



Extra.To S.c.a r.l

**Bilancio d'esercizio
al
31 dicembre 2020**

Extra.To S.c.a r.l.
Sede legale: Corso Turati n.19/6 – 10128 Torino
Capitale sociale sottoscritto e versato euro 100.000,00
Numero REA: TO 1128755
Codice fiscale e partita IVA n. 10384410014

ORGANI SOCIETARI

Consiglio di Amministrazione (*)

Presidente	Guido NICOLELLO
Vice Presidente	Valentina ASTORI
Consiglieri	Claudio CONFORTI
	Antonio FENOGLIO
	Guido GUIDI
	Serena LANCIONE
	La Valle Giorgio
	Antonio Michele VIGO

Collegio sindacale(*)

Presidente	Giuseppe CHIAPPERO
Sindaci effettivi	Antonio CARLINO
	Mario Paolo MOISO

Società di revisione(*)

PricewaterhouseCoopers SpA

(*) La durata della carica è prevista fino all'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2022

PROFILO SOCIETARIO

Extra.To è una società consortile che ha riunito le 21 storiche concessionarie del trasporto pubblico extraurbano che operavano nella Provincia di Torino: GTT, Arriva, Cavourese, Autostradale, Martoglio, Bellando Tours, Autoservizi Novarese, Autoservizi M. Canuto, Autoindustriale Vigo, Autoservizi Viaggi F.lli Munaro – Vi.Mu., Seren, V.I.T.A., Seag, A.T.A.P., Autolinee Torinese Astigiane Vigo – A.T.A.V, Chiesa, S.T.A.A.V. – Caluso viaggi, Marletti autolinee, Bouchard Enzo &c., Autoservizi Menini, Viaggi Furno.

La Società, ancora nella forma di Raggruppamento Temporaneo d'Imprese, ha partecipato alla gara della Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino) avente ad oggetto l'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma della Provincia di Torino, delle Comunità Montane e dei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

La gara d'appalto del valore di oltre 31 milioni di euro all'anno per una produzione di oltre 21 milioni di chilometri, riguardava non solo il trasporto pubblico extraurbano su gomma della Provincia di Torino, delle Comunità montane Valli Lanzo, Ceronda e Casternone, Valle Susa e Valle Sangone, Valli Chisone e Germanasca, Pellice e Pinerolese Pedemontano, Val Chiusella Valle Sacra e Dora Baltea Canavesana, Alto Canavese, ma anche i servizi di trasporto pubblico dei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno, per i quali la Provincia di Torino si è fatta stazione appaltante, per una cifra di circa 3 milioni e trecentomila euro a fronte di quasi 2 milioni di chilometri.

Con Determinazione dirigenziale del 15/07/2010 la Provincia di Torino ha aggiudicato definitivamente al Raggruppamento Temporaneo di Imprese composto dalle aziende consorziate la gara per l'affidamento della concessione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza della Provincia di Torino.

In adempimento agli obblighi di gara, il 17/09/2010 il Raggruppamento Temporaneo si è costituito in forma di società consortile a responsabilità limitata - Extra.To S.c.a.r.l. – ai sensi degli articoli 34, comma 1, lettera c) d.lgs. 12/4/2006 n. 163 e 2615 *ter* c.c. e 2462 e seguenti del Codice Civile.

Il 22/12/2010 Extra.To ha firmato il contratto di servizio con la Provincia di Torino in esito all'aggiudicazione della gara per il servizio extraurbano TPL e nei giorni successivi ha sottoscritto i 5 contratti di servizio di TPL con i Comuni di Ivrea, Pinerolo, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

I Contratti di Servizio decorrono dal 1 gennaio 2011 ed hanno una durata di 6 anni.

In data 22/12/2016 l'Agenda Mobilità Piemontese con Determinazione n.628 ha disposto la proroga per il triennio 2017-2019 dei contratti di servizio con Città Metropolitana di Torino e Comuni afferenti al bacino metropolitano aventi scadenza il avente scadenza originaria 31/12/2016.

In data 23/12/2016 il Consorzio Extra.To ha sottoscritto con l'Agenda Mobilità Piemontese il relativo atto di proroga dei contratti di servizio di TPL afferenti il bacino della Città Metropolitana di Torino.

Extra.To, nuovo operatore unico per i servizi di TPL della Città Metropolitana di Torino, (ad esclusione dell'area del Comune di Torino) rappresenta uno degli esempi più significativi in Italia di collaborazione tra pubblico e privato per la gestione di un servizio di trasporto pubblico locale.

La novità di aver costituito un unico consorzio ha determinato non soltanto una notevole semplificazione amministrativa, ma anche un risultato importante in termini di qualità e razionalizzazione del servizio: tutte le aziende del consorzio concorrono, con il personale e i mezzi a disposizione, a garantire continuità delle prestazioni, superando i problemi legati alla piccola dimensione di alcune imprese e l'eccessiva frammentazione che ostacolano il raggiungimento di soddisfacenti livelli di sinergia e di efficienza economica.

La società consortile si avvale del personale e dei mezzi delle aziende consorziate e dispone di oltre 650 mezzi, gestisce l'esercizio di 188 linee e offre servizi che interessano oltre 280 comuni per un'offerta annua complessiva di oltre 23 milioni di chilometri. Gestisce una rete unica in grado di coprire le tratte dell'intero territorio provinciale secondo criteri di efficienza ed efficacia.

Con determinazione dirigenziale n. 136 del 29/03/2012 l'Agenda Mobilità Metropolitana e Regionale ha aggiudicato ad Extra.To la procedura di gara per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino.

Il relativo Contratto di Servizio, firmato con AMMR il 16/07/2012, decorre dal 1 agosto 2012 ed ha una durata di 6 anni

Per la gestione di servizi TPL nell'area metropolitana di Torino che comprendono l'esercizio di 31 autolinee, oltre 4,3 milioni di km chilometri e la gestione di Mebus, Extra.To in sede di partecipazione alla gara, e come richiesto dal capitolato d'oneri, ha designato esecutrici le seguenti 6 imprese consorziate: GTT, Sadem, CA.NOVA (costituita il 1°agosto 2012 a seguito di fusione per incorporazione nella AUTOSERVIZI M. CANUTO S.p.A. della AUTOSERVIZI NOVARESE S.r.l.), Autoindustriale Vigo, Seag e Chiesa.

Entrambi i contratti di servizio in capo ad Extra.To (CDS Rep. 174 del 16/07/2012 - CDS Rep. 13689 del 22/12/2010) sono ad oggi in corso per effetto dell'art. 3.1 del capitolato del

primo e dell'art. 2.8 del contratto del secondo, che impegnano il Consorzio a svolgere il servizio fino al subentro del nuovo affidatario, sino ad 1 anno oltre la loro scadenza (31/12/2019), e dunque sino al 31/12/2020; tale anno aggiuntivo ha dunque fondamento nei contratti stessi e non in provvedimenti diversi e sopravvenuti.

Per entrambi i servizi l'Agenzia, con note 30/12/2019 prot. 001 2939 e 001 2938, ha comunicato l'intendimento di disporre nuovi affidamenti diretti con provvedimenti di emergenza ex art. 5 par. 5 Reg. CE n. 1370 confermando, nelle more dell'adozione di tali atti, l'obbligo del Consorzio di garantire la continuità del servizio con applicazione degli obblighi di servizio pubblico di cui al contratto in essere.

Per l'effetto di tali provvedimenti la durata della società consortile, già in scadenza al 31/12/2019, è stata prorogata sino a tale effettiva scadenza (il 31/12/2020). Ciò in forza dell'art. 4.2 dello statuto sociale di Extra.To che così dispone: "La durata si intende automaticamente prorogata per il periodo almeno pari a quello necessario per giungere al termine del periodo di affidamento del servizio avente la scadenza, posteriore alla data di cui al comma precedente, più lontana".

Inoltre, nel più ampio contesto delle misure adottate a fronte della diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19, con determinazioni del 03/12/2020, prot. nn. 669 e 676, l'Ente concedente, avvalendosi di quanto previsto dall'art. 92, comma 4-ter, D.L. 18/2020 come convertito in legge 27/2020, ha disposto la "sospensione, sino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione di conclusione dell'emergenza, della procedura di aggiudicazione diretta (ex art. 5, par. 5, del Reg. CE 1379/2007)" dei due contratti, fermi restando per il concessionario gli obblighi di servizio di cui ai contratti stessi. Al momento della redazione della presente relazione, l'emergenza sanitaria risulta prolungata fino al 31/7/2021, estendendo di fatto la durata dei contratti di servizio fino al 31/7/2022. (Si veda a tal proposito il successivo paragrafo "Proroga contratti di servizio").

Le società consorziate di Extra.To S.c.a rl.

Dalla costituzione del Consorzio risalente al 17/09/2010 che contava 18 Società si è pervenuti ad oggi a 18 Aziende Consorziate per effetto di intervenuti mutamenti societari e ed un evento fallimentare. In particolare:

- In data 1°agosto 2012 è stata costituita la società CA.NOVA SpA a seguito di fusione per incorporazione in AUTOSERVIZI M. CANUTO S.p.A. di AUTOSERVIZI NOVARESE S.r.l.
- In data 09/01/2015 il Curatore fallimentare dr. Pier Vittorio Vietti, ha comunicato il fallimento della Società Menini Viaggi Srl dichiarato dal Tribunale di Torino, con sentenza depositata il 19/11/2014. Ai sensi dell'art. 13.1 del vigente Statuto sociale - che prevede possa essere escluso per giusta causa il Socio che sia sottoposto a procedure concorsuali – l'Assemblea di Extra.To in data 3 marzo 2015 ha deliberato l'esclusione del Socio Menini Viaggi Srl - titolare di una quota di Euro 110,00 pari al 0,11% del capitale sociale di Extra.To Scarl. I servizi svolti da Menini Viaggi Srl sono stati affidati ad Autoindustriale Vigo Srl sin dal settembre 2014 a seguito della dichiarata impossibilità allo svolgimento da parte del Socio Menini.
- In data 1/11/2015 è stata costituita la Società BUS COMPANY Srl a seguito di fusione per incorporazione di ATI - Trasporti Interurbani e SEAG s.r.l.
- In data 16/12/2015 SpA è avvenuta l'operazione di fusione per incorporazione della Società Martoglio SpA in Cavourese SpA.
- A giugno 2019 la Società Autoindustriale Vigo srl ha ceduto alla Società CAVOURESE SpA il ramo d'azienda comprendente il contratto di esercizio TPL affidato da AMP. A novembre 2019 è avvenuto il trasferimento della partecipazione consortile in Extra.To tra le due aziende.
- In data 09/12/2020 e con effetto giuridico dal 31/12/2020., è avvenuta la fusione per incorporazione della Sadem S.p.A. nella Società Arriva Italia S.r.l.

INDICATORI FINANZIARI

INDICATORI FINANZIARI	esercizio 2020	esercizio 2019
Totale Ricavi	€ 43.827.182	€ 39.604.278
Margine operativo lordo	€ 30.053	€ 32.326
Risultato Netto	€ 0	€ 0
Capitale investito Netto	(7.806)	(1.613.176)
Patrimonio Netto	€ 114.561	€ 114.561

Importi in Euro

Le Società consorziate sono attualmente:

GRUPPO TORINESE TRASPORTI SpA

ARRIVA SpA

CAVOURESE SpA

BUS COMPANY srl

AUTOSTRADALE Srl

A.T.A.P. SpA

A.T.A.V. VIGO SpA

BELLANDO TOURS Srl

CHIESA Srl

CA.NOVA SpA

S.T.A.A.V. - CALUSO VIAGGI Srl

MARLETTI AUTOLINEE Srl

BOUCHARD ENZO & C. Snc

VIAGGI MUNARO di Munaro Lorenzo e C. s.a.s (VI.MU s.a.s)

SEREN Snc

VIAGGI FURNO Srl

V.I.T.A. SpA

GHERRA Srl

Governance e modello organizzativo

Extra.To ha per oggetto statutario la partecipazione a qualsiasi gara o procedura di affidamento di servizi di trasporto pubblico locale su gomma indetta da Enti aventi sede nel territorio della Città Metropolitana di Torino (esclusi il Comune di Torino e, per i servizi diversi da quelli extraurbani, l'Agenzia della Mobilità Piemontese), nonché in ogni caso la gestione di tali servizi attraverso la stipulazione dei relativi contratti di servizio.

Con Extra.To, i Soci intendono specificatamente costituire un'organizzazione comune per coordinare e disciplinare le proprie e rispettive attività, la partecipazione alle procedure di gara e di affidamento che saranno esperite e, in caso di aggiudicazione, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale secondo quanto previsto dai Contratti di servizio.

Extra.To si è dotata di un Responsabile d'esercizio (Gestore dei Trasporti), nominato dal Consiglio di Amministrazione che, in adempimento di quanto deliberato dal CdA sulla ripartizione dei servizi tra le imprese consorziate, può avvalersi e disporre del personale e dei mezzi necessari per l'effettuazione dei servizi con atti vincolanti per le imprese titolari dei rapporti di lavoro e della proprietà dei mezzi.

Il Gestore dei Trasporti Extra.To opera attraverso disposizioni ai Responsabili di esercizio delle aziende consorziate a cui la Società consortile abbia affidato i servizi, i quali rispondono dell'operato della rispettiva azienda.

Extra.To ha definito in applicazione del Piano Organico presentato in sede di offerta, una struttura organizzativa - operativa consortile per la gestione dei Contratti di Servizio.

La struttura organizzativa di Extra.To è composta dalle seguenti funzioni:

- Gestore trasporti e responsabile operativo esercizio;
- Gestori Autostazione di C.so Bolzano;
- coordinamento consorzio e rapporti con consorziati;
- Contract management;
- Amministrazione e finanza;
- Panificazione esercizio;
- Legale e rapporti con enti;
- CCA e tecnologie;
- commerciale e marketing;

Tutte le funzioni riportano allo Steering Committee di Extra.To (Presidente e Vice Presidente).

Al fine di contenere i costi consortili, il Piano Organico ha previsto la possibilità di gestire -

tutte o in parte - le suddette funzioni mediante rapporti di service tra Extra.To e società consorziate.

