

ORGANI SOCIETARI

Consiglio di Amministrazione (*)

Presidente	Guido NICOLELLO
Vice Presidente	Valentina ASTORI
Consiglieri	Claudio CONFORTI
	Giovanni TRESOLDI
	Guido GUIDI
	Serena LANCIONE
	Giorgio LA VALLE
	Enrico GIACHINO

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 Scarl (di seguito anche "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., Gherra, 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 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 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'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 originaria 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.

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'Agenzia 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'onere, ha designato esecutrici le seguenti 6 imprese consorziate: GTT, Sadem (ora Arriva Italia SpA), Ca.Nova (costituita il 1° agosto 2012 a seguito di fusione per incorporazione nella Autoservizi M. Canuto SpA. 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 è terminata al 31/3/2022, estendendo di fatto la durata dei contratti di servizio fino al 31/3/2023. (Si veda a tal proposito il successivo paragrafo "Proroga contratti di servizio" incluso nella Relazione sulla gestione).

LE SOCIETÀ CONSORZiate DI EXTRA.TO SCARL

Dalla costituzione del Consorzio risalente al 17/09/2010 che contava 21 Società si è pervenuti ad oggi a 18 Aziende Consorziato 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 SpA di Autoservizi Novarese Srl.
- 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 € 110,00 pari al 0,11% del capitale sociale di Extra.To. 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 SpA nella Società Arriva Italia Srl.
- In data 23/02/2021 (data di iscrizione dell'Atto presso l'Ufficio del Registro Imprese) Gherra è entrata nel consorzio Extra.To.

Le Società consorziate sono attualmente:

AZIENDA	% QUOTA	CAPITALE SOCIALE Euro
GTT Spa	38,05	38.050,00
Arriva Italia Srl	30,01	30.010,00
CAVOURESE Spa	11,71	11.710,00
Bus Company Srl	6,55	6.550,00
Autostradale Srl	3,14	3.140,00
ATAP Spa	2,56	2.560,00
ATAV VIGO Spa	2,27	2.270,00
Bellando Tours Srl	1,32	1.320,00
CA.NOVA Spa	1,31	1.310,00
Chiesa Srl	1,20	1.200,00
S.T.A.A.V. Srl	0,59	590,00
Marletti Autolinee Srl	0,46	460,00
Bouchard Enzo & C. Snc	0,33	330,00
Viaggi Munaro (Vimu) Sas	0,16	160,00
Seren Snc	0,11	110,00
Viaggi Furno Srl	0,11	110,00
VITA Spa	0,11	110,00
Gherra Srl	0,01	10,00
Capitale sociale	100,00	100.000,00

INDICATORI FINANZIARI

INDICATORI FINANZIARI	esercizio 2021	esercizio 2020
Totale Ricavi	48.832.975	43.827.182
Margine operativo lordo	25.159	30.053
Risultato Netto	0	0
Capitale investito Netto	(3.151.733)	(7.806)
Patrimonio Netto	114.561	114.561

Importi in Euro

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 quattro 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
- parte speciale D relativa ai reati tributari

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 aveva 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). Nei 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 amministrazione ed i reati speciali ed è stata introdotta la Sezione "D" di parte speciale (reati tributari).

In data 16/12/2021 il Consiglio di Amministrazione ha approvato un aggiornamento del Modello 231.

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, attualmente in essere fino al dodicesimo mese successivo al termine dell'emergenza sanitaria Covid-19, attualmente in essere al 31/03/2022, ed esteso di fatto la durata dei contratti di servizio fino al 31/3/2023 in ragione di quanto ampiamente descritto nel paragrafo "Proroga contratti di servizio" incluso nella Relazione sulla gestione.

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 2021 chiude con un risultato d'esercizio pari a € 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, terminata il 31 marzo 2022. La continuità del contratto di servizio è quindi di fatto estesa fino al 31 marzo 2023.

Inoltre la Camera, nella seduta del 24 marzo, ha approvato definitivamente il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Sostegni ter - DL del 27.01.2022 n. 4, che introduce misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato il 17 marzo (A.C. 3522), in attesa della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. All'art. 24 dopo il comma 5, è stato inserito il comma 5 bis: *« 5-bis. Al fine di sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale e di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19 nonché al fine di sostenere gli investimenti, le autorità competenti possono applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, anche nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un piano economico – finanziario rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti, anche in esecuzione o ad integrazione degli interventi afferenti al Piano nazionale di ripresa e resilienza o di altri strumenti finanziari, orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento. In tale ipotesi, si ritiene necessaria la proroga di cui al suddetto articolo 4, paragrafo 4, che non può in ogni caso superare il termine del 31 dicembre 2026, e ai fini del calcolo si tiene conto della durata complessiva dell'affidamento, cumulativa anche di tutti i provvedimenti adottati in conformità al predetto regolamento».*

Oltre a ciò, in data 31 dicembre 2021, AMP ha inviato un avviso di pre-informazione relativo al contratto di servizio TPL extraurbano che prevede una data di inizio servizio a partire dal 1° giugno 2024.

Gli elementi sopra descritti sono stati considerati ai fini delle valutazioni effettuate dagli Amministratori sull'utilizzo del presupposto della continuità aziendale nella predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2021, come riportato nel successivo paragrafo "Continuità aziendale".

RISULTATI ECONOMICI, FINANZIARI E PATRIMONIALI

Andamento generale della gestione

Il valore della produzione 2021 è pari a euro 48.832 migliaia (euro 43.827 migliaia al 31 dicembre 2020). 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 960 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 2021 (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 2021 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 6 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 milioni di euro nel corso dell'esercizio 2021 (dei quali euro 0,6 milioni come anticipazione 2021) e per 4 milioni di euro nel mese di febbraio 2022, come saldo ristori per mancati ricavi anno 2020 risultante dal questionario.

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 48.837 migliaia (euro 43.829 migliaia al 31 dicembre 2020) 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 6 milioni di euro.

Sono presenti proventi ed oneri finanziari per euro 4 migliaia riferiti ad interessi attivi bancari. Le imposte sono pari a euro 0 migliaia.

Al 31 dicembre 2021 il bilancio di Extra.To presenta un risultato d'esercizio in pareggio pari ad euro 0.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

Importi in euro	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	41.846.120	38.984.260
Altri proventi	6.986.855	4.842.922
Totale ricavi	48.832.975	43.827.182
Prestazioni di servizi e godimento beni di terzi	(42.719.878)	(39.989.551)
Oneri diversi di gestione	(6.056.326)	(3.777.885)
Costo del personale	(31.444)	(29.693)
<i>Totale costi operativi</i>	<i>(48.807.816)</i>	<i>(43.797.129)</i>
Margine operativo lordo	25.159	30.053
Ammortamenti	(29.249)	(32.187)
<i>Totale ammortamenti e accantonamenti netti</i>	<i>(29.249)</i>	<i>(32.187)</i>
Risultato operativo	(4.090)	(2.134)
Proventi finanziari	4.090	12.634
Oneri finanziari	-	(1.465)
<i>Totale proventi e oneri finanziari</i>	<i>4.090</i>	<i>11.169</i>
Risultato della gestione ordinaria	-	9.035
Risultato prima delle imposte	-	9.035
Imposte d'esercizio	-	(9.035)
Utile netto	0	0

SITUAZIONE PATRIMONIALE

Importi in euro	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Attivo immobilizzato	73.527	102.777
<i>Attività correnti</i>	38.103.019	32.561.806
<i>Passività correnti</i>	(41.323.674)	(32.669.442)
Capitale circolante netto	(3.220.655)	(107.636)
Fondi rischi e TFR	(4.605)	(2.947)
Capitale investito netto	(3.151.733)	(7.806)
Patrimonio netto	114.561	114.561
<i>(Attività) finanziarie a breve termine</i>	(7.685.111)	(1.691.130)
<i>Passività finanziarie a breve termine</i>	4.418.817	1.568.763
Indebitamento (disponibilità) finanziario netto a breve termine	(3.266.294)	(122.367)
Indebitamento (disponibilità) finanziario netto	(3.266.294)	(122.367)
Mezzi propri ed indebitamento (disponibilità) finanziario netto	(3.151.733)	(7.806)

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

Importi in euro	31 dicembre 2021	31 dicembre 2020
Posizione Finanziaria Netta Iniziale	1.686.621	2.021.597
Nuovi finanziamenti	-	-
Rimborsi di finanziamenti	-	-
Variazioni aperture di credito	-	-
Variazioni crediti finanziari	-	-
Variazioni debiti finanziari	-	-
Variazioni disponibilità liquide	5.995.295	(334.976)
Variazione posizione finanziaria netta	5.995.295	(334.976)
Posizione finanziaria netta finale	7.681.916	1.686.621

CONTINUITA' AZIENDALE

In sede di approvazione del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021, analogamente a quanto accaduto per quelli riferiti agli anni precedenti, il Consiglio di Amministrazione ha dovuto compiere le necessarie valutazioni (che dovrebbero riguardare quanto meno i dodici mesi successivi alla data di riferimento del bilancio) 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 alle medesime condizioni 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 cessata al 31 marzo 2022, la continuità del servizio è di fatto estesa fino al 31 marzo 2023.

Inoltre, nell'effettuare alcune più ampie valutazioni connesse all'attuale scenario del settore del trasporto pubblico locale, 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 ancora 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 negativamente sull'andamento della gestione operativa a partire dai primi mesi dell'esercizio 2020 e che hanno causato significativi impatti economici e finanziari lungo l'intera durata del precedente esercizio e, inevitabilmente, anche sull'esercizio 2021.

Dal punto di vista finanziario, l'esercizio 2021, 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.

La crisi dettata dalla pandemia, le misure di distanziamento sociale e il forte impatto sulla mobilità hanno costretto a ripensare la vita quotidiana e gli spostamenti. I trasporti pubblici sono investiti pesantemente dagli effetti dell'emergenza sanitaria sia per effetto dei provvedimenti nazionali e regionali di limitazione della circolazione delle persone sia per la necessità di garantire le misure di contenimento del contagio. La digitalizzazione di attività economiche, lo sviluppo dell'e-commerce e la didattica a distanza (smart working, e-learning, DAD) hanno determinato una notevole contrazione ancora rilevata della domanda di trasporto.

