistono significative incertezze sulla continuità aziendale, anche in virtù delle azioni già individuate nel detto Piano Industriale per adeguarsi ai mutati livelli di domanda, nonché della solidità industriale e finanziaria della Società stessa.

Il budget 2021 propone un incremento significativo nel valore della produzione che si attesta intorno a 9.500.000 € ovvero si rileva una potenziale crescita di circa 3 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2020.

Tale differenza è dovuta a due fenomeni concomitanti:

- Il recupero di circa 740.000 € non realizzato nel 2020 sia a causa

dell'emergenza COVID che ha determinato cambiamenti nella priorità dei progetti, sia per la situazione di transizione del Consiglio di Amministrazione che ha comportato l'approvazione del Piano Industriale solo a fine settembre, rallentando l'avviamento di iniziative previste da tale piano con particolare riferimento al potenziamento dell'organico tecnico produttivo

- Il verificarsi di nuove importanti opportunità per un valore complessivo di circa 2 milioni di euro, già definite e in parte contrattualizzate nel corso del 2020 che hanno forte impatto sul valore della produzione del 2021

Si ritiene fondamentale chiarire che tale incremento di fatturato è ritenuto attendibile poiché la maggior parte dei contratti relativi alle attività in-house previste dal budget sono già acquisiti ed anche la restante parte è in fase di perfezionamento. Ciò permette l'avviamento tempestivo delle attività ed efficaci scelte di make or buy, determinanti al fine di garantire il livello di produttività.

Per quanto riguarda i progetti di sviluppo, si prevede di dedicare il primo semestre dell'anno 2021 al completamento dei progetti già avviati nel 2020, che complessivamente ammontano a circa 2,5 milioni di euro e che sono caratterizzati da una componente di costi esterni pari a circa la metà del loro valore.

A fronte della crescita del fatturato si prevede un aumento significativo dei costi della produzione relativi a commesse di ricavo, sia per l'acquisto di beni ma soprattutto per le prestazioni di servizi, in linea con quanto stabilito nel piano industriale dalla strategia di outsourcing. Si evidenzia una forte componente di attività su progetti di realizzazione che comportano valori elevati di acquisto di infrastrutture e tecnologie ITS e contribuiscono alla crescita del valore della produzione.

Si prevede inoltre un sensibile aumento del costo del personale, al fine di poter far fronte all'incremento di produttività, pur perseguendo la strategia di utilizzare prestazioni esterne ove possibile. Si prevede tuttavia un calo dell'incidenza del costo del lavoro sul fatturato rispetto all'esercizio 2020, in virtù dell'incremento previsto nel valore della produzione.

Il budget considera inoltre l'opportunità, in fase di valutazione da parte del CdA, del trasferimento della sede societaria, includendo tutti i costi correlati, compresa la possibilità di un rinnovamento della Centrale della Mobilità e dell'Infomobilità anche conseguente all'evoluzione tecnologica dei sistemi gestiti.

Dal punto di vista finanziario, l'analisi del cash flow previsto per l'anno 2021 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 2021, come indicato nella proposta di budget, sia necessario prevedere alcuni investimenti per adeguare la struttura ai nuovi obiettivi di business; in particolare:

- investimenti tecnologici per la garanzia dei livelli di servizio verso tutti i clienti (in house e nuovi);
- investimento per la nuova piattaforma ERP per la contabilità ed il controllo di gestione;
- investimenti connessi al potenziale trasferimento di sede;
- piano di formazione del personale.

Tenuto conto che anche nel 2021 prosegue lo stato di emergenza sanitaria dovuto al

COVID-19, si presume che l'attività si debba svolgere prevalentemente in smart working ed anche per questo motivo si ritiene fondamentale, ai fini di conseguire gli obiettivi previsti dal budget, 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.

L'attuazione del piano industriale e l'avanzamento del budget 2021 dovranno essere attentamente monitorati dal CdA, oltre che dall'organo di controllo, anche per rilevare tempestivamente eventuali impatti che il perdurare dell'emergenza potrebbe determinare sull'andamento delle attività e quindi sul piano economico e finanziario.

Infine, nel 2021 sarà rinnovato il collegio sindacale, in scadenza con l'approvazione del presente bilancio.

A tal proposito si ritiene opportuno rimettere all'attenzione dei Soci la valutazione di adottare, in riferimento al sistema dei controlli, la separazione dell'attività di vigilanza sulla legalità e sull'amministrazione -svolta dal collegio sindacale-, dall'attività di revisione legale svolta da un soggetto terzo, e ciò in considerazione delle previsioni di crescente complessità delle attività svolte dalla Società e del connesso previsto incremento significativo del volume d'affari.

#### Destinazione del risultato d'esercizio

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

<b>Utile d'esercizio al 31/12/2020</b>	<b>Euro</b>	<b>346.784</b>
Accantonamento a riserva straordinaria	Euro	346.784

Ai fini dello svolgimento dell'assemblea di approvazione del bilancio al 31/12/2020 della Società, si dà atto che ai sensi dell' art. 3 comma 6 del c.d "Decreto Milleproroghe" , che ha prorogato la disposizione dell' 106 del D.L. del 17 marzo 2020, n. 18, convertito in L. 27/20, 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

(Vincenzo Amich)