Relativamente a criteri e modalità di ripartizione dei corrispettivi e delle spese di gestione si rinvia a quanto espressamente previsto negli artt. 11 e 15 del Regolamento consortile.

In data 21/01/2019 Extra.To, a seguito delle dimissioni dell'unico dipendente avvenute in data 31/10/2018, ha assunto un nuovo dipendente inizialmente a tempo determinato ai sensi e per gli effetti degli artt. 19 e ss. Del D.lgs. 81/2015 per il periodo 21/01/2019 - 31/12/2019 e a partire dal 1 gennaio 2020 il rapporto di lavoro si è trasformato a tempo indeterminato. Il dipendente svolge la mansione di tecnico SBE – Sistemi di bigliettazione elettronica TPL.

MOG. Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/2001

Nel 2014 Extra.To ha attivato il processo operativo finalizzato all'adozione di un modello di organizzazione, gestione e controllo conforme al D.lgs. 231/2001.

Extra.To, al fine di definire con chiarezza i principi e le responsabilità che il Consorzio riconosce, accetta, condivide e assume nei confronti delle proprie funzioni, dipendenti, collaboratori interni ed esterni, clienti e fornitori nonché assicurare correttezza e trasparenza nella gestione della propria attività, ha ritenuto di procedere con delibera del Consiglio di Amministrazione del 04/08/2014 all'adozione di un proprio modello di organizzazione, gestione e controllo ("Modello 231" o "MOGC") che ha definito principi, procedure e prassi comportamentali che integrano il sistema di controllo interno.

Il Modello Organizzativo è costituito da un complesso organico di principi, regole, disposizioni, schemi organizzativi, compiti e responsabilità, funzionali all'attuazione e gestione di un efficace sistema di controllo e monitoraggio delle attività sensibili, al fine della prevenzione della commissione, o del tentativo di commissione, dei reati previsti dal D.lgs. 231/2001 ed oggetto di valutazione da parte della Società.

Il Modello è composto da una Parte Generale nella quale sono riassunti i principi contenuti nel D.lgs. 231/2001 e da una Parte Speciale divisa in tre sezioni relative alle aree di rischio individuate:

- parte speciale A relativa ai reati nei rapporti con la P.A.
- parte speciale B relativa ai reati societari
- parte speciale C relativa ai reati informatici

ed è integrato dal Manuale delle Procedure.

Ai sensi dell'art. 6 comma 1 lettere b) e d) del D.lgs. 231/2001, relativamente all'esonero dalla responsabilità per una serie di reati, Extra.to ha affidato il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza dei modelli e di curare il loro aggiornamento ad un proprio Organismo di Vigilanza ("OdV") dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo. La Società ha scelto un Organismo di Vigilanza a composizione plurisoggettiva che appare, considerando la struttura e l'organizzazione del Consorzio, la forma più idonea a garantire un'efficace attività di vigilanza ed il rispetto dei requisiti di autonomia, indipendenza e professionalità propri dell'OdV.

Sono stati nominati, quali membri dell'OdV il Dr. Antonio Carlino, il dr. Giuseppe Chiappero ed il Dr. Mario Paolo Moiso, membri del Collegio Sindacale, dotati di elevate competenze in materia societaria, finanziaria e tributaria e pertanto, in ragione delle competenze professionali e delle esperienze maturate, risultano in possesso dei requisiti richiesti. L'incarico ha una durata triennale con rinnovo tacito alla scadenza salvo disdetta secondo quanto disposto nel Modello. All'OdV così nominato è stato attribuito un budget a disposizione per tutte quelle attività necessarie a garantire la migliore attuazione dell'incarico e reintegrabile qualora esigenze particolari lo rendano necessario.

In data 10/07/2018 il CdA di Extra.To ha approvato l'aggiornamento del MOGC per quanto attiene la Parte Generale e gli allegati Elenco Reati e Codice Etico nonché le Sezioni di Parti Speciali "A" (Reati nei rapporti con la Pubblica Amministrazione), "B" (Reati societari) e "C" (Delitti informatici e trattamento illecito di dati). Nel primi mesi del 2021 sono iniziate le verifiche utili all'aggiornamento complessivo del Modello 231. Sono state riviste le parti speciali A e B, quindi i reati contro la pubblica amministrazioni ed i reati speciali.

Le attività di Extra.To (i Contratti di Servizio)

1. Contratti di Servizio con la Provincia di Torino (ora città Metropolitana di Torino) e Comuni (2011-2016) proroga 2017-2019

Extra. To è titolare dei Contratti di Servizio con la Provincia di Torino e con i Comuni di Ivrea, Pinerolo, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

In data 01/01/2015 la Provincia di Torino ha modificato la propria denominazione in Città Metropolitana di Torino e dal 1° ottobre 2015 la titolarità della gestione del Contratto di servizio della Città Metropolitana Rep. n. 13689 è stata trasferita all'Agenzia della Mobilità Piemontese ai sensi dell'art. 5 della convenzione stipulata tra l'Agenzia e la Città Metropolitana di Torino.

In data 22/12/2016 l'Agenzia Mobilità Piemontese con Determinazione n.628 ha disposto la proroga per il triennio 2017-2019 dei contratti di servizio con Città Metropolitana di Torino e Comuni afferenti al bacino metropolitano aventi scadenza il 31/12/2016.

In data 23/12/2016 il Consorzio Extra.To ha sottoscritto con l'Agenzia Mobilità Piemontese il relativo atto di proroga dei contratti di servizio di TPL afferenti il bacino della Città Metropolitana di Torino.

La rete dei servizi di trasporto pubblico locale extraurbani gestiti da Extra.To nell'ambito della Città Metropolitana di Torino è attualmente costituita da oltre 180 linee, dispone di 650 autobus e 52 depositi, sviluppa una produzione annua di circa 21,7 milioni km, interessa oltre 280 comuni e trasporta 160.000 persone al giorno.

Il contratto di servizio con la Città Metropolitana di Torino comprende inoltre la gestione del servizio Provibus, servizio di trasporto pubblico a chiamata istituito dalla Provincia di Torino nelle aree territoriali "a domanda debole". Le aree interessate sono le seguenti: Caluso e frazioni; Chivassese; Ciriacese; Crescentino; Erbaluce; Gassino e Val Germanasca.

Nelle aree a "domanda debole", la flessibilità del servizio Provibus rappresenta una risposta innovativa e alternativa ai bisogni di mobilità, a costi operativi minori, rispetto al servizio convenzionale di linea.

2. Contratto di servizio con l'Agenzia Mobilità Metropolitana (ora Agenzia Mobilità Piemontese) (2012-2018) proroga 2018-2019.

Extra To, aggiudicatario della procedura ad evidenza pubblica, ha sottoscritto nel 2012 con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana il nuovo Contratto di Servizio Extraurbano per i servizi di trasporto pubblico locale in ambito metropolitano.

Il contratto di servizio ha una durata di 6 anni con decorrenza 01/08/2012. I servizi affidati oggetto del contratto comprendono l'esercizio di 29 autolinee che sviluppano una produzione km annua di circa 3,6 milioni e la gestione di MeBus. MeBUS è il servizio di bus a chiamata finanziato dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana con risorse della Regione Piemonte e fornisce una soluzione sostenibile e flessibile alle richieste di potenziamento del trasporto pubblico locale avanzate dai Comuni per integrare e interconnettere i servizi di trasporto pubblico (ferroviari e automobilistici) già presenti sul territorio.

In data 21/08/2018 l'Agenzia Mobilità Piemontese con Determina Dirigenziale ha attivato il periodo di ultrattività del contratto per 12 mesi alle stesse condizioni del contratto di

servizio in essere, con scadenza il 31/07/2019 e successivamente ha esteso la scadenza al 31/12/2019 riallineandola al termine contrattuale del contratto Città Metropolitana di Torino. Tale contratto, come precedentemente dettagliato al paragrafo “profilo societario” è già oggetto di rinnovo fino al 31/12/2020 e risulta, di fatto, attualmente in essere fino al dodicesimo mese successivo al termine dell'emergenza sanitaria Covid-19, attualmente in essere al 31/07/2021.

3. Autostazione di Corso Bolzano

Inaugurata il 18/12/2015, è operativa l'Autostazione di Corso Bolzano (sita in c.so Bolzano/via Grattoni) per l'interscambio con la nuova stazione di Porta Susa delle linee Trasporto Pubblico Locale (T.P.L.) Extraurbano che operano all'interno della Regione Piemonte e la fermata per le linee dirette nelle regioni confinanti, serve specificatamente i pendolari. Ha sostituito l'autostazione sita in corso Vittorio Emanuele per tutte le linee di breve e media percorrenza.

L'Autostazione di corso Bolzano è dotata di banchine separate dalla viabilità ordinaria, realizzate dalla Direzione di Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino, che consentono la salita e discesa dei passeggeri in totale sicurezza: 8 baie interne – 7 per mezzi di 12 metri e 1 mezzi di servizio – utilizzate principalmente per le partenze, e 6 baie esterne poste lungo corso Bolzano dedicate principalmente agli arrivi.

La nuova Autostazione di corso Bolzano è presidiata e gestita da Extra.To che, in particolare, regola l'ingresso, la sosta e l'uscita degli autobus entro il perimetro dell'autostazione, assegnando gli stalli e definendo i dettagli operativi per ottimizzare l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico, garantendo la regolarità e puntualità nel rispetto dei contratti di servizio pubblico e delle norme del Codice della Strada.

Presso il Terminal Extra.To è possibile inoltre usufruire dei servizi di biglietteria e di informazione alla clientela attraverso una serie di apparati:

- un sistema di gestione degli accessi videosorvegliato;
- un pannello informativo esterno di arrivi e partenze delle linee;
- una biglietteria;
- una sala d'attesa dotata di monitor informativo relativo ai passaggi delle linee.
- una sala destinata agli autisti e aperta h24.

Nelle immediate vicinanze sono disponibili postazioni di Bike Sharing, Car Sharing, la stazione dei taxi ed un parcheggio pubblico interrato per migliorare la mobilità dei pendolari che usufruiscono dell'autostazione.

Il Consorzio si è attivato per apportare migliorie dal punto di vista della sicurezza, portate a termine nel primo trimestre 2020 e che costituiscono per il Consorzio stesso un intervento volto a tutelare la sicurezza di passeggeri e pedoni e, di conseguenza, a tutelare il Consorzio.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori Soci,

l'esercizio 2020 chiude con un risultato d'esercizio pari a euro 0.

Il Vostro Consorzio è aggiudicatario di contratti con la Città Metropolitana di Torino per tutti i servizi extraurbani di competenza provinciale, nonché di contratti per servizi urbani minori e di comunità montane. Il contratto di servizio si è avviato il 1° gennaio 2011; prevedeva una durata di sei anni e riguarda la gestione e l'esercizio di circa 180 linee per una produzione annuale di 24 milioni di km circa. A dicembre 2016 l'Agenzia per la Mobilità Piemontese ha prorogato il Contratto di servizio ad Extra.TO con scadenza 31/12/2019 (il contratto risulta oggetto di ulteriori proroghe come meglio descritto al paragrafo successivo). Inoltre a luglio 2012 il Consorzio si è reso aggiudicatario del Contratto di servizio con l'Agenzia per la Mobilità piemontese per il servizio extraurbano per i servizi di trasporto pubblico locale in ambito metropolitano; il contratto prevede una durata di sei anni e una produzione di circa 4 milioni di km.

I Contratti di Servizio, attraverso una gestione consortile di coordinamento ed integrazione operativa/tecnica delle imprese, pone obiettivi di miglioramento qualitativo del servizio, attività di progettazione/ristrutturazione della rete, sostenibilità, investimenti in parco rotabile e tecnologie, attività innovativa di comunicazione/marketing, call center unico e sito web dedicato.

PROROGA CONTRATTI DI SERVIZIO

I Contratti di servizio relativi alla concessione dei servizi di TPL Extraurbano di cui Extra.To è titolare sono giunti a scadenza il 31/12/2019.

Riguardo al Contratto ex area metropolitana di Torino, scaduto a luglio 2018, si evidenzia che prima della scadenza il Consorzio ha presentato istanza di proroga ai sensi del Reg 1370/2007 art. 4, c. 4 e l'AMP ha concesso un anno di ultrattività. Il 01/07/2019 il Consorzio ha reiterato l'istanza di proroga ai sensi del Reg 1370/2007 art. 4, c. 4 e l'AMP ha riscontrato prorogando il contratto al 31/12/2019. Entrambi i contratti sono scaduti e sono stati eserciti con provvedimenti di emergenza fino a fine 2020. Nel mese di dicembre 2020 l'ente appaltante con due determinazioni dirigenziali, ha provveduto a sospendere le procedure di affidamento diretto ex. Art. 5 par. 5 Reg. CE 1370/2007, ed ha imposto unilateralmente per la durata del periodo di sospensione, gli obblighi di servizio dei

contratti originari. Il periodo di sospensione potrà estendersi fino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza sanitaria nazionale, attualmente indicata nel 31 luglio 2021. La continuità del contratto di servizio è quindi di fatto estesa fino al 31 luglio 2022.

RISULTATI ECONOMICI, FINANZIARI E PATRIMONIALI

ANDAMENTO GENERALE DELLA GESTIONE

Il valore della produzione 2020 è pari a euro 43.827 migliaia (euro 39.604 migliaia al 31 dicembre 2019). I ricavi riflettono le compensazioni economiche derivanti dai contratti che il consorzio ha in essere con la Città Metropolitana e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo e l'Agenzia della Mobilità piemontese percepiti "pieni" secondo i programmi di esercizio a preventivo ai sensi dell'art. 92 co. 4-bis del cosiddetto Decreto "Cura Italia" e dai contributi a ristoro dei ricavi da traffico.

Una parte del valore della produzione, circa euro 990 migliaia, si riferisce principalmente ai rimborsi effettuati dalle consorziate a fronte delle spese di gestione sostenute dalla Società e ripartite tra i consorziati assegnatari dei servizi dei singoli contratti in ragione della quota corrispondente ai chilometri previsti dal PEA 2020 (Programma di Esercizio Annuale), salvo eventuale conguaglio, e del rimborso delle spese di CCA per l'hosting e il supporto di assistenza da parte di 5T, per far sì che Extra.To possa avere la necessaria liquidità per pagare i fornitori.