Nel corso della crisi pandemica COVID-19 sono state introdotte numerose disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

È stato istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 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 a seguito dell'epidemia del Covid-19, successivamente rifinanziato nel corso dell'esercizio 2021.

Sono state introdotte alcune specifiche disposizioni e misure di sostegno per il TPL al fine di mitigare gli effetti negativi sotto il profilo finanziario dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

E' stato istituito, dalla legge di bilancio 2021 e incrementato dal DL n. 73/2021, un fondo per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

Ulteriori interventi di supporto hanno riguardato la non decurtazione dei corrispettivi per i servizi non effettuati causa Covid-19 (per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo specifico "Contesto normativo"), il differimento dell'applicazione della riforma della ripartizione delle risorse del Fondo nazionale 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.

In particolare, si richiamano i seguenti provvedimenti:

1. decreto "Cura Italia" (D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020);
2. decreto "Rilancio" (D.L. n. 34/2020 convertito in L. 77/2020);

3. decreto "Rilancio 2" (D.L. n. 104/2020 convertito in L. 126/2020);
4. decreto "Ristori" (D.L. n. 137/2020 convertito in L. 176/2020);
5. Legge di bilancio per il 2021 (Legge 30 dicembre 2020 n. 178);
6. decreto "Sostegni" (D.L. n. 41/2021 convertito in L. 69/2021);
7. decreto "Sostegni bis" (D.L. n. 73/2021);
8. decreto "Sostegni ter" (D.L. 4/2022).

Con Decreto "Cura Italia" - D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020, art. 92, comma 4 bis è stato introdotto il divieto di decurtare il corrispettivo e di irrogare sanzioni o penali ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico nel caso di minori corse effettuate o minori percorrenze realizzate causa Covid fino al termine del periodo emergenziale; il comma ter dell'articolo 92 attribuisce alle pubbliche amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza.

Con decreto-legge n. 221 del 24 dicembre 2021 è intervenuta la proroga dello stato di emergenza nazionale e delle ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 fino al 31 marzo 2022.

Con Decreto "Rilancio" - D.L. n. 34/2020 convertito in L. 77/2020, Art. 200, comma 1 è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari verificatisi nel periodo di emergenza epidemiologica da Covid-19. Con tale fondo, inoltre, nei limiti delle risorse disponibili, è stata assicurata la copertura finanziaria anche all'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 dello stesso D.L. n. 34 del 2020, ossia agli oneri sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico locale per il rimborso dei titoli di viaggio, compresi gli abbonamenti, non utilizzati a seguito delle misure di contenimento epidemiologico disposte nel periodo di emergenza sanitaria.

L'Art. 200, comma 7 prevede che, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile, per le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi.

Con Decreto "Rilancio 2" - D.L. n. 104/2020 convertito in L. 126/2020, al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e consentire l'erogazione dei servizi di TPL in

conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 la dotazione del fondo di cui al D.L. n. 34 del 2020, per l'anno 2020, è stata incrementata di 400 milioni di euro (di cui 63 milioni di euro per servizi aggiuntivi)..

Con Decreto "Ristori" - D.L. n. 137/2020 convertito in L. n. 176/2020 la dotazione del "Fondo" è stata incrementata per l'anno 2021 di 390 milioni di euro.

Con Legge di bilancio 2021 (Legge 30 dicembre 2020 n. 178) art. 1, comma 816 è stato previsto un ulteriore finanziamento per 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.

Con Decreto "Sostegni" - D.L. n. 41/2021 convertito in L. 69/2021 Art. 29, comma 1 è stata incrementata la dotazione del "Fondo", di cui al comma 1 dell'articolo 200 del D.L.34/2020, di ulteriori 800 milioni di euro per l'anno 2021. Queste risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri, subita nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico, rispetto alla media dei ricavi tariffari registrata nel medesimo periodo del biennio 2018/2019.

Con Decreto "Sostegni bis" - D.L. n. 73/2021 Art. 51 commi 1 e 4, in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della Legge 178/2020, è stata incrementata di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi e possono essere utilizzate, nel limite massimo di 45 milioni di euro, per il riconoscimento di contributi in favore delle aziende di trasporto pubblico locale a titolo di compensazione dei maggiori costi sostenuti per l'utilizzo di prodotti per la disinfezione delle superfici toccate frequentemente dall'utenza e per l'uso di sistemi di sanificazione ovvero di disinfezione dell'ambiente interno dei mezzi di trasporto, nonché per ogni altra modalità e attività finalizzata a ridurre i rischi di contagio da Covid-19.

Anche per il 2021 l'impatto del Covid-19, e delle misure di contenimento adottate dal Governo ha comportato una contrazione dei ricavi da traffico, tale da compromettere l'equilibrio economico/finanziario delle imprese operanti nel settore del TPL.

Per il 2021 le analisi sull'andamento della domanda condotte dalle tre Associazioni hanno restituito un quadro peggiorativo rispetto al 2020, atteso che per il 2021 le imprese TPL non hanno beneficiato dei costi cessanti del 2020, in primis degli ammortizzatori sociali e delle riduzioni del costo per la trazione (gasolio, metano, energia elettrica, ecc.).

A fronte di una riduzione media dei passeggeri trasportati nell'ordine del 45% rispetto al periodo ante Covid-19, la riduzione degli introiti da bigliettazione è quantificabile per il 2021 in circa 2 miliardi di euro. Tenuto conto sia dell'anticipazione disposta per il 2021 del "Fondo mancati ricavi" ex articolo 200 del DL n. 34/2020, pari a 229,7 milioni di euro, che dei contributi stanziati per il 2021, e non utilizzati, per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale per l'emergenza epidemiologica COVID-19, stimabili in circa 300 milioni di euro, è stimabile che il fabbisogno aggiuntivo per assicurare l'equilibrio economico dei contratti di servizio, annualità 2021, ammonti a circa 1,6 miliardi di euro.

E' inoltre stata tenuta in considerazione l'approvazione definitiva da parte della Camera del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Sostegni ter - DL del 27.01.2022 n. 4, che introduce misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato il 17 marzo (A.C. 3522), in attesa della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, così come riportato in precedenza al paragrafo "Proroga contratti di servizio".

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 alle medesime condizioni dei contratti in essere. Il

periodo di sospensione potrà estendersi fino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione della conclusione dell'emergenza e chesi è conclusa il 31 marzo 2022 (quindi 31 marzo 2023).

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.

Considerato tutto quanto sopra evidenziato e tenuto presente quanto riportato ai paragrafi "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della Nota Integrativa e "Situazione saldi pregressi 2016-2020" della presente Relazione sulla Gestione in merito alle contestazioni avanzate da AMP nei confronti di determinati saldi a credito rilevati da Extra.To afferenti il periodo 2016-2020, 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.

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 in quanto le risorse relative alle attività svolte e i costi di esercizio vengono trasferiti ai soci operatori del servizio, ai quali fa carico l'eventuale rischio di impresa; 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, così 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 cessata al 31 marzo 2022, la continuità del servizio è di fatto estesa fino al 31 marzo 2023.

CONFLITTO RUSSO- UCRAINO

Inoltre dal 24 febbraio 2022 si è innescata una grave crisi internazionale a seguito del conflitto in territorio ucraino, le cui conseguenze sull'equilibrio politico economico mondiale sono imponderabili.

L'Unione Europea e molti altri paesi hanno posto in essere delle sanzioni economiche nei confronti della Russia e della Bielorussia particolarmente stringenti ed altre potranno essere deliberate in seguito. Tale scenario ha generato effetti sull'incremento dei prezzi delle materie prime, dei costi energetici, del costo del denaro, per ritardi nelle consegne delle merci e aumento dei costi di tra-sporto, che hanno ulteriormente colpito la catena di approvvigionamento con impatti, ad oggi, difficilmente valutabili. Peraltro, tali incrementi erano già iniziati alla fine del 2021 per cause non imputabili al conflitto in Ucraina.

Nella prima parte del 2022, si sono verificati già forti aumenti dei prezzi dei carburanti e delle ma-terie prime che hanno inciso sui costi di produzione aziendale.

SITUAZIONE SALDI PREGRESSI 2016-2020

Viene di seguito descritto l'attuale stato della situazione dei saldi a credito pregressi 2016-2020 nei confronti della Agenzia Mobilità Piemontese (di seguito anche "AMP", l'"Ente" o anche l'"Agenzia"), nonché le formali interlocuzioni intrattenute tra quest'ultima e il Consorzio circa alcune contestazioni avanzate da AMP nei confronti di determinati saldi a credito afferenti il periodo 2016-2020 (i cui dialoghi hanno in un secondo momento riguardato, per estensione, anche l'esercizio 2021) iscritti dal Consorzio con riferimento ai corrispettivi contrattuali relativi al servizio per il TPL extraurbano, urbano e suburbano, nonché le conseguenti relative valutazioni, anche di natura contabile, effettuate dagli Amministratori ai fini della predisposizione del presente bilancio d'esercizio. Per maggior chiarezza, vengono altresì riportati gli elementi sottostanti a tale situazione già esistenti prima della chiusura dell'esercizio e riguardanti i fatti di seguito esposti.

Premesse:

Nel mese di dicembre 2020 il Consorzio ha proceduto con l'emissione delle fatture di pre-saldo per gli anni 2018 e 2019, pari al 94% degli importi dovuti da AMP. In seguito a tale impostazione (così come nel corso dei successivi contatti avviati da Extra.To nei confronti di quest'ultima) non è seguito alcun formale riscontro da parte dell'Ente concedente.

Stante quanto sopra descritto il Consiglio di Amministrazione di Extra.To, in data 19 ottobre 2021, ha dato mandato ai Legali Rappresentanti di avvalersi del supporto di

consulenti legali, che, in data 6 dicembre 2021, hanno inoltrato diffida all'AMP al pagamento delle fatture emesse a dicembre 2020.

Successivamente, nel corso dell'esercizio in commento, AMP ha comunicato per iscritto al Consorzio alcune contestazioni circa la quantificazione dei crediti relativi ai corrispettivi economici relativi il periodo 2016-2020, come dettagliatamente descritto nel seguito.

Le interlocuzioni con AMP:

In data 21 dicembre 2021 AMP ha trasmesso al Consorzio ampia e articolata documentazione riferita agli anni 2018 e 2019 (ed alle fatture emesse dal Consorzio stesso), dalla quale emerge il riconoscimento di una parte del credito e a cui era seguito il pagamento di una parte di esso. Al contempo AMP ha richiesto al Consorzio di emettere note di credito per la parte restante del credito fatturato, sostenendo il mancato riconoscimento da parte dell'Ente.

Le strutture consortili hanno conseguentemente approfondito la complessa documentazione prodotta dall'Agenzia, giungendo a loro volta, alla contestazione delle obiezioni formulate da AMP in ragione sia della corretta applicazione della disciplina dei contratti di servizio, che della tardiva contestazione da parte dell'Ente con riguardo alle penali relative a servizi svolti dal Consorzio negli anni 2018 e 2019, avvenuta nel dicembre 2021, quindi successivamente alla richiesta di pagamento dei saldi pregressi.

In estrema sintesi, il Consorzio ha diffidato in due occasioni l'Agenzia al pagamento di fatture emesse, per complessivi euro 22,9 milioni. Dalla documentazione che l'Agenzia ha prodotto in risposta alla prima ed alla seconda diffida, il Consorzio ha rilevato un preliminare riconoscimento complessivo da parte dell'Ente di euro 16,3 milioni (di cui euro 4,5 milioni già incassati dal Consorzio). La differenza di euro 6,5 milioni è dovuta:

- in parte a penali applicate (circa euro 3,3 milioni);
- in parte a contestazione sulla produzione effettuata dal Consorzio da parte dell'Ente (circa euro 3,2 milioni).

Inoltre, a seguito della terza e ultima diffida di pagamento inviata dal Consorzio in data 2 maggio 2022, e ancor prima a seguito della riunione del 5 aprile 2022 che aveva riaperto un canale di discussione con l'Agenzia, si è tenuta una nuova riunione il 24 maggio 2022.

In tale occasione, l'Agenzia, con riferimento ai saldi 2016-2019 tuttora inevasi, ha rappresentato verbalmente l'intendimento di riconoscere gli importi corrispondenti alla

produzione effettivamente eseguita (pari circa a euro 2 milioni), dichiarando altresì che l'anno 2020 (così come l'anno 2021) verrà trattato separatamente in quanto "coperto" dal DL 18/2020 e s.m.i.. Con comunicazione protocollo n. 6028 del 27 maggio 2022, l'Agenzia ha altresì segnalato che *"I valori delle compensazioni annue indicate nelle note sopra richiamate (pur tenendo conto di quanto precedentemente indicato nei Contratti di Servizio cessati in merito a eventuali rivalutazioni inflattive dei corrispettivi unitari e fatta salva la compensazione dei Servizi a chiamata in base a quanto effettivamente erogato) corrispondono infatti, al momento, alla somma massima impegnabile a copertura delle obbligazioni imposte, considerando anche la necessità di accantonare le risorse necessarie a saldare le spettanze per gli esercizi 2016-2019 e 2020-2021 (che saranno definite a completamento dell'istruttoria finalizzata a evitare sovracompenzioni richiesta dall'art.200.2 del Decreto Legge 19 maggio 2020 n.34)"*.

Nel summenzionato incontro del 24 maggio 2022, così come nella comunicazione di AMP di cui sopra, è stato attivato un tavolo di confronto che ha avuto avvio in data 31 maggio 2022 allo scopo di operare una verifica congiunta con l'Agenzia circa l'effettiva debenza delle suddette penali e si è altresì stabilito di avviare un ulteriore tavolo tecnico, attivato in data 1° giugno 2022, al fine di definire la riorganizzazione del servizio coerentemente con le disponibilità economiche dell'Ente.

All'esito dei tavoli di discussione e dei relativi confronti la società consortile potrà assumere ogni decisione in ordine all'eventuale avvio di una azione nei confronti dell'Agenzia diretta ad ottenere il pagamento delle quote di corrispettivo dei servizi di trasporto che risulta allo stato impagata.

I saldi oggetto di contestazione:

Come descritto nel precedente paragrafo *"Le interlocuzioni con AMP"*, la differenza tra gli importi preliminarmente riconosciuti da parte dell'Agenzia successivamente al ricevimento di formale diffida di pagamento da parte del Consorzio ammontano a euro 6,5 milioni. La stessa è dovuta in parte a penali applicate (circa euro 3,3 milioni) e in parte a contestazione sulla produzione effettuata dal Consorzio da parte dell'Ente (circa euro 3,2 milioni). Maggiori dettagli circa i saldi oggetto di contestazione e il relativo periodo di competenza e formazione sono riportati nella tabella seguente suddivisa per ciascuno dei due contratti di servizio CMT (limitatamente agli ambiti di Città Metropolitana, Ivrea e Pinerolo) e AMP:

Importi in €/milioni	CMT Città Metropolitana di Torino + Ivrea + Pinerolo		AMP	
	Saldo a credito 31.12.21	di cui preliminarmen te riconosciuto	Saldo a credito 31.12.21	di cui preliminarmen te riconosciuto
Descrizione				
Esercizio 2016	0,4	0,2	-	-
Esercizio 2017	2,0	1,6	0,4	0,3
Esercizio 2018	5,7	4,4	0,8	0,1
Esercizio 2019	5,7	4,3	1,0	0,3
Esercizio 2020	6,0	4,6	1,0	1,0
Totale	19,8	15,1	3,2	1,4

Descrizione	Saldo
Totale saldo a credito 31.12.21 CMT+AMP	23,0
di cui preliminarmente riconosciuto da AMP	16,5
Importi oggetto di formali interlocuzioni con AMP	6,5 (*)

(*) dei quali 3,3 €/milioni relativi a penali e 3,2 €/milioni relativi a produzione chilometrica.

La posizione di Extra.To:

Auspiciando il proseguimento di un costruttivo percorso di dialogo con l'Ente, anche tenendo presenti le indicazioni fornite dai consulenti legali, il Consorzio ritiene che i crediti oggetto di contestazione da parte di AMP siano ragionevolmente esigibili, dovendosi ritenere, come detto, contestabili le obiezioni formulate dall'Agenzia (fatte salve le verifiche relative alle sovra compensazioni legate al riconoscimento dei ristori da parte governativa a fronte della riduzione dei ricavi da traffico conseguente alla diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19).

Sempre con riferimento alla quota residua dei saldi 2016-2019, si segnala che l'importo di circa euro 3,3 milioni, relativo a penali, non è stato sinora corrisposto in quanto l'Agenzia, peraltro solo a fine 2021, come già descritto in precedenza, e quindi successivamente al ricevimento delle fatture dei saldi emesse dalla società consortile, ha richiesto l'applicazione delle predette penali. Inoltre, sulla base delle analisi tecniche allo stato effettuate, Extra.To ritiene che sussistano ragioni di contestazione almeno con riguardo ad una significativa parte delle stesse, in quanto esse risultano comminate secondo termini e modalità non conformi alle relative previsioni dai contratti di servizio.

Per tutto quanto sopra, si ritiene che il rischio di non incassare gli importi relativi alle suddette penali sia attualmente incerto perché dipendente anche dagli esiti dell'esame che verrà svolto congiuntamente con l'Agenzia.

In ogni caso, tale rischio riguarda, di fatto, la posizione delle consorziate, che astrattamente possano ritenersi responsabili delle condotte (o delle omissioni) alle quali le

stesse penali sono ricollegate e non certamente la società consortile che, in base alle previsioni del regolamento consortile, dovrebbe comunque "ribaltarne" l'importo sulle consorziate. Al riguardo va ulteriormente osservato che, ferme le contestazioni che i rappresentanti di Extra.To, nell'ambito del proseguimento del suddetto confronto, ragionevolmente solleveranno al fine di veder riconosciuto il credito nella sua interezza, pur nello scenario di attuale incertezza, non si può escludere che una quota di penali possa essere infine confermata da parte dell'Ente e quindi non riconosciuta. Occorre pertanto dare compiuta evidenza di tale evenienza affinché i Consorziati ne prendano in debita considerazione i rischi connessi e, unitamente a quelli riferibili alla parte di contestazioni riconducibili alle percorrenze, valutino conseguentemente in che misura rifletterli nei propri bilanci.

Inoltre, il Consorzio potrà assumere ogni decisione in ordine all'eventuale avvio di una azione nei confronti di AMP diretta ad ottenere il riconoscimento delle quote di corrispettivo dei servizi di trasporto che risulta allo stato impagata, solamente all'esito dei lavori in capo ai due tavoli tecnici attivati, che, come descritto nel precedente paragrafo "Le interlocuzioni con AMP", sono stati avviati rispettivamente in data 31 maggio 2022 e in data 1° giugno 2022.

Alla luce di quanto sopra descritto, dei conseguenti approfondimenti effettuati (anche in ragione delle valutazioni effettuate dai consulenti legali) e tenendo in considerazione la possibilità del concretizzarsi di un contenzioso con l'Ente, gli Amministratori hanno:

- presentato ampia informativa nei confronti dei Consorziati durante l'Assemblea tenutasi in data 27 maggio 2022, durante la quale, i Consorziati presenti hanno preso atto della descritta situazione legata alle contestazioni avanzate da AMP;
- convocato nuovamente l'Assemblea in data 8 giugno 2022, a conclusione della quale i soci, dopo avere ricevuto ulteriore informativa ed ampia discussione, hanno -ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021- (i) autorizzato il Consiglio di Amministrazione a redigere e sottoporre alla successiva Assemblea un Bilancio d'esercizio privo di specifici accantonamenti legati alla situazione sopra descritta, riconoscendo espressamente che il rischio connesso alla vertenza in essere con Agenzia in ordine al pagamento dei saldi dei corrispettivi contrattuali 2016-2019 nonché del 2020, ancorchè sottoposto alla tutela dell'art. 92 D. L. 18/2020 conv. in l. 27/2020 e s.m.i. ricade esclusivamente su di loro, e (ii)

deliberato di accantonare in appositi fondi nei propri bilanci gli oneri rappresentati dai possibili minori incassi conseguenti alle somme contestate da AMP.