Il valore della produzione 2020 è inoltre caratterizzato dalla non decurtazione dei corrispettivi relativi ai contratti di servizio nonostante il calo di produzione verificatosi a causa del calo della domanda legato all'emergenza sanitaria Covid-19, come meglio dettagliato nel successivo capitolo "Contesto normativo".

Nella voce altri ricavi è presente l'importo di 3,7 milioni di euro legato ai ristori governativi per mancati ricavi tariffari nel più ampio contesto delle misure intraprese a fronte dell'emergenza sanitaria Covid-19. Tale importo risulta incassato per 2,5 milioni di euro nel corso dell'esercizio 2020 e per 1,2 milioni di euro nel corso dell'esercizio 2021. L'intero ammontare è stato tuttavia rilevato per competenza nel bilancio 2020 in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 29 del testo di conversione in Legge del 21 maggio 2021 del D.L. Sostegni del 22 marzo 2021.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Fondo per la compensazione agli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi", del successivo capitolo "Contesto normativo".

I costi operativi ammontano a euro 43.829 migliaia (euro 39.604 migliaia al 31 dicembre 2019) e si riferiscono principalmente alle prestazioni effettuate dalle consorziate ad Extra.To per adempiere agli impegni contrattuali derivanti dai contratti con la Città Metropolitana e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo e l'Agenzia della Mobilità Piemontese. Inoltre negli oneri di gestione è presente la quota di competenza dei ristori per mancati ricavi da traffico verso le consorziate per 3,7 milioni di euro.

Sono presenti proventi ed oneri finanziari per euro 11,2 migliaia riferiti ad interessi attivi bancari. Le imposte sono pari a euro 9 migliaia.

Al 31 dicembre 2020 il bilancio di Extra.To presenta un risultato d'esercizio di pareggio pari ad euro 0.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

Importi in euro	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	38.984.260	38.471.996
Altri proventi	4.842.922	1.132.281
Totale ricavi	43.827.182	39.604.278
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	(39.989.551)	(39.500.106)
Oneri diversi di gestione	(3.777.885)	(42.048)
Costo del personale	(29.693)	(29.697)
<i>Totale costi operativi</i>	<i>(43.797.129)</i>	<i>(39.571.851)</i>
Margine operativo lordo	30.053	32.426
Ammortamenti	(32.187)	(32.245)
<i>Totale ammortamenti e accantonamenti netti</i>	<i>(32.187)</i>	<i>(32.245)</i>
Risultato operativo	(2.134)	181
Proventi finanziari	12.634	2.740
Oneri finanziari	(1.465)	(121)
<i>Totale proventi e oneri finanziari</i>	<i>11.169</i>	<i>2.618</i>
Risultato della gestione ordinaria	9.035	2.800
Risultato prima delle imposte	9.035	2.800
Imposte d'esercizio	(9.035)	(2.800)
Utile netto	0	-

Situazione Patrimoniale

Importi in euro	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Attivo immobilizzato	102.777	134.964
<i>Attività correnti</i>	32.561.806	32.812.983
<i>Passività correnti</i>	(32.669.442)	(34.559.723)
Capitale circolante netto	(107.636)	(1.746.740)
Fondi rischi e TFR	(2.947)	(1.400)
Capitale investito netto	(7.806)	(1.613.176)
Patrimonio netto	114.561	114.561
<i>(Attività) finanziarie a breve termine</i>	(1.691.130)	(2.028.277)
<i>Passività finanziarie a breve termine</i>	1.568.763	300.540
Indebitamento (disponibilità) finanziario netto a breve termine	(122.367)	(1.727.737)
Indebitamento (disponibilità) finanziario netto	(122.367)	(1.727.737)
Mezzi propri ed indebitamento (disponibilità) finanziario netto	(7.806)	(1.613.176)

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Importi in euro	31 dicembre 2020	31 dicembre 2019
Posizione Finanziaria Netta Iniziale	2.021.597	1.559.411
Nuovi finanziamenti	-	-
Rimborsi di finanziamenti	-	-
Variazioni aperture di credito	-	-
Variazioni crediti finanziari	-	-
Variazioni debiti finanziari	-	-
Variazioni disponibilità liquide	- 334.976	462.186
Variazione posizione finanziaria netta	- 334.976	462.186
Posizione finanziaria netta finale	1.686.621	2.021.597

CONTINUITA' AZIENDALE

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, analogamente a quanto accaduto per quelli riferiti agli anni precedenti, il Consiglio di Amministrazione ha dovuto compiere le necessarie valutazioni circa la sussistenza del presupposto della continuità aziendale, tenendo conto a tal fine di tutte le informazioni disponibili relativamente al prevedibile futuro.

Una prima considerazione riguarda i Contratti di servizio, relativi alla concessione dei servizi di TPL, di cui la Società è titolare e che risultano essere giunti a scadenza in data 31 dicembre 2019. L'Agenzia della Mobilità Piemontese con comunicazione del 30 dicembre 2019 ha comunicato l'intenzione di "adottare, ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007, un provvedimento di emergenza che assumerà la forma di un'aggiudicazione diretta". Nel mese di dicembre 2020 l'ente appaltante con due determinazioni dirigenziali, ha provveduto a sospendere le procedure di affidamento diretto ex. Art. 5 par. 5 Reg. CE 1370/2007, ed ha imposto unilateralmente per la durata del periodo di sospensione, gli obblighi di servizio dei contratti originari. Il periodo di sospensione potrà estendersi fino allo scadere di 12 mesi successivi alla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza sanitaria. Considerando che al momento della redazione della presente relazione l'emergenza sanitaria nazionale risulta in essere fino al 31 luglio 2021, la continuità del servizio è di fatto estesa fino al 31 luglio 2022.

Inoltre, sempre nell'effettuazione delle valutazioni in tema di continuità aziendale, il Consiglio di Amministrazione non ha potuto prescindere da una serie di considerazioni e di analisi che hanno riguardato le prospettive economiche e finanziarie della Società prima e dopo le conseguenze della pandemia causata dal Covid-19 ("Coronavirus") attualmente in atto, dichiarata tale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020, a fronte della quale gli organi istituzionali, in primis il Governo Italiano e la Regione Piemonte, hanno reagito con una serie di provvedimenti mirati al contenimento della diffusione del virus con conseguente progressiva riduzione della mobilità, che hanno inevitabilmente influito significativamente sull'andamento operativo dell'esercizio 2020 e che, seppur in maniera ridotta per effetto della fine graduale del periodo di cosiddetto "lockdown" avvenuta a partire dal 4 maggio 2020, continueranno ancora a causare possibili impatti economici e finanziari anche per i mesi a venire.

Dal punto di vista finanziario, l'esercizio 2020, è stato principalmente caratterizzato da un significativo ritardo nel trasferimento dei fondi dovuti al Consorzio da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese senza, tuttavia, configurarsi come un aspetto da ritenersi problematico sotto il profilo della gestione finanziaria.

Tuttavia, occorre evidenziare come alle considerazioni sopra riportate, vadano ad innestarsi nuove riflessioni in quanto, alla data di redazione della presente relazione, è tuttora in corso l'epidemia causata dal virus Covid-19, la cui diffusione si è rapidamente estesa all'intero territorio nazionale così come nel resto del mondo.

Nel corso del 2020, il Consorzio, d'intesa con la Regione Piemonte, ha prontamente predisposto una riprogrammazione del servizio che tenesse conto delle nuove "effettive esigenze" determinate da questa situazione emergenziale. I servizi sono stati, quindi, fortemente rimodulati e la domanda di trasporto è crollata dall'inizio del "lockdown".

Il mantenimento dell'attività del consorzio prescinde dalle azioni delle consorziate sul personale.

Considerato tutto quanto sopra evidenziato, sebbene lo scenario dei prossimi mesi permanga alquanto incerto e a fronte del quale non sia allo stato attuale possibile formulare alcuna previsione attendibile, pur consapevoli che l'impatto del Covid-19 avrà inevitabilmente un effetto negativo sull'economia del territorio, il Consiglio di Amministrazione auspica un graduale ritorno alla normalità nei prossimi mesi.

In conclusione, sulla base dei fatti e delle circostanze attualmente noti della pandemia Covid-19, gli Amministratori ritengono che, sebbene incerto, l'impatto del virus Covid-19 non possa avere un effetto negativo rilevante sulla situazione economico-finanziaria o sulla liquidità della Società; conseguentemente gli Amministratori non ravvisano criticità nell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella redazione del presente bilancio d'esercizio, anche in considerazione della precedentemente menzionata estensione da parte dell'Agenzia Metropolitana Piemontese della durata dei contratti di servizio relativi alla concessione dei servizi di TPL per i quali la scadenza originaria era prevista per il 31 dicembre 2020. Come esposto in precedenza, tale estensione è stata determinata dall'ente appaltante nel più ampio contesto dei provvedimenti di emergenza messi in atto a fronte della diffusione sul territorio nazionale della pandemia Covid-19,

estendendo la continuità del servizio fino allo scadere di 12 mesi successivi alla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza sanitaria in corso. Considerando che al momento della preparazione del presente bilancio l'emergenza sanitaria risulta in essere fino al 31 luglio 2021, la continuità del servizio è di fatto estesa fino al 31 luglio 2022

Inoltre, si evidenzia come l'art. 4 dello Statuto consortile - Durata della Società – recita, al primo comma: “la durata della Società è fissata fino al 31/12/2019 e potrà essere prorogata con decisione dei soci, nei termini di cui all'art. 17”. Al secondo comma, dispone: “la durata si intende automaticamente prorogata per il periodo almeno pari a quello necessario per giungere al termine del periodo di affidamento del servizio avente la scadenza, posteriore alla data di cui al comma precedente, più lontana”.

I contratti in capo al Consorzio avevano tutti scadenza al 31/12/2019, tuttavia le disposizioni sia del contratto ex CMT (art. 3.1 del Capitolato), sia di quello ex AMM (art. 2.8 del contratto) prevedono che il Consorzio ha l'obbligo di garantire il servizio e fino al subentro del nuovo affidatario o aggiudicatario, per l'ulteriore periodo massimo di 12 mesi. L'Agenzia in data 30/12/2019 ha comunicato al Consorzio che intende procedere, ai sensi dell'art. 5 paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007, con un provvedimento di emergenza che assumerà la forma di un'aggiudicazione diretta che intende condividere con il consorzio. Nel mese di dicembre 2020 l'ente appaltante con due determinazioni dirigenziali, ha provveduto a sospendere le procedure di affidamento diretto ex. Art. 5 par. 5 Reg. CE 1370/2007, ed ha imposto unilateralmente per la durata del periodo di sospensione, gli obblighi di servizio dei contratti originari. Il periodo di sospensione potrà estendersi fino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza e che presumibilmente potrà protrarsi fino a fine 2022.

La problematica inerente la proroga è stata esaminata e si è preso atto che non ricorrono le condizioni per lo scioglimento del Consorzio in quanto si versa nell'ipotesi di cui al comma 4.2 dello Statuto.

RISK MANAGEMENT

La gestione dei rischi aziendali rappresenta una componente essenziale del Sistema di Controllo Interno di corporate governance di una Società.

Le tipologie di rischi potrebbero essere le seguenti:

1) Rischi finanziari (tasso d'interesse, tasso di cambio, spread, liquidità). Il rischio finanziario è quel rischio che incide sulla liquidità aziendale; legato all'equilibrio tra flussi monetari in entrata e in uscita. Il rischio è, quindi, definito come la variabilità indefinita (o volatilità) degli investimenti, includendo ovviamente perdite potenziali come allo stesso modo inaspettati guadagni.

2) Rischi di credito. Rappresenta il rischio che una delle parti di uno strumento finanziario non adempia ad una obbligazione e causi una perdita finanziaria dall'altra parte.

3) Rischio energetico. Tale tipologia di rischio, strutturale, dipende dalle oscillazioni dei prezzi di metano e gasolio, sui mercati.

4) Rischio operativo. Rientrano in questa categoria tutti i rischi non ricompresi negli ambiti precedenti che possono impattare sul conseguimento degli obiettivi operativi, vale a dire relativi all'efficacia ed all'efficienza delle operazioni aziendali inclusi i livelli di performance, di redditività e di protezione delle risorse da eventuali perdite.

L'entità e la durata di questa pandemia rimangono incerte ma ci si aspetta un ulteriore impatto sulla nostra attività. Da un'analisi quindi dell'entità e della tipologia di attività svolta dalla società, non sussistono in capo ad Extra.To i rischi precedentemente elencati in quanto i medesimi ricadrebbero sulle singole consorziate.

Rischi e incertezze - Il potenziale impatto di Covid-19 sulla nostra attività

Come spiegato in nota integrativa e in relazione sulla gestione nel paragrafo "Continuità aziendale" e in "Evoluzione prevedibile della gestione", la pandemia Covid-19 e le conseguenti misure adottate da vari governi per contenere la diffusione del virus hanno influenzato significativamente la nostra attività e quelle delle singole consorziate già nei primi mesi del 2020. Oltre agli effetti già noti, l'incertezza macroeconomica ha causato turbativa nelle attività economiche e ad oggi non sono noti i potenziali impatti di lungo termine sul nostro business. L'entità e la durata di questa pandemia rimangono incerte ma ci si aspetta un ulteriore impatto sulla nostra attività.

PERSONALE

ORGANICO

Come già descritto in precedenza, al fine di non aggravare i costi sul Consorzio, il Piano Organico ha previsto che sia verificata la possibilità di gestire - tutte o in parte - le attività del consorzio con contratti di servizio tra Consorzio e Consorziati, facendo quindi affidamento a personale delle Consorziati.

Al 31 dicembre 2020 è presente 1 solo dipendente.

CONTESTO NORMATIVO

Il settore del trasporto pubblico locale è fortemente impattato dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dalla condizione di crisi economico-sociale determinata dalla pandemia. Il settore ha improvvisamente subito un crollo della domanda e ha dovuto velocemente riorganizzare il servizio in linea con prescrizioni governative di complessa applicazione.