Le valutazioni degli Amministratori ai fini della predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2021:

Il Consiglio di Amministrazione di Extra.To, alla luce di quanto complessivamente sopra dettagliato e tenendo in considerazione che:

- i Consorziati hanno espressamente riconosciuto che il potenziale rischio connesso al riconoscimento dei saldi 2016-2020 relativi ai corrispettivi contrattuali, così come gli oneri di rappresentazione contabile delle contestazioni ad oggi formulate da parte di AMP ricade di fatto su loro stessi;
- una eventuale diminuzione del credito verso AMP in capo ad Extra.To è sempre corrispondente ad una speculare *automatica* diminuzione dei debiti della Società nei confronti dei Consorziati (in quanto i crediti di quest'ultimi sono sempre condizionati agli effettivi incassi di Extra.To, a prescindere dall'importo del credito che la Società vanta nei confronti di AMP);

ritiene di redigere e sottoporre all'Assemblea dei Consorziati un bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 privo di specifici accantonamenti legati alla situazione sopra descritta.

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.

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, di fatto, sulle singole consorziate.

Con specifico riferimento ai rischi legati alla diffusione della situazione di emergenza sanitaria Covid-19 si rimanda invece a quanto separatamente commentato al successivo paragrafo.

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", 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 negli esercizi 2020 e 2021. 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 2021 è presente 1 solo dipendente.

CONTESTO NORMATIVO

La disciplina normativa del trasporto pubblico locale deriva da diverse fonti, che riflettono la pluralità di enti con attribuzioni normative e amministrative in materia, segno dell'importanza del settore e della sua connessione con molti altri rilevanti interessi.

Fermo restando le competenze attribuite alle Regioni dalla riforma del Titolo V della Costituzione, poiché il trasporto pubblico locale è presupposto per l'esercizio di molti diritti e il perseguimento di molti interessi pubblici, di esso si interessano amministrazioni statali e i diversi enti territoriali. Naturalmente, ciò richiede efficienti meccanismi di raccordo.

L'ordinamento giuridico europeo (Regolamento (CE) 1370/2007 definisce il «trasporto pubblico di passeggeri» come servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa.

In quanto "servizio d'interesse economico generale" i relativi gestori sono soggetti a specifici obblighi di pubblico servizio "compensati" con diritti di esclusiva e/o con compensazioni finanziarie da concedere tramite lo strumento del contratto di servizio.

Nell'ordinamento giuridico italiano il settore dei trasporti pubblici è stato interessato da una importante riforma, avvenuta con il D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 in attuazione della Legge n. 59 del 1997, che ha condotto alla regionalizzazione del settore con attribuzione alle Regioni ed agli Enti Locali di importanti funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e con la previsione di una netta separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quella della gestione vera e propria del servizio. Il D.Lgs. 422/1997 è stato recepito dalla Regione Piemonte con Legge Regionale 1/2000 e s.m.i.

Il quadro normativo che nasce dalla regolamentazione Europea è attuato in Italia attraverso la legislazione nazionale, la legislazione regionale e le deliberazioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il Regolamento CE n. 1370/2007, modificato con il Regolamento UE 2016/2338, costituisce il riferimento normativo principale per quanto riguarda le procedure di affidamento dei servizi di TPL.

Il Regolamento è finalizzato a coordinare la politica europea dei "Trasporti" con le politiche europee della "Concorrenza" e del "Mercato Interno".

Considerando che molti servizi di trasporto passeggeri, che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale, non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale è necessario che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti vi sono l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici. La necessità/opportunità di individuare "regole generali, valide per tutti gli operatori" è poi meglio ribadita nel regolamento dove vengono più volte richiamati i principi di trasparenza ed equità di trattamento.

Il TPL è soggetto alla 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 del sistema 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.

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 n.2338/2016 che stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, se impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva.

L'art. 4 del Regolamento 1370/07 definisce il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio che deve definire con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore è chiamato ad effettuare. Si prevede la definizione ex ante, in modo obiettivo e trasparente, dei parametri in base ai quali calcolare le eventuali compensazioni di tali obblighi, 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.

In relazione all'aspetto programmatico e di controllo, alle Regioni è stata attribuita l'adozione di una serie di atti programmatici ed operativi ai fini della organizzazione del settore, tra cui la regolamentazione dei "servizi minimi", definiti come quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni.

E' stato complessivamente ridisegnato l'assetto organizzativo dei servizi di tpl, adottando gli strumenti della gara e del contratto di servizio, rispettivamente, per la scelta del gestore e per la successiva regolazione dei rapporti tra l'ente affidante e il gestore stesso.

Nell'attuale assetto delle competenze, come delineato dal decreto legislativo n. 50 del 2017, lo Stato provvede al finanziamento, strumento con il quale può incentivare l'evoluzione verso modelli e pratiche virtuosi; alle Regioni spettano la pianificazione e la programmazione dei servizi; agli Enti locali è affidata la gestione, compreso l'affidamento del servizio agli operatori; all'Autorità di regolazione dei trasporti sono affidati alcuni compiti regolatori.

In realtà il contesto del finanziamento dei servizi di TPL risulta maggiormente articolato. Regioni ed Enti Locali contribuiscono oggi al finanziamento dei servizi di TPL con quote rilevanti.

Le stesse amministrazioni locali – soprattutto le città di maggiori dimensioni – pianificano con accezione più ampia le politiche per la mobilità e per i territori, in cui sono inserite necessariamente azioni ed interventi su infrastrutture e servizi di trasporto pubblico locale. Con l'art. 16-bis del DL 95/2012, come sostituito dall'art.1 c.301 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013), è stato istituito il fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il fondo nazionale dedicato al TPL è ripartito direttamente soltanto tra le Regioni a statuto ordinario. Con DL 50/2017 sono stati disciplinati criteri di riparto della contribuzione statale (Fondo FNT), che prevedono, da un lato, incentivi al fine di migliorare l'efficiamento del servizio e, dall'altro, disincentivi per favorire la liberalizzazione del mercato con l'adozione delle gare ad evidenza pubblica per tutti i servizi di trasporto locale e regionale, compresi quelli ferroviari, prevedendo comunque alcune eccezioni nel meccanismo di penalizzazione in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) 1370.

L'introduzione dei nuovi criteri di riparto del fondo, che avrebbero dovuto trovare applicazione a decorrere dal 2020 è stata ulteriormente prorogata dall'articolo 200, comma 5 del DL. n. 34 del 2020, successivamente modificato dal D.L. n. 183 del 2020, che, nell'ambito delle misure urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha previsto che la ripartizione delle risorse per gli anni 2020 e 2021 avvenga applicando i criteri di riparto vigenti prima della "riforma" del fondo di cui al DL n. 50 del 2017.

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 D.L. n. 18/2020 convertito in L. 27/2020, art. 92, comma 4 bis è stato introdotto il divieto di decurtare il corrispettivo e di irrogare sanzioni o penali ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico nel caso di minori corse effettuate o minori percorrenze realizzate causa Covid fino al termine del periodo emergenziale; il comma ter dell'articolo 92 attribuisce alle pubbliche amministrazioni la possibilità di sospendere le procedure relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale in corso, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza.

Con decreto legge n. 221 del 24 dicembre 2021 è intervenuta la proroga dello stato di emergenza nazionale e delle ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 fino al 31 marzo 2022.

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.

In tale contesto, con l'art. 92, co. 4-ter del Decreto-Legge 18/2020 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, il legislatore nazionale ha stabilito che *"Fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza"*.

Con la determinazione dirigenziale AMP n. 668/2020 del 03/12/2020 era stato sospeso sino al 31 gennaio 2022 e comunque sino al termine di 12 mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili (Covid19), la procedura di affidamento dei servizi di tpl extraurbano nell'area metropolitana di Torino. alla data di adozione delle determinazioni dirigenziali AMP del 30 dicembre 2021, lo stato di emergenza è stato prorogato sino al 31/03/2022 (l'articolo 1 del DL 24 dicembre 2021, n. 221).

In relazione a quanto sopra, si dà atto che la procedura di affidamento del servizio di tpl extraurbano nell'area metropolitana di torino è sospesa sino al 31/03/2023 ovvero sino allo scadere di 12 mesi dalla data di dichiarazione di conclusione dello dell'emergenza, disponendo ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Reg. CE 1370/2007 l'applicazione in capo all'Operatore Economico, Extra.To, degli Obblighi di Servizio Pubblico previsti del contratto che regolava la concessione dei servizi di TPL.

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 in nota integrativa e nel precedente paragrafo "Valutazioni sulla continuità aziendale" della presente Relazione sulla gestione, la pandemia Covid-19 e le conseguenti misure adottate da vari governi per contenere la diffusione del virus hanno influenzato negativamente la nostra attività anche nel 2021.

Con riferimento allo scenario relativo all'annualità 2022, i dati sulla domanda attuali e prospettici lasciano presagire delle condizioni migliorative rispetto alla situazione particolarmente gravosa che è stata registrata per il 2020 e per il 2021. Si attende una ripresa delle frequentazioni dei servizi di trasporto pubblico che beneficerà della campagna vaccinale effettuata, dell'avvio della stagione turistica e successivamente dell'anno scolastico nel mese di settembre.

Con specifico riferimento al tema delle compensazioni, è auspicabile che per le motivazioni giuridiche legate al principio dell'equilibrio economico-finanziario introdotto dal regolamento europeo 1370/2007, seppur nell'attuale scenario di assenza di specifici provvedimenti normativi a riguardo, anche nel 2022 l'intensità dei ristori debba essere commisurata alle effettive necessità per garantire l'equilibrio del contratto di servizio degli operatori del trasporto pubblico locale.

Nei prossimi mesi si prospetta un miglioramento dei risultati con la fine del periodo di emergenza e il ripristino delle attività economiche e sociali. Permane un'incertezza macroeconomica legata alla pandemia che ha causato turbativa nelle attività economiche e ad oggi non sono noti i potenziali impatti di lungo termine sul nostro business.

Nel 2021 il Comitato Aziendale Gestione Emergenza Coronavirus, istituito nel 2020, composto da Datore di Lavoro, RSPP - Responsabile Servizio Prevenzione Protezione, Medico competente e Responsabili di Primo livello, grazie al costante confronto e sulla base della progressiva evoluzione dell'emergenza, ha proseguito a mettere in atto con tempestività le misure essenziali per tutelare i lavoratori e la clientela.

Nel 2021 sono proseguite le misure di contenimento dei contagi da COVID-19 da applicare nelle aziende a tutela del personale e degli utenti.

Sono state messe in atto le seguenti misure:

- Aggiornamento del protocollo di sicurezza anti-contagio che definisce le misure di prevenzione e protezione da adottare nei luoghi di lavoro (sulla base dell'evoluzione dell'emergenza o degli aggiornamenti normativi) ai fini del contenimento anti-contagio;
- vigilanza sul rispetto della corretta applicazione, sui mezzi e nei siti aziendali, delle misure anti-contagio contenute nel Protocollo.

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.

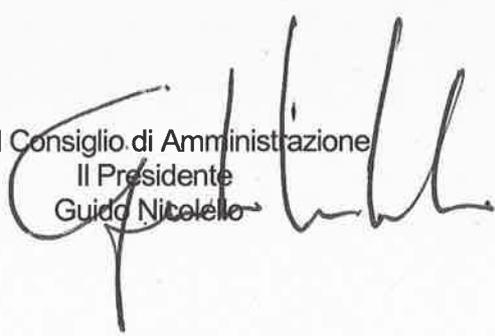
La società non è sottoposta a direzione e coordinamento.

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, 10 giugno 2022

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Guido Nicoletto



**BILANCIO D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2021**

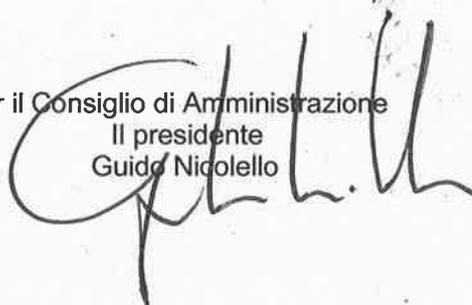
**Stato Patrimoniale
Conto Economico
Rendiconto Finanziario
Nota integrativa**

STATO PATRIMONIALE AL 31 Dicembre 2021		
ATTIVO		
	2021	2020
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	0	10.805
Totale Immobilizzazioni Immateriali	0	10.805
II. Immobilizzazioni materiali:		
1. Terreni e Fabbricati	72.922	91.153
4. Altri beni	605	819
Totale Immobilizzazioni Materiali	73.527	91.972
III. Immobilizzazioni finanziarie	0	-
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	73.527	102.777
C. ATTIVO CIRCOLANTE:		
II. Crediti		
1. Verso clienti		
- esigibili entro 12 mesi	32.679.904	29.685.048
- esigibili oltre 12 mesi		
5bis Crediti tributari	1.388.244	1.641.889
5 quater Verso altri:		
- esigibili entro 12 mesi	4.034.871	1.234.869
- esigibili oltre 12 mesi		
Totale Crediti	38.103.019	32.561.806
IV. Disponibilità liquide:		
1. Depositi bancari e postali	7.680.020	1.684.718
3. Denaro e valori in cassa	1.895	1.902
Totale Disponibilità Liquide	7.681.915	1.686.620
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	45.784.934	34.248.426
D. RATEI E RISCONTI	3.196	4.510
TOTALE ATTIVO	45.861.658	34.355.713
PASSIVO		
	2021	2020
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	4.605	2.947
D. DEBITI		
7. Debiti verso Fornitori		
- esigibili entro 12 mesi	41.320.321	32.661.330
- esigibili oltre 12 mesi		
12. Debiti tributari		
- esigibili entro 12 mesi	1.901	6.782
- esigibili oltre 12 mesi		
Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- esigibili entro 12 mesi	1.452	1.330
- esigibili oltre 12 mesi		
14. Altri debiti		
- esigibili entro 12 mesi	4.345.895	1.466.805
- esigibili oltre 12 mesi		
Totale Debiti	45.689.569	34.136.247
E. RATEI E RISCONTI	72.922	101.958
TOTALE PASSIVO	45.861.658	34.355.713

CONTO ECONOMICO		
	2021	2020
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e prestazioni	41.846.120	38.984.260
5) Altri ricavi e proventi	6.986.855	4.842.922
Totale Valore della Produzione (A)	48.832.975	43.827.182
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	168	-
7) Per servizi	42.719.878	39.989.551
9) Per il personale:	31.444	29.693
a) Salari e stipendi	23.034	21.994
b) Oneri sociali	6.737	6.148
c) Trattamento di fine rapporto	1.673	1.551
10) Ammortamenti e svalutazioni	29.249	32.187
a) Ammortamento delle immobilizz. immateriali	10.805	13.685
b) Ammortamento delle immobilizz. materiali	18.444	18.502
14) Oneri diversi di gestione	6.056.326	3.777.885
Totale Costi della Produzione (B)	48.837.065	43.829.316
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	- 4.090	2.134
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti da:		
4) altri	4.090	12.634
17) Interessi e altri oneri finanziari verso:		
d) altri	-	1.465
Totale proventi e oneri finanziari (C)	4.090	11.169
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
Totale delle rettifiche (D)		
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A - B ± C ± D ± E)	0	9.035
20) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti		9.035
b) imposte differite-anticipate		
21) UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	0	0

Torino, 10 giugno 2022

Per il Consiglio di Amministrazione
Il presidente
Guido Nicoletto



Rendiconto Finanziario

Importi in Euro		
	31.12.2021	31.12.2020
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	-	-
Imposte correnti sul reddito	-	9.035
Interessi passivi/(interessi attivi)	(4.090)	(11.169)
(Dividendi)	-	-
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-	-
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, Interessi, dividendi e plu	(4.090)	(2.134)
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamento ai fondi	1.536	1.547
Ammortamenti delle immobilizzazioni	29.250	32.187
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	26.696	31.600
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) dei crediti vs altri	(2.800.002)	(1.234.523)
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	(2.994.856)	1.413.521
Decremento/(incremento) dei crediti tributari	253.645	72.178
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	1.314	2.170
Incremento/(decremento) dei debiti verso altri	2.879.090	1.300.139
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	8.658.991	(1.890.137)
Incremento/(decremento) dei debiti tributari	1.088	1.261
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	(29.036)	(31.916)
Altre variazioni del capitale circolante netto	122	(9.134)
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	5.997.051	(344.841)
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	4.090	11.169
(Imposte sul reddito pagate)	(5.968)	(1.305)
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi)		
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	5.995.173	(334.976)
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	5.995.173	(334.976)
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)	5.995.173	(334.976)
Disponibilità liquide al 1° gennaio 2020/2021	1.686.621	2.021.597
Disponibilità liquide al 31 dicembre 2021/2020	7.681.794	1.686.620

NOTA INTEGRATIVA

Premessa

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 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.

Struttura e contenuto del bilancio

Il Bilancio d'esercizio 2021 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 31/12/2020. 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; gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che possano comportare criticità circa la capacità di Extra.To Scarl (di seguito anche il "Consorzio" o la "Società") di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e, in particolare, con un riferimento temporale di almeno 12 mesi dalla data di chiusura dell'esercizio. Le valutazioni effettuate su tale aspetto da parte degli Amministratori sono dettagliatamente descritte Relazione

sulla Gestione al paragrafo "Continuità aziendale" e integralmente richiamate nella presente Nota Integrativa.

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.

L'applicazione del principio della competenza ha comportato che l'effetto delle operazioni sia stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni si riferiscono e non a quello in cui si sono realizzati i relativi incassi e pagamenti.

La natura dell'attività svolta dalla Società, così come i rapporti con le parti correlate sono riportati nella Relazione degli Amministratori sulla gestione.

I fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono dettagliatamente descritti nel paragrafo "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della presente Nota Integrativa.

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 0 (euro 10.805 al 31 dicembre 2020) in quanto totalmente ammortizzate alla data di chiusura del bilancio al 31 dicembre 2021.

II) Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali risultano pari ad euro 73.527 (euro 91.972 al 31 dicembre 2020) e sono costituite da:

- Terreni e fabbricati per euro 72.922 relativi alla Autostazione di Corso Bolzano. Con la deliberazione 05 maggio 2015 la Giunta Comunale ha approvato lo schema di convenzione per la concessione della gestione dell'Autostazione che veniva sottoscritta tra la Città di Torino ed il consorzio Extra.To Scari. 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 euro 605, 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 2021 non sono presenti crediti espressi in valuta diversa dall'euro.

Sono pari a euro 38.103.019 (euro 32.561.806 al 31 dicembre 2020) e sono così suddivisi:

- crediti verso clienti per euro 32.679.904 (euro 29.685.048 al 31 dicembre 2020);
- crediti verso altri per euro 4.034.871 (euro 1.234.869 al 31 dicembre 2020);
- crediti tributari per euro 1.388.244 (euro 1.641.889 al 31 dicembre 2020).

Il dettaglio di tali saldi viene di seguito commentato.

1) Crediti verso clienti

I crediti verso clienti sono pari a euro 32.679.904 (euro 29.685.048 al 31 dicembre 2020). La voce comprende principalmente le fatture emesse e da emettere verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese (di seguito anche "AMP", l'"Ente" o anche l'"Agenzia"). In particolare tali crediti si riferiscono a principalmente a:

- fatture emesse per euro 12.880.999 (euro 17.511.230 al 31 dicembre 2020): si tratta principalmente dei crediti vantati nei confronti della **Agenzia della Mobilità Piemontese** (e in secondo luogo, nei confronti 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. A fronte di tutti gli obblighi di servizio imposti, l'Ente concedente corrisponde al Consorzio le relative compensazioni economiche. Le compensazioni economiche dei Contratti in essere con l'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 per il servizio Mebus;
- fatture da emettere per euro 19.801.405 (euro 12.173.818 al 31 dicembre 2020) sono relative principalmente al conguaglio del 15% dei contratti di servizio con l'Agenzia 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 dicembre 2021 è così composto:

DETTAGLIO FATTURE DA EMETTERE AL 31/12/2021	
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	66
Totale fatture da emettere 2017	2.335
saldo 2018 Provincia to + Comuni	497
Totale fatture da emettere 2018	497
Saldo 2019 Provincia di Torino + Comuni	854
Totale fatture da emettere 2019	854
saldo 2020 Provincia + Comuni	5.885
Provibus call center	98
Amm sdo 2020+mibus	984
Totale fatture da emettere 2020	6.967
Potenziamenti saldi 2021	1.088
Potenziamenti saldi 2021	424
Bardonecchia dic.21	32
fatture mebus 2021	16
fatture spese di gestione 2021	49
agevolazione tariffarie	3
autostazione 2021	170
Bim 2021	13
bip 2021	148
fattura sitvalee	10
saldo 2021 provincia + comuni	6.066
Amm saldo 2021+mibus	871
Totale fatture da emettere 2021	8.890
TOTALE FATTURE DA EMETTERE al 31-12-21	19.801

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

I crediti verso clienti includono l'importo oggetto di contestazione da parte di AMP pari a euro 6,5 milioni verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese relativo al periodo compreso tra il 2016 e il 2020, al momento oggetto di incontri tecnici tra le parti volti alla definizione delle relative spettanze. La sottostante procedura di interlocuzione è dettagliatamente descritta nella presente Nota Integrativa al paragrafo "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio", così come le connesse valutazioni effettuate da parte degli Amministratori riguardo alla relativa rappresentazione contabile.