Il periodo di lock-down e le misure emergenziali Covid-19 hanno avuto sul trasporto pubblico locale il maggior impatto economico/finanziario in considerazione della natura strumentale dei trasporti rispetto alle attività produttive sospese e dell'attesa che, in presenza di adeguati presidi a tutela della salute, la domanda di mobilità delle persone possa tornare a crescere. Altri fattori quali la digitalizzazione di attività economiche, lo sviluppo dell'e-commerce e la didattica a distanza (smart working, e-learning, DAD) hanno determinato la contrazione della domanda di trasporto. Ulteriori elementi di criticità sono stati la riduzione della capacità di trasporto dovuta alle nuove norme sul distanziamento sociale ed il timore degli utenti nel condividere con altre persone l'esperienza del viaggio.

Con la diffusione del Covid-19, nel 2020, vi è stato un crollo della domanda di trasporto pubblico e una forzata riduzione del servizio. L'analisi dei primi dati effettivi evidenziano una maggiore perdita in termini di domanda rispetto alla produzione. Il settore, anche nel periodo di lockdown, ha garantito, senza interruzioni, un livello minimo di servizio, recuperando un livello produttivo medio pari al 70/80% rispetto al pre-Covid con l'inizio della Fase 2. Dal mese di settembre il servizio ha ripreso al 100%.

A livello generale, il divario tra offerta e domanda e i conseguenti minori ricavi da traffico, hanno, da subito, creato un considerevole squilibrio economico alle aziende del settore. Si prevede che le minori entrate per vendita titoli di viaggio per il 2020 saranno complessivamente circa - 2,2 mld di euro, includendo gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite voucher o di estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del lockdown. A tali effetti negativi, si sommano i maggiori

costi che le imprese di trasporto pubblico locale hanno sostenuto e continuano a sostenere per l'attuazione di tutte le misure di prevenzione del contagio previste e per garantire il trasporto in sicurezza di passeggeri e dipendenti (disinfezione e sanificazione dei mezzi e degli impianti, acquisto dei dispositivi di protezione individuale per i dipendenti e i clienti, informazione e gestione degli utenti, misure di tutela del personale, ecc.), extra-costi prudenzialmente stimabili nell'anno in almeno 100 milioni di euro.

Nel corso della crisi pandemica Covid-19, al fine di contrastare tali effetti devastanti sugli operatori, sono state introdotte numerose disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In primo luogo è stato istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 (C.d Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla L.17 luglio 2020, n.77 un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19, successivamente rifinanziato (si vedano a tal proposito i paragrafi successivi).

Ulteriori interventi di supporto hanno riguardato, in sintesi, la non decurtazione dei corrispettivi, il differimento dell'applicazione della nuova disciplina in materia di ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020, l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80% del Fondo nazionale TPL, l'attribuzione di un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL, la sospensione fino al 2024, dell'obbligo per regioni, gli enti locali e i gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 e l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa. Si riepilogano, per titoli, le principali misure per il settore dei trasporti contenute nei provvedimenti d'urgenza emanati nel periodo di emergenza sanitaria da Covid-19.

Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi

Il decreto-legge n. 34/2020 (C.d Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge.17 luglio 2020, n.77 ha istituito un fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19, di importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020 (art. 200).

L'importo del Fondo istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 è stato aumentato di ulteriori 400 milioni di euro dal decreto-legge n.104 /2020 (Agosto) art. 44 e può essere utilizzato, nel limite di 300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato. La legge di bilancio 2021 (art. 1 comma 817) ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente nonché a titolari di licenze taxi ed NCC.

La dotazione è stata incrementata di ulteriori 390 milioni di euro (articolo 22-ter del D.L. "Ristori" n. 137 del 2020) destinati, per 200 milioni di euro al fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e, per 190 milioni di euro al finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi, dal decreto-legge n. 34 del 2020. Successivamente, l'importo dei ristori governativi è stato ulteriormente aumentato dal D.L. "Sostegni" n. 41 del 2021 (convertito in Legge in data 21 maggio 2021) per importo di 800 milioni di Euro destinati interamente al fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri.

Per l'anno 2020 le risorse complessivamente attribuite al Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri sono risultate quindi pari a 1.837 milioni di euro.

Si riportano per migliore comprensione i quadri riassuntivi aggiornati a gennaio 2021 (fonte ASSTRA) delle risorse previste per la compensazione dei mancati ricavi tariffari e per il finanziamento dei servizi aggiuntivi conseguenti all'emergenza Covid-19.

Ristori per mancati ricavi da traffico e Servizi aggiuntivi

Riferimento normativo	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 34/2020 (Rilancio) art. 200 DI n. 340/2020 e DI n. 33/2021	500	412,47 liquidati 87,53 impegnati
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI 541/2020	100	100 liquidati
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 (residui servizi aggiuntivi ¹) DI n. 33/2021	237,17	91,13 liquidati 146,04 impegnati
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	200	100 liquidati
DL 41/2021 (Sostegni)	800	-
Stanziamiento		Liquidazione (al 24/03/2021)
Totale	1.837,17	703,6

¹ Con il decreto interministeriale n. 541/2020 del 3 dicembre 2020 erano stati riparti, a titolo di anticipazione, 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 a valere sulle risorse stanziare dal DL n. 104/2020. Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome, sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi. Le risorse residue, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono state destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico.

Riferimento normativo – Annualità 2020	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 104/2020 (Agosto) art. 44 DI n. 33/2021 ¹	62,83	58,87 liquidati 3,96 impegnati

Riferimento normativo – Annualità 2021	Risorse (mln di euro)	Stato dei pagamenti (mln di Euro)
DL 137/2020 (Ristori) art. 22 ter DI n. 61/2021	190	95 liquidati
L. 178/2020 (Bilancio 2021) art. 1 comma 816 DI n. 61/2021	200	100 liquidati
Stanziamiento		Liquidazione (al 24/03/2021)
Totale	452,83	253,87

¹ Con il decreto interministeriale n. 541/2020 del 3 dicembre 2020 erano stati riparti, a titolo di anticipazione, 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 a valere sulle risorse stanziare dal DL n. 104/2020. Considerata la documentazione istruttoria inviata dalle Regioni e dalle Province autonome, sono stati ripartiti in maniera definitiva 62,83 mln di euro per i servizi aggiuntivi. Le risorse residue, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono state destinate alla compensazione dei minori ricavi da traffico.

Al 31 dicembre 2020 il consorzio ha rilevato l'importo di 3,7 milioni di euro relativi a ricavi per ristori governativi, totalmente incassati a titolo di anticipazioni euro 2,5 milioni a fine 2020 e ulteriori 1,2 milioni a marzo del 2021.

Il riparto definitivo delle risorse per ristori e la conseguente assegnazione finale alle consorziate saranno effettuati solo attraverso la compilazione di appositi questionari, mediante la piattaforma dell'Osservatorio del TPL, dei dati economici riferiti al solo comparto TPL, con particolare riguardo ai mancati introiti da traffico, ai costi cessanti per la riduzione delle percorrenze chilometriche e ai costi emergenti per le politiche necessarie ai fini del contenimento del virus.

Solo a seguito di tale rilevazione, che sarà effettuata in prima istanza dalle società consorziate al momento in cui i predetti questionari saranno messi a disposizione in formato definitivo e le date di invio degli stessi saranno formalizzate dall' Osservatorio del TPL, sarà possibile determinare con certezza le risorse assegnate a copertura delle perdite subite per il Covid-19.

Considerati i summenzionati fattori di incertezza al momento della redazione del presente bilancio, gli Amministratori hanno effettuato la miglior stima possibile, sulla base degli elementi a disposizione, dei ricavi per ristori governativi a fronte dell'emergenza Covid-19.

Integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti

Il decreto-legge n.18/2020 (C.d Decreto Cura Italia), convertito con modificazioni dalla Legge del 24 aprile 2020, n.27 ha previsto dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 (prorogato poi fino al 30 aprile 2021 dal decreto-legge n. 183 del 2020) il divieto di effettuare decurtazioni di corrispettivo, sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale a seguito delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate. La norma dell'art. 92, comma 4-bis incide direttamente sul rapporto contrattuale esistente tra Ente affidante e società gestore di servizi di TPL e garantisce l'integrità dei corrispettivi contrattualmente previsti disponendone la intangibilità anche a fronte delle riduzioni e/o sospensioni dei servizi causa Covid-19.

Sospensione delle procedure di affidamento in corso e proroga degli affidamenti in atto.

Il comma 4-ter, art. 92 del decreto "Cura Italia" consente la sospensione di tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19. Contestualmente è consentita la

proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020, fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza. Tali facoltà non sono esercitabili con riferimento alle procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

Anticipazioni di risorse e corrispettivi dovuti alle imprese di TPL

Il DL Rilancio ha disposto l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80 per cento del Fondo nazionale TPL, nonché un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL. Gli Enti Committenti sono tenuti ad erogare alle aziende di trasporto pubblico di passeggeri, entro il 31 luglio 2020, un anticipo di cassa non inferiore all'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 agosto 2020.

Rimborso titoli di viaggio

Si prevede anche il ristoro, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, tramite l'emissione di un voucher o con il prolungamento dell'abbonamento. L'articolo 215 del DL Rilancio dispone, in deroga alle ordinarie regole per cui i rimborsi non sono dovuti in caso di calamità naturali e di altre emergenze imprevedibili, una forma di ristoro degli utenti dei servizi di trasporto pubblico che non abbiano potuto utilizzare i titoli di viaggio in conseguenza delle misure di contenimento previste dal decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, e dal decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito con modificazioni dalla legge 22 maggio 2020, n.35, nonché dai relativi provvedimenti attuativi.

La legge di bilancio 2021

Per il 2021 il protrarsi della crisi derivante dalla pandemia di Covid-19 ha comportato la proroga e il rinnovo di alcuni interventi di sostegno economico previsti per l'anno 2020.

In primo luogo è incrementato di ulteriori 390 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 22-ter del decreto-legge n. 137 del 2020) il Fondo per la compensazione degli operatori di

servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi, istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020.

Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità del Fondo, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento. La medesima disposizione prevede che per i servizi aggiuntivi, le regioni e i comuni, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada a mezzo di società del trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

La legge di bilancio 2021 (comma 790) istituisce il Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di consentire l'erogazione dei servizi di trasporto scolastico in conformità alle misure di contenimento della diffusione del Covid-19 contenute nei decreti legge n. 19/2020 e n. 33/2020. La dotazione del fondo è di 150 milioni di euro per l'anno 2021.

Inoltre sono finanziati i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale istituendo un apposito fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021. Si consente alle Regioni ed ai Comuni di ricorrere a convenzioni con operatori di servizi autobus passeggeri, taxi ed NCC (comma 816).

Al fine di favorire il controllo sui mezzi di trasporto pubblico locale del rispetto delle disposizioni anti-Covid fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica la legge di bilancio 2021 ha inoltre disposto (comma 818) che possano essere conferite funzioni di controllo e di accertamento agli ausiliari del traffico e della sosta, nonché al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale (soggetti indicati all'articolo 12-bis, commi 1-3 del Codice della strada).

La pandemia Covid-19 è stata uno shock che ha prodotto un cambiamento irreversibile del nostro modo di intendere il lavoro, l'istruzione, le relazioni sociali ed inevitabilmente, anche, il trasporto pubblico.

Non sono noti gli effetti di medio e lungo periodo della contrazione della domanda, né gli scenari della ripresa del settore della mobilità. Non è ancora possibile valutare se la pandemia abbia già provocato o indurrà in futuro modifiche strutturali del trasporto pubblico locale e se tali trasformazioni richiederanno una revisione delle misure di regolazione normativa ed economica e dei principi che ad esse presiedono nonché una

revisione/aggiornamento dei contratti di servizio (variazioni programmi di esercizio, nuove modalità di esercizio, ricorso a sub-affidamenti, nuovi costi per sanificazioni, distanziamento, modifica info di accesso bus, fermate, relazioni con i clienti, controlli, investimenti, formazione, ecc.). Saranno necessarie nuove definizioni contrattuali tese a garantire, nel nuovo contesto, anche una ripresa della fase di affidamento dei servizi di Tpl, anche in base a nuove disposizioni ART.

Con decreto n.2/2021 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata istituita una commissione di studio incaricata di avanzare proposte per la definizione del quadro normativo del trasporto pubblico locale e criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali.

La commissione avrà il compito di proporre la definizione del quadro normativo in relazione agli aspetti economico-finanziari, anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale. Inoltre, dovrà occuparsi di sviluppare modelli di integrazione intermodale dell'offerta di trasporto pubblico a livello locale e regionale nel perseguimento dell'obiettivo della mobilità as a service, individuando ogni possibile forma di efficientamento e razionalizzazione anche attraverso l'attuazione dei costi standard. Infine, dovrà definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali per il settore del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'esigenza di garantire livelli adeguati dei servizi su tutto il territorio nazionale, e individuare modalità telematiche per l'acquisizione tempestiva dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati.

Assetto normativo trasporto pubblico locale

Il quadro normativo nazionale e comunitario è stabilmente costituito dal D.Lgs. 422/1997, integrato dalle disposizioni contenute nel DL 50/2017, dal REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e dal Regolamento (UE) 2016/2338, del 14 dicembre 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri.

Il TPL è soggetto alle disposizioni previste dalla disciplina generale in materia di servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete. I profili concernenti le modalità di affidamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale rientrano nella materia " tutela della concorrenza" (Corte Cost. sent.n. 1/2014), mentre in generale il trasporto

pubblico locale è oggetto di potestà residuale da parte delle Regioni (Corte Cost. sent. n. 222/2005)

La complessità dell'impianto normativo del trasporto pubblico locale riguarda sia le modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale che la questione del finanziamento di tale modalità di trasporto, nonché i rapporti tra le competenze legislative/normative locali, nazionali ed europee.

Il D.Lgs. 422/1997 ha decentrato funzioni e competenze in materia di trasporto pubblico regionale e locale.

La programmazione dei servizi compete alle Regioni definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali e per i piani di bacino, predispongono e aggiornano il piano regionale dei trasporti, approvano il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso cui attuare il piano regionale e definiscono quantità e standard di qualità dei servizi di TPL.