5 bis) Crediti tributari

I crediti tributari sono pari a euro 1.388.244 (euro 1.641.199 al 31 dicembre 2020) e comprendono principalmente crediti verso erario per rimborsi IVA.

5 quater) Crediti verso altri

Sono pari a euro 4.034.871 (euro 1.234.869 al 31 dicembre 2020) e si riferiscono a crediti verso l'Agenzia per ristori per mancati ricavi da traffico previsti dai vari decreti emanati nel corso del 2020 e 2021 e interamente incassati nel corso del mese di febbraio 2022.

III) Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide ammontano a euro 7.681.915 (euro 1.686.620 al 31 dicembre 2020) e sono costituite:

- depositi bancari e postali per euro 7.680.020;
- denaro e valori in cassa per euro 1.895.

D) RATEI E RISCONTI ATTIVI

Sono pari ad euro 3.196 (euro 4.510 al 31 dicembre 2020).

PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

	Capitale Sociale	Riserva straord	Riserva legale	Altre Riserve	Utile/Perdita esercizio precedenti	Utile/Perdita	Totale
Situazione al 31 dicembre 2020	100.000	-	728	13.833	-	-	114.561
Riserva legale					-	-	-
Distribuzione dividendi							-
Utile portato a nuovo						-	-
Utile/perdita						-	-
Situazione al 31 dicembre 2021	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 2021	114.561			

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO

Il saldo al 31 dicembre 2021 è pari ad euro 4.605 (euro 2.947 al 31 dicembre 2020). Il Consorzio ha in essere un solo rapporto di lavoro con un dipendente nel corso del 2021.

D) DEBITI

I debiti esposti in bilancio sono relativi a soggetti nazionali e al 31 dicembre 2021 non sono presenti debiti espressi in valuta diversa dall'euro.

I debiti ammontano complessivamente a euro 45.669.569 (euro 36.169.506 al 31 dicembre 2020) e comprendono:

- debiti verso fornitori per euro 41.320.321 (euro 32.661.330 al 31 dicembre 2020);
- debiti tributari per euro 1.901 (euro 6.782 al 31 dicembre 2020);
- debiti verso INPS per euro 1.452 (euro 1.330 al 31 dicembre 2020);
- altri debiti per euro 4.345.895 (euro 1.466.805 al 31 dicembre 2020).

Il dettaglio di tali saldi viene di seguito commentato.

D7) Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori si riferiscono principalmente a:

- fatture ricevute per euro 11.964.104 (euro 8.262.095 al 31 dicembre 2020);

Si riferiscono principalmente alle prestazioni effettuate dalle consorziate in favore di Extra.To nel contesto degli impegni contrattuali derivanti dai contratti con AMP 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.

- fatture da ricevere per euro 29.339.471 (euro 24.339.235 al 31 dicembre 2020).

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 riferito agli esercizi 2016-2021. Il saldo include i debiti verso i Consorziati rilevati in contropartita all'iscrizione dei crediti oggetto di contestazione verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese per l'importo di euro 6,5 milioni relativo al periodo compreso tra il 2016 e il 2020, al momento oggetto di incontri tecnici tra le parti volti alla definizione delle relative spettanze. Come riportato nel precedente paragrafo relativo ai "Crediti verso clienti", la sottostante procedura di interlocuzione è dettagliatamente descritta nella presente Nota Integrativa al paragrafo "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio", così come le connesse valutazioni effettuate da parte degli Amministratori riguardo alla relativa rappresentazione contabile.

D12) Debiti tributari

I debiti tributari pari a euro 1.901 fanno riferimento a ritenute su lavoro autonomo e debiti IRES e IRAP per l'anno 2021.

D13) Debiti verso INPS

I debiti verso INPS sono pari euro 1.452.

D14) Altri debiti

La voce altri debiti pari ad euro 4.345.921 comprende l'importo di euro 4.034.871 relativo alla rilevazione verso i Consorziati della contropartita dei crediti verso AMP relativi ai ristori governativi incassati nel mese di febbraio 2022 e già versati ai consorziati. Il residuo ammontare è imputabile ai conguagli per rimborsi effettuati alle consorziate a fronte delle spese di gestione sostenute dalla Società e ripartite secondo il criterio di proporzionalità con le quote sociali possedute, anche al fine di dotare Extra.To di un fondo di liquidità necessario al pagamento dei fornitori.

E) RATEI E RISCONTI PASSIVI

Sono pari ad euro 72.922 (euro 101.958 al 31 dicembre 2020). Si tratta della quota di competenza dell'esercizio in commento legata alle 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 41.846.120 (euro 38.984.260 al 31 dicembre 2020).

I ricavi riflettono le compensazioni economiche derivanti dai contratti che il Consorzio ha in essere con AMP e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo. Come meglio dettagliato nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Integrità dei corrispettivi previsti" tali importi non hanno evidenziato anche per l'esercizio 2021 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 per euro 29.553 migliaia
- Comune di Ivrea per euro 1.905 migliaia
- Comune di Pinerolo per euro 430 migliaia
- Servizio Provibus TPL per euro 481 migliaia
- Comune di Carmagnola e agevolazioni tariffarie per euro 437 migliaia
- Comune di Bardonecchia per euro 473 migliaia

- Comune di Giaveno per euro 35 migliaia
- Agenzia Mobilita' Piemontese per euro 5.012 migliaia

La voce comprende altresì:

- la rilevazione nel corso dell'esercizio 2021 dell'importo di euro 3.067 migliaia a fronte di servizi aggiuntivi in accordo a quanto previsto dal D.L. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni dalla Legge 13 ottobre 2020, n. 126 nel contesto dei provvedimenti governativi destinati a fronteggiare il negativo impatto dell'emergenza sanitaria Covid-19 (che in sostanza determina la variazione del saldo rispetto all'esercizio precedente);
- l'iscrizione dei ricavi relativi al contratto Mebus Call Center per euro 285 migliaia.

5) Altri ricavi e proventi

Sono pari a euro 6.986.855 (euro 4.842.922 al 31 dicembre 2020) e si riferiscono principalmente

- alla quota di competenza dell'esercizio 2021 dei ristori per mancati ricavi da traffico connessi all'emergenza epidemiologica Covid-19 per l'importo pari a euro 6.028 migliaia (dei quali euro 1.993 migliaia incassati nei mesi di giugno e settembre 2021 ed euro 4.035 migliaia incassati nel mese di febbraio 2022);
- ai rimborsi effettuati dalle consorziate a fronte delle spese di gestione sostenute dalla Società nel corso dell'esercizio e ripartite tra i consorziati assegnatari dei servizi previsti dai singoli contratti; la sottostante ripartizione viene effettuata in ragione della quota corrispondente ai chilometri previsti dai PEA 2021 (Programma Annuale d'Esercizio), salvo eventuale conguaglio, a fronte del rimborso delle spese di CCA, a fronte del rimborso dei costi relativi all'autostazione di corso Bolzano.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

7) Per servizi

I costi per servizi sono pari a euro 42.719.878 (euro 39.989.551 al 31 dicembre 2020).

I Servizi per TPL si riferiscono principalmente alle prestazioni effettuate dalle consorziate in favore di Extra.To nel contesto degli impegni contrattuali derivanti da i contratti con la

Città Metropolitana di Torino e i Comuni di Bardonecchia, Carmagnola, Giaveno, Ivrea e Pinerolo e con l'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Sono principalmente composti dai seguenti importi:

- servizi TPL euro 35.549 migliaia;
- servizi TPL per Agenzia Metropolitana euro 5.885 migliaia;
- service Amministrativo euro 288 migliaia;
- costi Progetto BIP euro 145 migliaia;
- costi autostazione corso Bolzano euro 170 migliaia;
- costi per Agevolazioni tariffarie euro 121 migliaia;
- costi per servizi euro 83 migliaia;
- costi relativi al contratto Mebus Call Center per euro 285 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 15 migliaia.

9) Per il personale

Il saldo al 31 dicembre 2021 è pari ad euro 31.444 (euro 29.692 al 31 dicembre 2020), in quanto il Consorzio ha un dipendente. I costi sono così costituiti:

- salari e stipendi euro 23.034;
- oneri sociale euro 6.737;
- TFR euro 1.673.

10) Ammortamenti e svalutazioni

La voce risulta al 31 dicembre 2021 così dettagliata:

- ammortamento Concessioni, licenze, marchi e diritti simili euro 10.805;
- ammortamento terreni e fabbricati euro 18.231 (si veda la descrizione tra le Immobilizzazioni materiali);
- ammortamento Altri beni euro 214.

Nel corso dell'esercizio non sono state effettuate svalutazioni.

14) Oneri diversi di gestione

Sono pari a euro 6.056.326 (euro 3.777.885 al 31 dicembre 2020) e sono relativi alla contropartita relativa alla quota di competenza dei ristori governativi rilevata verso le consorziate per l'importo di euro 6.028 migliaia oltre al complessivo importo pari a euro 28 migliaia relativo 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 4.090 (euro 12.634 al 31 dicembre 2020) e sono relativi a interessi attivi e interessi su rimborsi iva 2021.

20) Imposte sul reddito del periodo

Le imposte sul reddito sono pari a euro 0 (euro 9.035 nell'esercizio 2020).

ALTRE INFORMAZIONI

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

Tra i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si evidenziano le formali interlocuzioni avute dal Consorzio con l'Agenzia Mobilità Piemontese (di seguito anche "AMP", l'"Ente" o anche l'"Agenzia") circa alcune contestazioni avanzate da quest'ultima nei confronti di determinati saldi a credito afferenti il periodo 2016-2020 (i cui dialoghi hanno in un secondo momento riguardato, per estensione, anche l'esercizio 2021) iscritti dal Consorzio con riferimento ai corrispettivi contrattuali relativi al servizio per il TPL extraurbano, urbano e suburbano, nonché le conseguenti relative valutazioni, anche di natura contabile, effettuate dagli Amministratori ai fini della predisposizione del presente bilancio d'esercizio. Per maggior chiarezza, vengono altresì riportati gli elementi sottostanti a tale situazione già esistenti prima della chiusura dell'esercizio e riguardanti i fatti di seguito esposti.

Premesse:

Nel mese di dicembre 2020 il Consorzio ha proceduto con l'emissione delle fatture di pre-saldo per gli anni 2018 e 2019, pari al 94% degli importi dovuti da AMP. In seguito a tale impostazione (così come nel corso dei successivi contatti avviati da Extra.To nei confronti di quest'ultima) non è seguito alcun formale riscontro da parte dell'Ente concedente.

Stante quanto sopra descritto il Consiglio di Amministrazione di Extra.To, in data 19 ottobre 2021, ha dato mandato ai Legali Rappresentanti di avvalersi del supporto di consulenti legali, che, in data 6 dicembre 2021, hanno inoltrato diffida all'AMP al pagamento delle fatture emesse a dicembre 2020.

Successivamente, nel corso dell'esercizio in commento, AMP ha comunicato per iscritto al Consorzio alcune contestazioni circa la quantificazione dei crediti relativi ai corrispettivi economici relativi il periodo 2016-2020, come dettagliatamente descritto nel seguito.

Le interlocuzioni con AMP:

In data 21 dicembre 2021 AMP ha trasmesso al Consorzio ampia e articolata documentazione riferita agli anni 2018 e 2019 (ed alle fatture emesse dal Consorzio stesso), dalla quale emerge il riconoscimento di una parte del credito e a cui era seguito il pagamento di una parte di esso. Al contempo AMP ha richiesto al Consorzio di emettere note di credito per la parte restante del credito fatturato, sostenendo il mancato riconoscimento da parte dell'Ente.

Le strutture consortili hanno conseguentemente approfondito la complessa documentazione prodotta dall'Agenzia, giungendo a loro volta, alla contestazione delle obiezioni formulate da AMP in ragione sia della corretta applicazione della disciplina dei contratti di servizio, che della tardiva contestazione da parte dell'Ente con riguardo alle penali relative a servizi svolti dal Consorzio negli anni 2018 e 2019, avvenuta nel dicembre 2021, quindi successivamente alla richiesta di pagamento dei saldi pregressi.

In estrema sintesi, il Consorzio ha diffidato in due occasioni l'Agenzia al pagamento di fatture emesse, per complessivi euro 22,9 milioni. Dalla documentazione che l'Agenzia ha prodotto in risposta alla prima ed alla seconda diffida, il Consorzio ha rilevato un preliminare riconoscimento complessivo da parte dell'Ente di euro 16,3 milioni (di cui euro 4,5 milioni già incassati dal Consorzio). La differenza di euro 6,5 milioni è dovuta:

- in parte a penali applicate (circa euro 3,3 milioni);
- in parte a contestazione sulla produzione effettuata dal Consorzio da parte dell'Ente (circa euro 3,2 milioni).

Inoltre, a seguito della terza e ultima diffida di pagamento inviata dal Consorzio in data 2 maggio 2022, e ancor prima a seguito della riunione del 5 aprile 2022 che aveva riaperto un canale di discussione con l'Agenzia, si è tenuta una nuova riunione il 24 maggio 2022. In tale occasione, l'Agenzia, con riferimento ai saldi 2016-2019 tuttora inevasi, ha rappresentato verbalmente l'intendimento di riconoscere gli importi corrispondenti alla produzione effettivamente eseguita (pari circa a euro 2 milioni), dichiarando altresì che l'anno 2020 (così come l'anno 2021) verrà trattato separatamente in quanto "coperto" dal DL 18/2020 e s.m.i.. Con comunicazione protocollo n. 6028 del 27 maggio 2022, l'Agenzia ha altresì segnalato che *"I valori delle compensazioni annue indicate nelle note sopra richiamate (pur tenendo conto di quanto precedentemente indicato nei Contratti di Servizio cessati in merito a eventuali rivalutazioni inflattive dei corrispettivi unitari e fatta salva la compensazione dei Servizi a chiamata in base a quanto effettivamente erogato) corrispondono infatti, al momento, alla somma massima impegnabile a copertura delle obbligazioni imposte, considerando anche la necessità di accantonare le risorse necessarie a saldare le spettanze per gli esercizi 2016-2019 e 2020-2021 (che saranno definite a completamento dell'istruttoria finalizzata a evitare sovracompensozioni richiesta dall'art.200.2 del Decreto Legge 19 maggio 2020 n.34)"*.

Nel summenzionato incontro del 24 maggio 2022, così come nella comunicazione di AMP di cui sopra, è stato attivato un tavolo di confronto che ha avuto avvio in data 31 maggio 2022 allo scopo di operare una verifica congiunta con l'Agenzia circa l'effettiva debenza delle suddette penali e si è altresì stabilito di avviare un ulteriore tavolo tecnico, attivato in data 1° giugno 2022, al fine di definire la riorganizzazione del servizio coerentemente con le disponibilità economiche dell'Ente.

All'esito dei tavoli di discussione e dei relativi confronti la società consortile potrà assumere ogni decisione in ordine all'eventuale avvio di una azione nei confronti dell'Agenzia diretta ad ottenere il pagamento delle quote di corrispettivo dei servizi di trasporto che risulta allo stato impagata.

I saldi oggetto di contestazione:

Come descritto nel precedente paragrafo "Le interlocuzioni con AMP", la differenza tra gli importi preliminarmente riconosciuti da parte dell'Agenzia successivamente al ricevimento di formale diffida di pagamento da parte del Consorzio ammontano a euro 6,5 milioni. La stessa è dovuta in parte a penali applicate (circa euro 3,3 milioni) e in parte a contestazione sulla produzione effettuata dal Consorzio da parte dell'Ente (circa euro 3,2 milioni). Maggiori dettagli circa i saldi oggetto di contestazione e il relativo periodo di competenza e formazione sono riportati nella tabella seguente suddivisa per ciascuno dei due contratti di servizio CMT (limitatamente agli ambiti di Città Metropolitana, Ivrea e Pinerolo) e AMP:

Importi in €/milioni	CMT Città Metropolitana di Torino + Ivrea + Pinerolo		AMP	
	Saldo a credito 31.12.21	di cui preliminarmente riconosciuto	Saldo a credito 31.12.21	di cui preliminarmente riconosciuto
Descrizione				
Esercizio 2016	0,4	0,2	-	-
Esercizio 2017	2,0	1,6	0,4	0,3
Esercizio 2018	5,7	4,4	0,8	0,1
Esercizio 2019	5,7	4,3	1,0	0,3
Esercizio 2020	6,0	4,6	1,0	1,0
Totale	19,8	15,1	3,2	1,4

Descrizione	Saldo
Totale saldo a credito 31.12.21 CMT+AMP	23,0
di cui preliminarmente riconosciuto da AMP	16,5
Importi oggetto di formali interlocuzioni con AMP	6,5 (*)

(*) dei quali 3,3 €/milioni relativi a penali e 3,2 €/milioni relativi a produzione chilometrica.

La posizione di Extra.To:

Auspiciando il proseguimento di un costruttivo percorso di dialogo con l'Ente, anche tenendo presenti le indicazioni fornite dai consulenti legali, il Consorzio ritiene che i crediti oggetto di contestazione da parte di AMP siano ragionevolmente esigibili, dovendosi ritenere, come detto, contestabili le obiezioni formulate dall'Agenzia (fatte salve le verifiche relative alle sovra compensazioni legate al riconoscimento dei ristori da parte governativa a fronte della riduzione dei ricavi da traffico conseguente alla diffusione dell'emergenza sanitaria Covid-19).

Sempre con riferimento alla quota residua dei saldi 2016-2019, si segnala che l'importo di circa euro 3,3 milioni, relativo a penali, non è stato sinora corrisposto in quanto l'Agenzia, peraltro solo a fine 2021, come già descritto in precedenza, e quindi successivamente al ricevimento delle fatture dei saldi emesse dalla società consortile, ha richiesto

l'applicazione delle predette penali. Inoltre, sulla base delle analisi tecniche allo stato effettuate, Extra.To ritiene che sussistano ragioni di contestazione almeno con riguardo ad una significativa parte delle stesse, in quanto esse risultano comminate secondo termini e modalità non conformi alle relative previsioni dai contratti di servizio.

Per tutto quanto sopra, si ritiene che il rischio di non incassare gli importi relativi alle suddette penali sia attualmente incerto perché dipendente anche dagli esiti dell'esame che verrà svolto congiuntamente con l'Agenzia.

In ogni caso, tale rischio riguarda, di fatto, la posizione delle consorziate, che astrattamente possano ritenersi responsabili delle condotte (o delle omissioni) alle quali le stesse penali sono ricollegate e non certamente la società consortile che, in base alle previsioni del regolamento consortile, dovrebbe comunque "ribaltarne" l'importo sulle consorziate. Al riguardo va ulteriormente osservato che, ferme le contestazioni che i rappresentanti di Extra.To, nell'ambito del proseguimento del suddetto confronto, ragionevolmente solleveranno al fine di veder riconosciuto il credito nella sua interezza, pur nello scenario di attuale incertezza, non si può escludere che una quota di penali possa essere infine confermata da parte dell'Ente e quindi non riconosciuta. Occorre pertanto dare compiuta evidenza di tale evenienza affinché i Consorziati ne prendano in debita considerazione i rischi connessi e, unitamente a quelli riferibili alla parte di contestazioni riconducibili alle percorrenze, valutino conseguentemente in che misura rifletterli nei propri bilanci.