Il Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, inoltre, dispone che la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale può essere affidata secondo una delle modalità previste per i servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che stabilisce anche le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

L'art. 4 del Regolamento 1370/07 definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio che dovrà definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Si prevede, in particolare, che dovranno essere stabiliti, ex ante ed in modo obiettivo e trasparente, i parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono inoltre le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere

trattenuti dall'operatore del servizio pubblico (net cost), riversati all'autorità competente (gross cost) o ripartiti fra di loro.

L'art. 5 del Regolamento 1370/07 (Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico) prevede l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, modalità che deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri; le altre due modalità, facoltative e condizionate, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto.

Il legislatore italiano, con l'articolo 61 della legge n. 99/2009, ha consentito l'utilizzo di tutte e tre le modalità di affidamento previste dalla disciplina europea, concedendo espressamente alle autorità competenti, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Con D.L. n. 50/2017 (L.96/2017) sono state adottate importanti disposizioni in materia di finanziamento e regolazione del trasporto pubblico locale in massima parte riprese dallo schema di decreto legislativo "Madia" sui servizi pubblici locali poi decaduto. Le norme più rilevanti di natura finanziaria sono relative alla dotazione ed ai criteri di riparto del Fondo nazionale di finanziamento.

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301). A partire dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dal citato decreto-legge n. 50 del 2017 che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il riparto. In particolare, l'articolo 27 (commi 1-8), del decreto legge ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.

La modifica apportata dalla legge di Bilancio 2019 (Legge 145/2018) all'articolo 27 del DL 50/2017, nella parte relativa ai criteri di riparto del FNT, eliminando la penalizzazione sullo stesso per gli affidamenti diretti, ha reso pienamente coerenti le disposizioni normative nazionali con quelle comunitarie.

Il decreto 50/2017 è intervenuto anche in materia di compensazioni e scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'art. 27: il comma 8-bis impone agli enti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con riferimento ai contratti da stipulare successivamente al 31 dicembre 2017, di determinare le compensazioni economiche e i corrispettivi da porre a base d'asta sulla base dei costi standard. Il comma 12-quater dell'art. 27 ha stabilito il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. La norma stabilisce, in particolare, l'obbligo per l'ente locale o la regione affidante di avvalersi obbligatoriamente di un'altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale qualora il gestore uscente, ovvero uno dei concorrenti, sia controllato o partecipato dall'ente affidante, ovvero sia affidatario del servizio in via diretta ovvero in house.

Le funzioni di regolazione e controllo per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono attribuite all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), istituita con l'art. 37 del DL 201/2011 (convertito con modificazioni dalla L. 214/2011) istituita dall'art. 37 del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201.

È compito dell'ART garantire l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi e condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture; definire le modalità di remunerazione dei servizi, i requisiti di idoneità economico-finanziaria per la partecipazione alle gare, le norme a garanzia dell'accesso equo ai beni immobili e strumentali indispensabili all'esercizio dei servizi di TPL; definire i criteri per fissare le tariffe; stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta; definire il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti e delineare gli schemi dei bandi di gara e dei relativi capitolati.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Al fine di ottimizzare la gestione dei servizi, Extra.To ha in essere contratti di servizio e un regolamento consortile con le altre società.

Le operazioni poste in essere dal Consorzio nei rapporti con le altre Società del Gruppo, nell'esercizio corrente della sua attività, sono regolate da specifici contratti di servizio, ove

previsti, nei quali viene esplicitata la natura dei servizi resi, la quantità e la metodologia di valorizzazione.

La valorizzazione delle cessioni di beni e le prestazioni di servizio interne al Consorzio è avvenuta in base al principio del prezzo di libera concorrenza tra le parti o di valore normale, vale a dire il principio del prezzo che sarebbe stato concordato tra imprese indipendenti per operazioni identiche o similari a condizioni similari o identiche nel libero mercato.

In particolare laddove trattasi di servizi resi attraverso l'ausilio di fornitori terzi sono stati riaddebitati sulla base dei costi esterni. In altri casi, riferibili essenzialmente a prestazioni dove prevale l'utilizzo di risorse interne e per le quali non è peraltro facilmente individuabile un mercato di riferimento, le prestazioni sono riaddebitate in misura pari sostanzialmente al costo incrementato di un mark up ritenuto rappresentativo dei costi indiretti.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

INFORMATIVA COVID-19

Come spiegato nel paragrafo "Continuità aziendale" la pandemia Covid-19 e le conseguenti misure adottate da vari governi per contenere il virus hanno influenzato significativamente la nostra attività e quella delle singole consorziate nel corso dell'anno 2020.

Con il diffondersi in Italia del virus, il mercato del trasporto pubblico locale ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi dei passeggeri trasportati. Nella prima fase dell'emergenza ed in attesa di verificare l'evolversi della situazione, i soci, su indicazione dell'AMP, hanno messo in vigore programmi di esercizio ridotti per adattare la programmazione alla situazione contingente, garantendo così i servizi di mobilità ai cittadini.

Il perdurare della situazione e le conseguenti misure, anche normative, che si sono rese necessarie e, non si può escludere, potranno ulteriormente rendersi necessarie per contrastare l'emergenza – comportando potenzialmente una aggiuntiva riduzione del numero dei passeggeri rispetto a quella significativa già fin qui registrata – potranno richiedere l'adozione di decisioni che, pur continuando ad assicurare il livello di servizio necessario, tengano conto dei ridotti volumi di mobilità all'interno dei bacini di trasporto pubblico locale.

Dal momento che l'emergenza sanitaria, sta assumendo anche i contorni di un'emergenza economica, le Associazioni di categoria ANAV, ASSTRA e AGENS, unitamente alle OO.SS., stanno indirizzando alle massime autorità del Paese un avviso comune, chiedendo adeguate misure economiche indennitarie per le Aziende operanti nel settore del TPL.

Al di là di tale imprevedibile emergenza, pur permanendo fattori di forte incertezza sulle risorse pubbliche disponibili per il prossimo esercizio, le prospettive aziendali porterebbero ad una conferma di risultati di esercizio in linea con quelli degli ultimi esercizi.

Infatti, le note pervenute dall'AMP ad inizio anno, come dettagliato nel precedente paragrafo "continuità aziendale", consentono agli Amministratori di valutare la sussistenza del presupposto della continuità aziendale almeno per tutto l'esercizio 2021, pur con gli imprevedibili al momento impatti derivanti dall'emergenza epidemiologica del Covid-19 sulla base del quale gli Amministratori stessi hanno redatto il Bilancio d'Esercizio e che comunque hanno un impatto diretto sulle consorziate prima che sul Consorzio stesso.

Nessun altro fatto di rilievo si è verificato dopo la chiusura dell'esercizio 2020 salvo quanto già indicato in questa relazione e nella Nota Integrativa.

ALTRE INFORMAZIONI

La società non possiede quote proprie.

La società non ha optato per il consolidato fiscale.

La società non ha effettuato attività di Sviluppo capitalizzate.

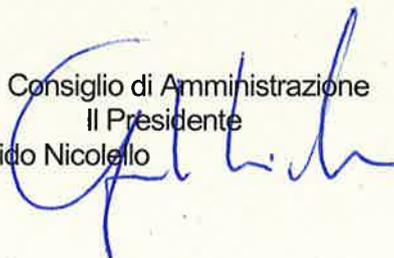
La società non è sottoposta a direzione e coordinamento.

Non esistono strumenti di finanza derivata ai sensi dell'art. 2428 c.c.

Il bilancio è stato redatto sul presupposto della continuità aziendale; la società, infatti, ha valutato che non sussistono significative incertezze in merito alla sua capacità di operare come un ente in funzionamento almeno per una durata di 12 mesi successiva alla data di chiusura dell'esercizio.

Torino, 31 maggio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Guido Nicoletto



**BILANCIO D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2020**

Stato Patrimoniale
Conto Economico
Nota integrativa

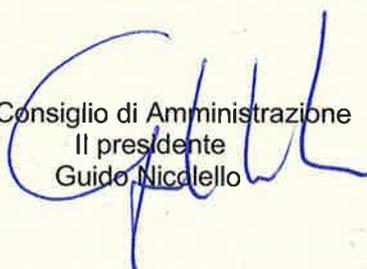
STATO PATRIMONIALE AL 31 Dicembre 2020		
ATTIVO		
	2020	2019
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
B. IMMOBILIZZAZIONI - con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria.		
I. Immobilizzazioni immateriali:		
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	10.805	24.491
Totale Immobilizzazioni Immateriali	10.805	24.491
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	91.153	109.383
4. Altri beni	819	1.090
Totale Immobilizzazioni Materiali	91.972	110.474
III. Immobilizzazioni finanziarie	0	-
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	102.777	134.964
C. ATTIVO CIRCOLANTE:		
II. Crediti		
1. Verso clienti		
- <i>esigibili entro 12 mesi</i>	29.685.048	31.098.569
- <i>esigibili oltre 12 mesi</i>		
5bis Crediti tributari	1.641.889	1.714.067
5 quater Verso altri:		
- <i>esigibili entro 12 mesi</i>	1.234.869	346
- <i>esigibili oltre 12 mesi</i>		
Totale Crediti	32.561.806	32.812.983
IV. Disponibilità liquide:		
1. Depositi bancari e postali	1.684.718	2.019.694
3. Denaro e valori in cassa	1.902	1.902
Totale Disponibilità Liquide	1.686.620	2.021.597
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	34.248.426	34.834.579
D. RATEI E RISCONTI	4.510	6.680
TOTALE ATTIVO	34.355.713	34.976.224

PASSIVO		
	2020	2019
A. PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale	100.000	100.000
IV. Riserva legale	728	728
VI. Altre riserve distintamente indicate	13.833	13.833
IX. Utile (perdita) d'esercizio	0	0
Totale Patrimonio Netto	114.561	114.561
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	2.947	1.400
D. DEBITI		
7. Debiti verso Fornitori		
- <i>esigibili entro 12 mesi</i>	32.661.330	34.551.467
- <i>esigibili oltre 12 mesi</i>		
12. Debiti tributari		
- <i>esigibili entro 12 mesi</i>	6.782	6.826
- <i>esigibili oltre 12 mesi</i>		
Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- <i>esigibili entro 12 mesi</i>	1.330	1.429
- <i>esigibili oltre 12 mesi</i>		
14. Altri debiti		
- <i>esigibili entro 12 mesi</i>	1.466.805	166.666
- <i>esigibili oltre 12 mesi</i>		
Totale Debiti	34.136.247	34.726.388
E. RATEI E RISCONTI	101.958	133.874
TOTALE PASSIVO	34.355.713	34.976.224

CONTO ECONOMICO		
	2020	2019
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e prestazioni	36.984.260	38.471.996
5) Altri ricavi e proventi	4.842.922	1.132.281
Totale Valore della Produzione (A)	43.827.182	39.604.278
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
7) Per servizi	39.989.551	39.500.106
9) Per il personale:	29.693	29.697
a) Salari e stipendi	21.994	21.712
b) Oneri sociali	6.148	6.584
c) Trattamento di fine rapporto	1.551	1.401
10) Ammortamenti e svalutazioni	32.187	32.245
a) Ammortamento delle immobilizz. immateriali	13.685	13.685
b) Ammortamento delle immobilizz. materiali	18.502	18.560
14) Oneri diversi di gestione	3.777.885	42.048
Totale Costi della Produzione (B)	43.829.316	39.604.096
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	2.134	181
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti da:		
4) altri	12.634	2.740
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
d) altri	1.465	121
Totale proventi e oneri finanziari (C)	11.169	2.618
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
Totale delle rettifiche (D)		
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D ± E)	9.035	2.800
20) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	9.035	2.800
b) imposte differite-anticipate		
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	0	0

Torino, 31 maggio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione
Il presidente
Guido Niccioletto



RENDICONTO FINANZIARIO

Importi in Euro

	31.12.2020	31.12.2019
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	-	-
Imposte correnti sul reddito	9.035	2.800
Interessi passivi/(interessi attivi)	(11.169)	(2.618)
(Dividendi)	-	-
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-	-
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plu	(2.134)	182
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamento ai fondi	1.547	1.401
Ammortamenti delle immobilizzazioni	32.187	32.245
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	31.600	33.828
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) dei crediti vs altri	(1.234.523)	-
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	1.413.521	(449.690)
Decremento/(incremento) dei crediti tributari	72.178	181.000
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	2.170	5.244
Incremento/(decremento) dei debiti verso altri	1.300.139	-
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	(1.890.137)	1.006.126
Incremento/(decremento) dei debiti tributari	1.261	4.169
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	(31.916)	(31.916)
Altre variazioni del capitale circolante netto	(9.134)	(289.193)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	(344.841)	459.568
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	11.169	2.618
(Imposte sul reddito pagate)	(1.305)	
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi)		
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	(334.976)	462.186
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	(334.976)	462.186

B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)		
disinvestimenti per vendite		
disinvestimenti per cessioni		
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)		
disinvestimenti per cessioni		
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)		
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
Variazione dei crediti finanziari		
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)		
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
Acquisizione o cessione di società controllate o rami di azienda al netto delle disp. Liquide		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)		

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche		
Accensione finanziamenti		
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento		
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati		
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)		

Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(334.976)	462.186
Disponibilità liquide al 1° gennaio 2018/2017	2.021.597	1.559.411
Disponibilità liquide al 31 dicembre 2018/2017	1.686.620	2.021.597

NOTA INTEGRATIVA

Premessa

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato redatto in conformità alla normativa del Codice Civile, così come modificata al fine di recepire il D.Lgs N. 139/2015. Tale decreto legislativo ha disposto che l'Organismo Italiano di Contabilità aggiornasse i principi contabili nazionali sulla base delle disposizioni contenute nel decreto stesso e delle novità da esso apportate al Codice Civile.

Il presente Bilancio è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto finanziario e dalla Nota Integrativa, così come modificati dal Dlgs. N. 139/2015.

Ai sensi dell'art 2364, comma 2,c.c., si è reso necessario differire, entro i 180 giorni dalla data di chiusura dell'esercizio sociale, il termine di approvazione del progetto di bilancio relativo all'esercizio 2020 sociale per esigenze connesse all'emergenza Covid-19, in quanto si sono presentate alcune difficoltà operative.

Si ricorda che nell'ambito delle disposizioni contenute nel D.L. 183/2020 (c.d. decreto "Milleproroghe") è stato previsto il rinvio di due mesi dei termini per la convocazione delle assemblee societarie chiamate ad approvare i bilanci 2020.

In questo contesto, l'articolo 3, D.L. 183/2020 ha previsto una deroga al rispetto degli ordinari termini di convocazione dell'assemblea per l'approvazione del bilancio, nonché la possibilità di espressione del voto e della volontà assembleare, anche con mezzi di telecomunicazione che evitino la riunione fisica delle persone.

Struttura e contenuto del bilancio

Il Bilancio d'esercizio 2020 corrisponde alle risultanze delle scritture contabili ed è stato redatto in conformità agli artt. 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, 2425 ter del Codice Civile secondo i principi di redazione dettati dall'art. 2423 bis del Codice Civile, comma 1° ed i criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile. Con riferimento ai principi utilizzati per la redazione del presente bilancio d'esercizio, si precisa che la valutazione delle singole voci è stata effettuata così come previsto dall'art. 2423-bis del Codice Civile tenendo conto della "sostanza dell'operazione o del contratto".

Le voci dello Stato Patrimoniale e del Conto economico, precedute da numeri arabi, sono state redatte, ai sensi del 2°, 3° e 4° comma dell'art. 2423-ter del Codice Civile, in relazione alla natura dell'attività esercitata.

Il rendiconto finanziario è stato redatto in conformità a quanto previsto dall'art. 2425 ter del Codice Civile.

Ai sensi dell'art. 16 commi 7 e 8 del D.Lgs. 213/1998 e dell'art. 2423 comma 6 del Codice Civile, il bilancio e la nota integrativa sono stati redatti in unità di euro, senza cifre decimali. Per ogni voce

dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Rendiconto Finanziario sono indicati i corrispondenti valori al 31/12/2019. Qualora le voci non siano comparabili, quelle relative all'esercizio precedente sono state adattate fornendo nella Nota Integrativa, per le circostanze rilevanti, i relativi commenti.

Il bilancio è redatto sul presupposto della continuità aziendale; la società, infatti, ha valutato che non sussistono significative incertezze sulla continuità aziendale sulla base delle considerazioni riportate nella relazione sulla gestione al capitolo "Continuità aziendale".

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole voci o poste delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

La natura dell'attività svolta dalla Società, i rapporti con le parti correlate nonché i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono riportati nella Relazione degli Amministratori sulla gestione.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisizione o di produzione inclusivo degli eventuali oneri accessori.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente in funzione della loro prevista utilità futura.

I costi di sviluppo sono oggetto di capitalizzazione solo se sia dimostrabile la fattibilità tecnica del completamento dell'attività, l'intenzione dell'ultimazione della stessa, la sua concreta possibilità di utilizzo, il processo di determinazione dei futuri benefici economici attesi e la possibilità di determinare in modo oggettivo il costo attribuibile all'attività immateriale. In mancanza di uno soltanto degli accennati requisiti i costi in questione sono interamente imputati al periodo del loro sostenimento.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione immateriale viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

Le aliquote utilizzate sono le seguenti:

- Costi di sviluppo: 20%
- Concessioni, licenze, marchi e diritti simili: 20%
- Altre: 20%.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte nel bilancio al costo di acquisto o di costruzione interna. Nel costo sono compresi gli oneri accessori e i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Negli oneri accessori sono inclusi gli oneri finanziari che vengono capitalizzati per la quota imputabile ai beni fino al momento della loro entrata in funzione, nel caso di cespiti che rispettino i requisiti richiesti al riguardo dai Principi contabili di riferimento.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Per gli investimenti entrati nel ciclo produttivo nel corso dell'esercizio le aliquote di ammortamento sono ridotte del 50%.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti, che si sarebbero rilevati qualora il bene non fosse stato sottoposto a svalutazione.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono imputati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti alle immobilizzazioni cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo delle stesse. Hanno natura incrementativa le spese che comportino ragionevolmente un aumento dei benefici economici futuri, quali l'aumento della vita utile, l'incremento della capacità produttiva, il miglioramento delle qualità del prodotto, l'adozione di processi di produzione dai quali dipenda una sostanziale riduzione dei costi di produzione.

Le aliquote utilizzate sono le seguenti:

- Software: 20%;
- Terreni e fabbricati: 10%;
- Altri beni: 20%.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie, qualora esistenti, sono iscritte al costo di acquisto o di sottoscrizione. Le partecipazioni acquisite successivamente sono valutate al costo di acquisto o di sottoscrizione. L'importo iscritto in bilancio viene ridotto per perdite durevoli di valore nel caso in cui le partecipate abbiano subito perdite ed il valore recuperabile delle stesse, determinabile in base ai flussi reddituali futuri, sia inferiore al valore di iscrizione in bilancio.

Il valore originario viene ripristinato quando vengono meno i motivi della svalutazione effettuata e ciò sia confermato dalle prospettive reddituali.

Rimanenze

Il materiale e gli apparecchi di scorta per la manutenzione, qualora esistenti, sono valutati al minore tra il costo di acquisto, ottenuto con il metodo del costo medio ponderato ed il presumibile valore di sostituzione rilevato dall'andamento di mercato. I beni obsoleti e a lenta movimentazione, ove rilevati, sono svalutati in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo mediante lo stanziamento di un apposito fondo svalutazione magazzino portato in riduzione dal corrispondente valore di bilancio.

Crediti e debiti

I crediti e i debiti sono iscritti al costo ammortizzato; per i crediti tale valore è ridotto al presumibile valore di realizzazione tramite l'iscrizione del fondo svalutazione crediti esposto a diretta riduzione dei crediti stessi.

Il criterio del costo ammortizzato non è applicato nei casi in cui i suoi effetti sono irrilevanti, generalmente per i crediti e i debiti a breve termine o quando i costi di transazione, commissioni pagate tra le parti e ogni altra differenza tra valore iniziale e valore a scadenza del credito sono di scarso rilievo. Inoltre, ai sensi dell'art. 12, comma 2, del D.Lgs. 139/2015, la Società ha usufruito della facoltà di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione a tutti i crediti e debiti sorti anteriormente al 1° gennaio 2018.

Ratei e risconti

Riguardano, qualora esistenti, quote di componenti positivi e negativi di reddito comuni a due o più esercizi e sono determinati in funzione della competenza temporale.

Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri, qualora esistenti, sono accantonati a fronte di perdite o passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali tuttavia alla chiusura del periodo sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi a disposizione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono indicati nella Nota Integrativa, nella parte di commento dei fondi, senza procedere allo stanziamento di un fondo.

In caso di eventi solamente remoti e cioè di eventi che hanno scarsissime possibilità di verificarsi non viene contabilizzato alcun fondo, né vengono date informazioni aggiuntive od integrative.

Il fondo imposte differite, ove esistente, accoglie le imposte che, pur essendo di competenza del periodo, si renderanno esigibili solo in esercizi successivi, per effetto dell'esistenza di differenze

temporanee tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo criteri civilistici ed il valore alla stessa attribuito ai fini fiscali.

Ricavi e costi

I ricavi ed i costi sono iscritti in bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica, tramite l'accertamento dei relativi ratei e risconti.

Sono indicati al netto dei resi, degli abbuoni, degli sconti e dei premi, nonché delle imposte direttamente connesse alle vendite.

Imposte sul reddito

Il calcolo delle imposte, qualora esistenti, è determinato sulla base di una realistica previsione dell'onere d'imposta di pertinenza del periodo determinato in applicazione della vigente normativa fiscale.

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

Non presenti.

B) IMMOBILIZZAZIONI

I) Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono pari ad euro 10.805 (euro 24.491 al 31 dicembre 2019) e si riferiscono ad un'applicazione di calcolo percorso in grado di fornire le informazioni in tempo reale relative agli orari di partenza e arrivo di tutte le aziende di ExtraTo.

II) Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali risultano pari ad euro 91.972 (euro 110.474 al 31 dicembre 2019) e sono costituite da:

- Terreni e fabbricati per euro 91.153 relativi alla Autostazione di Corso Bolzano. Con la deliberazione 05/05/2015 la Giunta Comunale approvava lo schema di convenzione per la concessione della gestione dell'Autostazione che veniva sottoscritta tra la Città di Torino ed il consorzio Extra.To Scarl. In tale convenzione il consorzio, al fine di rendere operativa l'area dell'Autostazione realizzata dalla Città di Torino, ha provveduto a propria cura e spese ad installare la struttura temporanea ospitante la biglietteria e la sala di sosta per autisti e attrezzare l'area con relative paline ed barriere di accesso.
- Altri beni per per euro 819, composti da macchine d'ufficio elettroniche.

Non sono state effettuate durante l'esercizio rivalutazioni o svalutazioni così come non vi sono riclassifiche da una voce all'altra.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

I) Crediti

I crediti esposti in bilancio sono relativi a soggetti nazionali e al 31 dicembre 2020 non sono presenti crediti espressi in valuta diversa dall'euro.

Sono pari a euro 32.561.806 (euro 32.812.983 al 31 dicembre 2019) e sono così suddivisi:

- Crediti verso clienti per euro 29.685.048 (euro 31.098.569 al 31 dicembre 2019);
- Crediti tributari per euro 1.641.889 (euro 1.714.067 al 31 dicembre 2019);
- Crediti verso altri per euro 1.234.869 (euro 346 al 31 dicembre 2019).

1) Crediti verso clienti

I crediti verso clienti sono pari a euro 29.685.048 (euro 31.098.569 al 31 dicembre 2019).

La voce comprende principalmente le fatture emesse e da emettere verso Città Metropolitana ed Agenzia per i mesi di novembre e dicembre risultanti aperte a fine 2020.

In particolare tali crediti si riferiscono a:

- fatture emesse per euro 17.511.230.

Si tratta principalmente dei crediti vantati nei confronti della Città Metropolitana e Agenzia della Mobilità Piemontese, del Comune di Carmagnola, del Comune di Bardonecchia e di quello di Giaveno, a fronte del Contratto di servizio per l'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma con gli enti stessi e per il servizio Provibus per i mesi novembre e dicembre 2020. A fronte di tutti gli obblighi di servizio imposti, l'Ente concedente corrisponde al Concessionario le relative compensazioni economiche. Le compensazioni economiche dei Contratti di Città Metropolitana ed Agenzia vengono pagate in acconti mensili nella misura pari ad un dodicesimo dell'85% delle compensazioni economiche stimate ad inizio anno, sulla base del PEA in essere all'inizio di ogni anno mentre quelle dei Comuni di Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno nella misura del'80%. Sono inoltre presenti fatture emesse verso l'Agenzia a fronte del contratto per l'affidamento dei servizi di TPL nell'area metropolitana di Torino e il servizio Mebus.

- fatture da emettere per euro 12.173.818 relative principalmente al conguaglio del 15% dei contratti di servizio con la Città Metropolitana di Torino e del 20% del Comune di Carmagnola, del Comune di Bardonecchia e di quello di Giaveno ed al

conguaglio del servizio contratto per l'affidamento dei servizi di TPL nell'area metropolitana di Torino e il servizio Mebus come descritto nel prospetto a seguire. Sono presenti inoltre fatture da emettere verso le consorziate a fronte del riaddebito dei costi sostenuti per il BIP, BIM e per l'Autostazione di Corso Bolzano. Il dettaglio delle fatture da emettere al 31/12/2020 è composto da:

DETTAGLIO FATTURE DA EMETTERE AL 31/12/2020	
Saldo 2016 Provincia di Torino + Comuni	258
Saldo 2016 AMMR + Mebus	
Totale fatture da emettere 2016	258
Saldo 2017 Provincia di Torino + Comuni	2.269
Saldo 2017 AMMR + Mebus	
BIP Hacon+manutenz.Gtt	100
Totale fatture da emettere 2017	2.369
saldo 2018 Provincia to + Comuni	582
Totale fatture da emettere 2018	582
Saldo 2019 Provincia di Torino + Comuni	941
Totale fatture da emettere 2019	941
saldo 2020 Provincia + Comuni	5.974
Provibus call center	98
Potenziamenti covid	370
Amm sdo 2020+mebus	984
Bim	9
Ribaltamento autostazione	188
Ribaltamento Bip	241
Mebus	62
Spese gestione	53
Bardonecchia dic	32
servizi aggiuntivi	13
Totale fatture da emettere 2020	8.024
Totale fatture da emettere al 31-12-20	12.174

Il saldo delle compensazioni economiche dovute, è determinato sulla base del consuntivo delle percorrenze svolte dal Concessionario e riscontrate dall'Ente concedente al netto degli acconti corrisposti.

Il 6% del saldo dell'importo complessivo calcolato a consuntivo dei contratti della Provincia, è corrisposto in proporzione al grado di raggiungimento degli obblighi di qualità di cui all'art. 12.3 del Capitolato. Tale quota parte del totale delle compensazioni economiche, pari al 6% delle stesse, è condizionata dal raggiungimento di predeterminati livelli di qualità del servizio. Gli standard di qualità devono rispettare i seguenti fattori:

- Sicurezza e Ambiente (manutenzione e Classe di omologazione bus);
- Qualità del servizio (pulizia mezzi, regolarità, puntualità);
- Efficienza del servizio (qualità del lavoro);
- Efficacia del servizio (incremento passeggeri).

Extra.To, in applicazione dell'art. 12.3 del Capitolato, ha pertanto proceduto alla rilevazione degli indicatori di qualità dei servizi di TPL del Bacino Unico della Città Metropolitana di Torino e dei Comuni di Ivrea, Pinerolo, Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, ed alla relativa rendicontazione. Dall'analisi di tale rendicontazione e degli elementi alla base, gli obiettivi si confermano raggiunti; la relativa componente di ricavo ad essi legata è pertanto stata riconosciuta in bilancio. Si segnala peraltro che la conferma definitiva del riconoscimento di tali obiettivi e del conguaglio fatturato avverrà solamente a seguito di puntuale verifica della rendicontazione prodotta da parte degli enti concedenti.

La valutazione del raggiungimento degli obiettivi sarà effettuata dall'Ente Concedente che si riserva di effettuare direttamente le indagini per la verifica del grado di raggiungimento della soddisfazione dell'utenza.

Per quanto riguarda gli importi relativi ai saldi 2016, 2017, 2018 e 2019 verso l'Agenzia della Mobilità piemontese sono in corso degli incontri tecnici per la definizione delle spettanze e successivamente si procederà alla fatturazione ed incasso degli stessi.

5 bis) Crediti tributari

I crediti tributari sono pari a euro 1.641.199 (euro 1.714.067 al 31 dicembre 2019) e comprendono principalmente crediti verso erario per rimborsi IVA.

5 quater) Crediti verso altri

Sono pari euro 1.234.869 (euro 346 al 31 dicembre 2019) e si riferiscono a anticipi a fornitori e a crediti verso Agenzia per ristori per mancati ricavi da traffico previsti dai vari decreti emanati nel corso del 2020 e 2021.

III) Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide ammontano a euro 1.686.620 (euro 2.021.597 al 31 dicembre 2019) e sono costituite:

- Depositi bancari e postali per euro 1.684.718;
- Denaro e valori in cassa per euro 1.902.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Sono pari ad euro 4.510 (euro 6.680 al 31 dicembre 2019).

PASSIVO**A) PATRIMONIO NETTO****I) Capitale sociale**

	Capitale Sociale	Riserva straord	Riserva legale	Altre Riserve	Utile/Perdita esercizio precedenti	Utile/Perdita	Totale
Situazione al 31 dicembre 2019	100.000	-	728	13.833	-	-	114.561
Riserva legale					-	-	-
Distribuzione dividendi							-
Utile portato a nuovo						-	-
Utile/perdita						-	-
Situazione al 31 dicembre 2020	100.000	-	728	13.833	-	-	114.561

Descrizione	Importo	Riserva straord	Possibilità di Utilizzazione	Quota disponibile
Capitale Sociale	100.000			
Riserva legale	728		B	
Utile portato a nuovo	13.833		A,B,C	13.833
Utile/perdita	-		A,B,C	-
Situazione al 31 dicembre 2019	114.561			

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

Non vi sono fondi per rischi ed oneri iscritti in bilancio.

Nell'ambito dei Contratti di Servizio, l'ente concedente potrebbe applicare al concessionario alcune penali contrattuali per le seguenti inadempienze: mancata osservanza delle prescrizioni relative alla sicurezza del servizio, alla regolarità del servizio ed alla regolarità amministrativa e della documentazione inerente al servizio; tali penali sarebbero esclusivamente di competenza della singola consorziata in quanto responsabile dell'inadempienza, come previsto dal regolamento consortile. La determinazione delle penali è rapportata alla gravità della violazione e dall'opera svolta dal concessionario per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione e sono generalmente di importi non significativi. A riguardo, il rischio che si manifesti tale passività è remoto. Per questo motivo si è deciso di non procedere allo stanziamento di un fondo.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO

Il saldo al 31 dicembre 2020 è pari ad euro 2.947 (euro 1.400 al 31 dicembre 2019). Il consorzio ha in essere un solo rapporto di lavoro con un dipendente nel corso del 2020.

D) DEBITI

I debiti esposti in bilancio sono relativi a soggetti nazionali e al 31 dicembre 2020 non sono presenti debiti espressi in valuta diversa dall'euro.

I debiti ammontano complessivamente a euro 36.169.506 (euro 34.726.388 al 31 dicembre 2019) e comprendono:

- Debiti verso fornitori per euro 32.661.330 (euro 34.551.467 al 31 dicembre 2019);
- Debiti tributari per euro 6.782 (euro 6.826 al 31 dicembre 2019);
- Debiti verso INPS per euro 1.330 (euro 1.429 al 31 dicembre 2019);
- Altri debiti per euro 1.466.805 (euro 166.666 al 31 dicembre 2019).

D7) Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori si riferiscono principalmente a:

- fatture ricevute per euro 8.262.095 (euro 10.330.528 al 31 dicembre 2019);
Si riferiscono principalmente alle prestazioni effettuate dalle consorziate ad Extra.To per adempiere agli impegni contrattuali derivanti dai contratti con la Città Metropolitana di Torino e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo e al contratto verso l'Agenzia per l'affidamento dei servizi di TPL nell'area metropolitana di Torino e il servizio Mebus e, analogamente ai crediti verso clienti, si riferiscono principalmente alle mensilità novembre e dicembre 2020.
- fatture da ricevere per euro 24.339.235 (euro 24.220.939 al 31 dicembre 2019).
Le fatture da ricevere relative ai contratti di servizio TPL sono correlate e condizionate alla determinazione del 15% delle compensazioni economiche, come descritto nei crediti verso clienti. La voce fatture da ricevere comprende inoltre le fatture dei consorziati relative al saldo per l'anno 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e per l'anno 2020.

D12) Debiti tributari

I debiti tributari pari a euro 6.782 fanno riferimento a ritenute su lavoro autonomo e debiti IRES e IRAP per l'anno 2020.

D14) Altri Debiti

La voce altri debiti pari ad euro 1.466.805 comprende l'importo del conguaglio relativo ai rimborsi effettuati dalle consorziate a fronte delle spese di gestione sostenute dalla Società e ripartite secondo il criterio di proporzionalità con le quote sociali possedute, per far sì che Extra.To possa avere un fondo di liquidità per pagare i fornitori e a debiti verso consorziate per il ribaltamento dei ristori per mancati ricavi da traffico previsti dai vari decreti emanati nel corso del 2020 e 2021 per 1,2 milioni di euro.

E) RATEI E RISCOINTI PASSIVI

Sono pari ad euro 101.958 (euro 133.874 al 31 dicembre 2019). Si tratta di fatture relative all'Autostazione di corso Bolzano (si veda la descrizione tra le Immobilizzazioni materiali).

CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono pari a euro 38.984.260 (euro 38.471.996 al 31 dicembre 2019).

I ricavi riflettono le compensazioni economiche derivanti dai contratti che il consorzio ha in essere con la Città Metropolitana di Torino e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo e l'Agenzia della Mobilità Piemontese. Come meglio dettagliato nella relazione sulla gestione tali importi non hanno evidenziato alcuna decurtazione a fronte del calo di produzione dovuto all'emergenza sanitaria Covid-19.

I ricavi delle vendite e prestazioni sono principalmente così costituiti da:

- CITTÀ METROPOLITANA di TORINO euro 29.491 migliaia
- COMUNE IVREA euro 1.918 migliaia
- COMUNE PINEROLO euro 432 migliaia
- SERVIZIO PROVIBUS TPL euro 524 migliaia
- COMUNE CARMAGNOLA euro 323 migliaia
- COMUNE BARDONECCHIA euro 477 migliaia

- COMUNE GIAVENO euro 35 migliaia
- AGEVOLAZIONI TARIFFARIE euro 117 migliaia
- AGENZIA MOBILITA' PIEMONTESE euro 5.023 migliaia

La voce comprende altresì dai ricavi relativi al contratto Mebus Call Center per euro 261 migliaia.

5) Altri ricavi e proventi

Sono pari a euro 4.842.922 (euro 1.132.281 al 31 dicembre 2019) e si riferiscono principalmente alla quota di competenza dei ristori per mancati ricavi da traffico a causa dell'emergenza epidemiologica COVID 19 per 3,7 milioni di euro e ai rimborsi effettuati dalle consorziate a fronte delle spese di gestione sostenute dalla Società e ripartite tra i consorziati assegnatari dei servizi dei singoli contratti in ragione della quota corrispondente ai chilometri previsti dai PEA 2019 (Programma Annuale d'Esercizio), salvo eventuale conguaglio, e del rimborso delle spese di CCA, supporto di assistenza da parte di 5T Srl e del rimborso dei costi relativi all'autostazione di corso Bolzano, per far sì che Extra.To possa avere un fondo di liquidità per pagare i fornitori.

L'importo di 3,7 milioni di euro relativo ai ristori governativi è stato rilevato per competenza nel bilancio 2020 in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 29 del testo di conversione in Legge del 21 maggio 2021 del D.L. Sostegni del 22 marzo 2021.

Le considerazioni effettuate nella quantificazione dei ristori per mancati ricavi da traffico sono descritte nella relazione sulla gestione al paragrafo "Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi".

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

7) Per servizi

I costi per servizi sono pari a euro 39.971.925 (euro 39.500.106 al 31 dicembre 2019).

I Servizi per TPL si riferiscono principalmente alle prestazioni effettuate dalle consorziate ad Extra.To per adempiere agli impegni contrattuali derivanti da i contratti con la Città Metropolitana di Torino e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo e l'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Sono principalmente composti dai seguenti importi:

- Servizi TPL euro 33.569 migliaia;
- Servizi TPL per Agenzia Metropolitana euro 5.023 migliaia;
- Costi per servizio ME BUS call center euro 261 migliaia;
- Service Amministrativo euro 288 migliaia;
- Costi Progetto BIP euro 228 migliaia;
- Costi autostazione corso Bolzano euro 185 migliaia;
- Costi per Agevolazioni tariffarie euro 117 migliaia;
- Costi per servizi euro 82 migliaia;
-
- Consulenze prestazioni professionali euro 66 migliaia;
- Costi fidejussioni e assicurazione euro 51 migliaia;
- Emolumenti sindaci e organismo di vigilanza euro 27 migliaia;
- Spese telefoniche e TD euro 26 migliaia;
- Spese revisione contabile e altre attività euro 17 migliaia;
- Manutenzione software euro 11 migliaia.

9) Per il personale

Il saldo al 31 dicembre 2020 è pari ad euro 29.692 (euro 29.697 al 31 dicembre 2019), in quanto il consorzio ha un dipendente. I costi sono così costituiti:

- Salari e stipendi euro 21.994;
- Oneri sociale euro 6.148;
- TFR euro 1.551.

10) Ammortamenti e svalutazioni

- Ammortamento Concessioni, licenze, marchi e diritti simili euro 13.685;
- Ammortamento terreni e fabbricati euro 18.502 (si veda la descrizione tra le Immobilizzazioni materiali);
- Ammortamento Altri beni euro 272.

14) Oneri diversi di gestione

Sono pari a euro 3.777.885 (euro 42.048 al 31 dicembre 2019) e sono relativi alla quota di competenza dei ristori verso le consorziate dei ristori per mancati ricavi da traffico dovuti dall'emergenza epidemiologica COVID-19 per 3,7 milioni di euro ed inoltre a imposte e tasse varie comprendenti principalmente il contributo ART, la COSAP, la tassa annuale vidimazione, diritti di cancelleria CCIAA, imposte di bollo, e tasse di concessione governativa, spese postali e bancarie, quote associative.

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

16) Altri proventi finanziari

d4) Altri

Ammontano a euro 12.634 (euro 2.740 al 31 dicembre 2019) e sono relativi a interessi attivi e interessi su rimborsi iva 2020.

17) Altri oneri finanziari

d) Altri

Ammontano ad euro 1.465 (euro 121 al 31 dicembre 2019).

20) Imposte sul reddito del periodo

Le imposte sul reddito, pari a euro 9.035 (euro 2.800 nell'esercizio 2019) e sono così composte:

- IRES euro 7.415
- IRAP euro 1.620.

Determinazione dell'imponibile IRES:

<i>(importi in Euro)</i>	
A) risultato prima delle imposte	9.035
B) totale variazioni in aumento	22.992
C) totale variazioni in diminuzione	-
Reddito imponibile	32.024
ACE	1.132
Reddito imponibile dopo ACE	30.896
IRES	(7.415)

Determinazione dell'imponibile IRAP:

<i>(importi in Euro)</i>	
A) valore della produzione	45.845.457
B) costi della produzione	(45.847.591)
C) totale variazioni in diminuzione	17.660
Valore produzione lorda	46.684
Deduzione	8.108
Valore produzione netta	38.576
IRAP	(1.620)

ALTRE INFORMAZIONI

Continuità aziendale

Il bilancio è redatto sul presupposto della continuità aziendale; la società, infatti, ha valutato che non sussistono criticità nell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella preparazione del presente bilancio sulla base delle considerazioni riportate nella relazione sulla gestione al capitolo "Continuità aziendale".

Crediti e debiti di durata residua superiore a cinque anni

Non risultano iscritti crediti e debiti di durata residua superiore ai cinque anni; tutti i crediti ed i debiti iscritti in bilancio risultano esigibili entro l'esercizio successivo. Non risultano iscritti debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali.

Compensi ad amministratori e sindaci

Il compenso al Collegio Sindacale ammonta a euro 15.000.

Il compenso del Consiglio di Amministrazione è pari a zero euro.

Ai sensi di legge si evidenziano che i costi relativi alla Società di Revisione ammontano ad euro 15.000.

Ai sensi del punto 8) dell'art. 2427 si precisa che nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ai valori iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale.

Ai sensi del punto 11) dell'art. 2427 si precisa che la società non ha percepito alcun provento da partecipazioni.

Ai sensi del punto 20) non esistono patrimoni né finanziamenti destinati ad uno specifico affare, secondo quanto previsto dalla lettera a) del primo comma dell'articolo 2447-bis.

Ai sensi dell'articolo 2427 n. 22) del codice civile si precisa che non figurano operazioni di locazione finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 2427 n. 22) ter del codice civile si precisa che sono presenti garanzie prestate dalla Banca Unicredit per conto della Società per un importo pari ad euro 5.038.520 relative all'affidamento in concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma della Città Metropolitana di Torino, delle Comunità Montane e dei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

Si precisa inoltre che non sono state effettuate rivalutazioni e che la società non ha utilizzato strumenti finanziari derivati.

DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Soci,

in relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

- approvare il bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2020 che chiude con un risultato pari a Euro 0.

Torino, 31 maggio 2021

Per il Consiglio di Amministrazione
il Presidente
Guido Nicoletto





**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14
DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

EXTRA.TO SCARL

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

Ai Consorziati della
Extra.To Scarl

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Extra.To Scarl (la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2020, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme ed ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Senza modificare il nostro giudizio, si richiama l'attenzione sull'informativa riportata dagli amministratori nel paragrafo "Continuità aziendale" incluso nella relazione sulla gestione e interamente richiamato nella nota integrativa al bilancio d'esercizio della Extra.To Scarl al 31 dicembre 2020, nel quale gli stessi non ravvisano criticità nell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, anche in considerazione dell'avvenuta estensione da parte dell'Agenzia Metropolitana Piemontese della durata dei contratti di servizio relativi alla concessione dei servizi di trasporto pubblico locale per i quali la scadenza originaria era prevista per il 31 dicembre 2019. Tale estensione è stata determinata dall'ente appaltante nel più ampio contesto dei provvedimenti di emergenza messi in atto a fronte della diffusione sul territorio nazionale della pandemia Covid-19, estendendo la continuità del servizio fino allo scadere

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

di 12 mesi successivi alla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza sanitaria in corso. Considerando che al momento della preparazione del bilancio d'esercizio della Extra.To Scarl al 31 dicembre 2020 l'emergenza sanitaria risulta in essere fino al 31 luglio 2021, la continuità del servizio è di fatto estesa fino al 31 luglio 2022.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10

Gli amministratori della Extra.To Scarl sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Società al 31 dicembre 2020, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.



Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Extra.To Scarl al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Extra.To Scarl al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Torino, 14 giugno 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, reading 'Piero De Lorenzi', with a large, stylized flourish at the end.

Piero De Lorenzi
(Revisore legale)

EXTRA.TO S.c.a r.l.

Sede in Torino, Corso Turati 19/6

Capitale Sociale 100.000,00 euro i.v.

Iscritta presso il Registro delle Imprese di Torino, n. 10384410014

**Relazione del Collegio sindacale all'Assemblea
dei soci ai sensi dell'articolo 2429 comma 2 del Codice Civile
in relazione all'esercizio 2020**

* * *

Signori consorziati,

nel corso dell'esercizio abbiamo svolto l'attività a noi demandata e abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto consortile sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza della struttura organizzativa per gli aspetti di competenza, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario.

Di tale attività diamo conto con la presente relazione.

1. RISULTATI DELL'ESERCIZIO SOCIALE

L'organo di amministrazione ha reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 31 maggio 2021, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020:

- progetto di bilancio, completo di nota integrativa e rendiconto finanziario;
- relazione sulla gestione.

Da tali documenti risulta che i ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dai contratti di servizio assommano a 38.723 migliaia di euro (38.472 migliaia di euro del 2019), a fronte di costi

per servizi per TPL pari a euro 38.592 migliaia di euro (38.093 migliaia di euro nel 2019). Il risultato di conto economico, come nell'esercizio precedente, presenta un pareggio in sintonia con lo scopo consortile.

2. L'attività del Collegio sindacale

Avendo riguardo alle modalità con cui si è svolta l'attività di nostra competenza, formuliamo le seguenti considerazioni.

2.1 Considerazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società Consortile e sulla loro conformità alla Legge e all'atto costitutivo

Nel corso dell'esercizio abbiamo partecipato alle riunioni del Consiglio di amministrazione e abbiamo ottenuto le informazioni relative alle operazioni di maggiore rilevanza per la Società Consortile.

Le informazioni acquisite ci hanno consentito di accertarne la conformità alla legge e allo statuto e la rispondenza all'interesse sociale; riteniamo che tali operazioni, esaurientemente descritte nella relazione sulla gestione, non presentino specifiche osservazioni da parte del Collegio sindacale.

Sotto tale profilo, per completezza di informativa, riteniamo utile richiamare che il periodo di validità dei contratti di servizio afferenti al bacino della Città Metropolitana di Torino nonché i comuni di Ivrea, Pinerolo, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno - a seguito della proroga disposta dall'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) con determinazione n. 628 del 22 dicembre 2016 - è stato esteso fino al 31 dicembre 2019 (pari al 50% della durata iniziale). Si richiama altresì, con riferimento al contratto di servizio afferente i servizi TPL in ambito metropolitano, che in data 21 agosto 2018 la medesima Agenzia, con determinazione n. 456, ha attivato il periodo di ultrattività del predetto contratto per 12 mesi alle medesime condizioni di quello in essere, con scadenza il 31 luglio 2019, e che a seguito di ulteriore istanza di proroga ai sensi del Regolamento 1370/2007 art. 4, c. 4, AMP ha dato provvisorio riscontro prolungando la validità del contratto sino al 31 dicembre 2019 di fatto allineando la scadenza di entrambi i contratti di servizio al 31 dicembre 2019 (eccetto il contratto per il servizio urbano di Bardonecchia, per cui è intervenuta la proroga al 31 dicembre 2021).

Nelle more, in applicazione dell'art. 4.2 dello Statuto sociale e in attesa delle future determinazioni che verranno assunte da AMP, come preso atto dal Consiglio di amministrazione in data 25 gennaio

2020 e comunicato alle aziende consorziate in data 24 marzo 2020, la Società consortile non è rientrata in una causa di scioglimento avendo dovuto assicurare, per un ulteriore periodo di 12 mesi, ossia sino al 31 dicembre 2020, senza soluzione di continuità, il servizio in base a specifiche disposizioni sia del contratto ex CMT (art. 3.1 del Capitolato) sia del contratto ex AMM (art. 2.8 del Capitolato).

Tale termine del 31 dicembre 2020 sino a cui doveva essere garantita la continuità del servizio pubblico risulta essere stato di fatto ulteriormente prorogato con le disposizioni emergenziali in base alle quali esso si protrae sino al dodicesimo mese successivo al termine del periodo di emergenza sanitaria attualmente fissata al 31 luglio 2021; pertanto, allo stato attuale, il servizio deve essere garantito fino al 31 luglio 2022, producendosi altresì *per relationem* sino a tale data l'estensione della durata della Società.

Nel mese di dicembre 2020 AMP ha provveduto a sospendere le procedure di affidamento ed ha imposto unilateralmente per la durata del periodo di sospensione gli obblighi di servizio dei contratti originari.

Preso atto di quanto sopra, la Società ha richiesto ad AMP, attraverso formale diffida, di assumere i provvedimenti necessari ad assicurare l'equilibrio economico del servizio per tutto il periodo emergenziale.

2.2 Indicazione di eventuale esistenza di operazioni atipiche e/o inusuali con parti correlate

Abbiamo acquisito adeguate informazioni sulle operazioni con parti correlate. Tali operazioni sono adeguatamente descritte nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa. Da parte nostra, diamo atto della loro conformità alla legge e allo statuto, della loro rispondenza all'interesse consortile, tenuto anche conto delle specifiche caratteristiche della forma consortile, nonché dell'assenza di situazioni che comportino ulteriori considerazioni e commenti da parte nostra.

Non ci risultano eseguite operazioni di natura atipica o inusuale con parti correlate o parti terze.

2.3 Indicazione di eventuale presentazione di denunce ex art. 2408 c.c., delle eventuali iniziative intraprese e dei relativi esiti

Diamo atto che nel corso dell'esercizio non sono state presentate al Collegio sindacale denunce ex art. 2408 del Codice Civile.

2.4 Indicazione dell'eventuale conferimento di ulteriori incarichi alla Società di revisione e dei relativi costi

In base alle informazioni a noi cognite il compenso relativo agli incarichi conferiti alla Società di revisione è quello riportato nella nota integrativa e si riferisce alla attività di revisione legale relativa all'esercizio 2020 compresa quella afferente al bilancio.

2.5 Indicazione dell'eventuale conferimento di altri incarichi a soggetti legati alla Società di revisione da rapporti continuativi e dei relativi costi

Non ci risultano incarichi conferiti alle entità appartenenti alla rete della Società di revisione, ai soci, agli amministratori, ai componenti degli organi di controllo e ai dipendenti della Società di revisione stessa e delle società da essa controllate o ad essa collegate.

2.6. Osservazioni e proposte sui rilievi e i richiami d'informativa contenuti nella relazione della Società di revisione

La Società di revisione ci ha riferito in merito al lavoro di revisione legale dei conti e dell'assenza di situazioni di incertezza o di eventuali limitazioni nelle verifiche condotte.

Il Collegio sindacale ha avuto conoscenza della relazione resa dalla Società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs 27 gennaio 2010, n. 39, e a tal riguardo segnala che la stessa esprime un giudizio positivo senza rilievi, confermando altresì la conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e la sua coerenza col bilancio.

La relazione di revisione, senza che ciò modifichi il giudizio, presenta un richiamo di informativa sulle valutazioni fatte dagli amministratori in merito al presupposto della continuità aziendale sulla cui base il bilancio è stato predisposto.

2.7. Riunioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale

Abbiamo partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di amministrazione ottenendo tempestive e idonee informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società Consortile. In particolare, l'iter decisionale del Consiglio di amministrazione ci è apparso correttamente ispirato al rispetto del fondamentale principio dell'agire informato.

Abbiamo altresì incontrato i referenti delle funzioni aziendali affidate in outsourcing ai consorziati.

2.8. Osservazioni sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sul rispetto del fondamentale criterio della sana e prudente gestione della Società Consortile e del più generale principio di diligenza.

Al Collegio sindacale è affidato l'incarico di Organismo di Vigilanza di cui al D.Lgs. n. 231/2001. In relazione a tale incarico è stata resa separata informativa al Consiglio di amministrazione.

Le informazioni acquisite ci hanno consentito di riscontrare la conformità alla legge e allo statuto sociale delle azioni deliberate e poste in essere e che le stesse non fossero manifestamente imprudenti o azzardate.

2.9. Osservazioni sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio sindacale ha periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale della Società Consortile e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze dettate dall'andamento della gestione.

2.10. Osservazioni sull'adeguatezza del sistema di controllo interno

Riteniamo che tale sistema sia adeguato alle caratteristiche gestionali della Società Consortile e risponda ai requisiti di efficienza ed efficacia nel presidio dei rischi e nel rispetto delle procedure e delle disposizioni.

2.11. Osservazioni sull'adeguatezza del sistema amministrativo/contabile e sulla affidabilità di questo a rappresentare correttamente i fatti di gestione

Abbiamo valutato, per quanto di nostra competenza, l'affidabilità del sistema amministrativo e contabile a recepire e rappresentare correttamente i fatti di gestione tramite l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle diverse funzioni in outsourcing, gli incontri con la Società di revisione e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla stessa.

In particolare, il Collegio ha verificato, anche tenendo conto dei contratti di servizio stipulati, il modello di ripartizione delle compensazioni economiche tra i consorziati e la Società Consortile,

sulla base dell'art. 11 del regolamento vigente, nonché il processo di riaddebito ai consorziati dei costi sulla base dell'art. 15 del regolamento e degli investimenti effettuati nell'interesse dei consorziati sulla base delle deliberazioni assunte dal Consiglio di amministrazione.

Il Collegio ha nuovamente invitato il Consiglio di amministrazione a verificare, anche in ottica di proroga e/o rinnovo, che i contratti di servizio definiscano puntualmente l'applicazione di interessi di mora sui ritardati pagamenti dei saldi dei corrispettivi ancora dovuti dall'ente concedente.

2.12. Valutazioni conclusive in ordine all'attività di vigilanza svolta, nonché in ordine alle eventuali omissioni, fatti censurabili o irregolarità rilevate nel corso della stessa

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati pareri previsti dalla legge, fatto salvo che per la formulazione della proposta per il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti.

Diamo atto che la nostra attività di vigilanza si è svolta nel corso dell'esercizio, nonostante le limitazioni causate dall'emergenza pandemica da Covid-19 che hanno reso necessario svolgere gran parte delle attività di vigilanza in remoto, e che da essa non sono emersi fatti significativi tali da richiederne la segnalazione nella presente relazione.

2.13. Indicazione di eventuali proposte da rappresentare all'Assemblea nella materia di pertinenza del Collegio

Oltre a quanto riportato al capo seguente, il Collegio sindacale non ritiene di dover formulare ulteriori proposte o osservazioni.

3. Osservazioni e proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione

Preso atto dei termini entro i quali sarà convocata l'assemblea di approvazione del bilancio, confermiamo che abbiamo rinunciato ai termini di cui all'art. 2429, comma 1, del Codice Civile.

Per quanto riguarda il controllo della regolare tenuta della contabilità e la corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili, nonché le verifiche di corrispondenza tra le informazioni di bilancio e le risultanze delle scritture contabili e di conformità del bilancio alla disciplina di legge, nonché la verifica della coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge, si ricorda che tali compiti sono affidati alla Società di revisione. Da parte nostra abbiamo vigilato sull'impostazione generale data ai predetti documenti.

In particolare, avendo preliminarmente constatato mediante incontri con i responsabili delle funzioni in outsourcing interessate e con la Società di revisione l'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile a recepire e rappresentare correttamente i fatti di gestione e a tradurli in sistemi affidabili di dati per la realizzazione dell'informazione esterna, abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla formazione e all'impostazione del bilancio.

Abbiamo constatato la rispondenza del bilancio ai fatti e alle informazioni di cui siamo venuti a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli Organi Sociali che hanno permesso di acquisire adeguata informativa circa le operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale svolte dalla Società Consortile.

E' stata inoltre verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione; in particolare, riteniamo che la stessa risulti conforme alle leggi vigenti, nonché coerente con le deliberazioni adottate dal Consiglio di amministrazione e con le informazioni di cui dispone il Collegio, e che l'informativa rassegnata contenga un'analisi fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della Società Consortile, dell'andamento e del risultato della gestione.

In particolare, gli impatti correnti e potenziali futuri del COVID-19 sull'attività economica, sulla situazione finanziaria e sui risultati economici della Società, sulla base delle evidenze attualmente disponibili e degli scenari allo stato configurabili, anche ai fini delle valutazioni effettuate dagli amministratori con riferimento alla sussistenza del presupposto della continuità aziendale nel cui presupposto il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 è stato predisposto, e nella consapevolezza degli effetti sulle consorziate prima ancora che sulla consortile, sono stati oggetto di specifica informativa nell'ambito della Relazione sulla gestione.

Con riferimento al Bilancio d'esercizio, non abbiamo osservazioni o proposte da formulare ed esprimiamo, sotto i profili di nostra competenza, parere favorevole all'approvazione dello stesso.

Torino, 14 giugno 2021

Per il Collegio sindacale

Giuseppe Chiappero (Presidente)