Inoltre, il Consorzio potrà assumere ogni decisione in ordine all'eventuale avvio di una azione nei confronti di AMP diretta ad ottenere il riconoscimento delle quote di corrispettivo dei servizi di trasporto che risulta allo stato impagata, solamente all'esito dei lavori in capo ai due tavoli tecnici attivati, che, come descritto nel precedente paragrafo "Le interlocuzioni con AMP" sono stati avviati rispettivamente in data 31 maggio 2022 e in data 1° giugno 2022.

Alla luce di quanto sopra descritto, dei conseguenti approfondimenti effettuati (anche in ragione delle valutazioni effettuate dai consulenti legali) e tenendo in considerazione la possibilità del concretizzarsi di un contenzioso con l'Ente, gli Amministratori hanno:

- presentato ampia informativa nei confronti dei Consorziati durante l'Assemblea tenutasi in data 27 maggio 2022, durante la quale, i Consorziati presenti hanno preso atto della descritta situazione legata alle contestazioni avanzate da AMP;

- convocato nuovamente l'Assemblea in data 8 giugno 2022, a conclusione della quale i soci, dopo avere ricevuto ulteriore informativa ed ampia discussione, hanno -ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021- (i) autorizzato il Consiglio di Amministrazione a redigere e sottoporre alla successiva Assemblea un Bilancio d'esercizio privo di specifici accantonamenti legati alla situazione sopra descritta, riconoscendo espressamente che il rischio connesso alla vertenza in essere con Agenzia in ordine al pagamento dei saldi dei corrispettivi contrattuali 2016-2019 nonché del 2020, ancorchè sottoposto alla tutela dell'art. 92 D. L. 18/2020 conv. in l. 27/2020 e s.m.i. ricade esclusivamente su di loro, e (ii) deliberato di accantonare in appositi fondi nei propri bilanci gli oneri rappresentati dai possibili minori incassi conseguenti alle somme contestate da AMP.

Le valutazioni degli Amministratori ai fini della predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2021:

Il Consiglio di Amministrazione di Extra.To, alla luce di quanto complessivamente sopra dettagliato e tenendo in considerazione che:

- i Consorziati hanno espressamente riconosciuto che il potenziale rischio connesso al riconoscimento dei saldi 2016-2020 relativi ai corrispettivi contrattuali, così come gli oneri di rappresentazione contabile delle contestazioni ad oggi formulate da parte di AMP ricade di fatto su loro stessi;
- una eventuale diminuzione del credito verso AMP in capo ad Extra.To è sempre corrispondente ad una speculare *automatica* diminuzione dei debiti della Società nei confronti dei Consorziati (in quanto i crediti di quest'ultimi sono sempre condizionati agli effettivi incassi di Extra.To, a prescindere dall'importo del credito che la Società vanta nei confronti di AMP);

ritiene di redigere e sottoporre all'Assemblea dei Consorziati un bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 privo di specifici accantonamenti legati alla situazione sopra descritta.

Continuità aziendale

Il bilancio è redatto sul presupposto della continuità aziendale; gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che possano comportare criticità circa la capacità del Consorzio di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e, in particolare, con un riferimento temporale di almeno 12 mesi dalla data di chiusura dell'esercizio. Le valutazioni effettuate su tale aspetto da

parte degli Amministratori sono dettagliatamente descritte Relazione sulla Gestione al paragrafo "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 del Consiglio di Amministrazione è pari a zero euro.

Il compenso al Collegio Sindacale ammonta a euro 15.000 mentre i costi sostenuti verso la 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 o emesso strumenti di finanza derivata nel corso dell'esercizio in commento.

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

La Legge 124/2017, articolo 1, commi da 125 a 129, ha introdotto alcune misure finalizzate ad assicurare la trasparenza nel sistema delle erogazioni pubbliche. In base alle disposizioni gli obblighi di trasparenza relativi ad erogazioni pubbliche riguardano le sovvenzioni, i sussidi, i vantaggi, i contributi o aiuti, in denaro o in natura, non aventi

carattere generale e privi di natura corrispettiva, retributiva o risarcitoria erogati ad imprese, nonché associazioni, fondazioni, onlus, cooperative sociali da Pubbliche Amministrazioni di cui all'art. 1, co. 2 del D.Lgs. n.165/2001, n. 165 e i soggetti di cui all'art. 2-bis del D.Lgs. n. 33/2013. Con l'art. 35 del D.L. 30 aprile 2019, n. 34, cd. "decreto Crescita", sono state interamente riscritte le predette disposizioni al fine di chiarire i punti oggetto di diverse interpretazioni, tra cui l'esclusione dall'obbligo dei corrispettivi contrattuali e delle erogazioni aventi carattere di "misure generali". In base a quanto sopra citato vengono di seguito rendicontati i contributi incassati nel periodo in esame:

Descrizione Contributo	Ente Erogante	Contributo incassato
Contributi per mancati ricavi tariffari	Regione Piemonte per il tramite delle Agenzie del TPL	3.213.969,32
Totale		3.213.969,32

Per maggior chiarezza espositiva si rileva che l'importo pari a euro 3,2 milioni incluso nella tabella soprastante e incassato nel corso dell'anno 2021 si riferisce:

- per euro 1,2 a ristori rilevati per competenza nell'esercizio 2020 ma incassati nel mese di febbraio 2021 e;
- per la residua quota di euro 2 milioni a importi incassati nei mesi di giugno e settembre 2021 e rilevati per competenza al 31 dicembre 2021.

DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

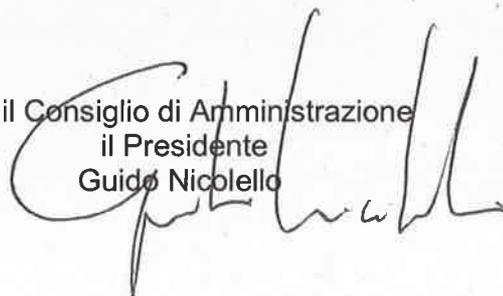
Signori Soci,

in relazione a quanto precedentemente esposto, proponiamo di:

- approvare il bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2021 che chiude con un risultato pari a Euro 0.

Torino, 10 giugno 2022

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 2021

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 2021, 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 2021, 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

Si richiama l'informativa riportata nei paragrafi "Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della nota integrativa e "Situazione saldi pregressi 2016-2020" della relazione sulla gestione, ove gli amministratori descrivono le contestazioni avanzate dall'Agenzia della Mobilità Piemontese nei confronti di determinati saldi a credito pari a 6,5 milioni di Euro, nonché le conseguenti relative valutazioni, anche di natura contabile, effettuate dagli stessi ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021. Tali saldi, riguardanti il periodo 2016-2020, sono stati iscritti in bilancio dalla Società con riferimento ai corrispettivi contrattuali relativi al servizio per il Trasporto Pubblico Locale extraurbano, urbano e suburbano e sono attualmente oggetto di formali interlocuzioni tra le parti.

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

Sulla base degli elementi descritti nei summenzionati paragrafi, gli amministratori hanno ritenuto ragionevole la predisposizione di un bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 privo di specifici accantonamenti legati alla situazione sopra descritta.

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

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 2021, 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 2021 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 2021 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, 24 giugno 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink that reads 'Piero De Lorenzi'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'P' and 'L'.

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 2021**

* * *

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 10 giugno 2022, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021:

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

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 (nel seguito anche "AMP" o "Agenzia") con determinazione n. 628 del 22 dicembre 2016 - è stato esteso fino al 31 dicembre 2019 (pari alla metà 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, Agenzia 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 è stato protratto sino al dodicesimo mese successivo alla fine del periodo di emergenza sanitaria, terminato il 31 marzo 2022; pertanto, allo stato attuale, il servizio deve essere garantito fino al 31 marzo 2023, 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 note 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 2021 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 sugli eventuali rilievi e 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 in data 24 giugno 2022 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 sul bilancio, confermando altresì la conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione e la sua coerenza col bilancio stesso.

La relazione di revisione, ai fini di una migliore lettura del predetto giudizio ma senza modificarlo, evidenzia quanto segue: *“Si richiama l'informativa riportata nei paragrafi “Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio” della nota integrativa e “Situazione saldi pregressi 2016-2020” della relazione sulla gestione, ove gli Amministratori descrivono le contestazioni avanzate dall'Agenzia della Mobilità Piemontese nei confronti di determinati saldi a credito pari a 6,5 milioni di Euro, nonché le conseguenti relative valutazioni, anche di natura contabile, effettuate dagli stessi ai fini della predisposizione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021. Tali saldi, riguardanti il periodo 2016-2020, sono stati iscritti in bilancio dalla Società con riferimento ai corrispettivi contrattuali relativi al servizio per il Trasporto Pubblico Locale extraurbano, urbano e suburbano e sono attualmente oggetto di formali interlocuzioni tra le parti. Sulla base degli elementi descritti nei summenzionati paragrafi, gli Amministratori hanno ritenuto ragionevole la predisposizione di un bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 privo di specifici accantonamenti legati alla situazione sopra descritta. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto”.*

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.

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 Sindacale

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 ed 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 della 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.

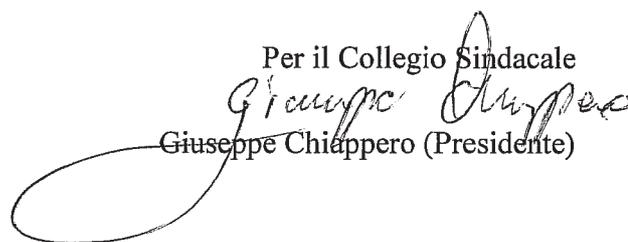
E' stata inoltre verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione; in particolare, riteniamo che la stessa risulti conforme alle leggi vigenti, nonché coerente con le deliberazioni adottate dal Consiglio di Amministrazione e con le informazioni di cui dispone il Collegio Sindacale, 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 2021 è stato predisposto, nonché gli impatti, anche in termini di aumento dei costi energetici, delle tensioni geo-politiche causate dal conflitto in corso tra Russia e Ucraina, e nella consapevolezza degli effetti sulle consorziate prima ancora che sulla consortile, sono stati oggetto di specifica informativa nell'ambito della relazione sulla gestione.

Si da altresì atto che il bilancio espone, senza alcun fondo rettificativo, i crediti verso l'Agenzia della Mobilità Piemontese relativi alla definizione dei saldi dovuti per gli esercizi dal 2016 al 2020, nonostante una parte degli stessi, come descritto nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione, sia stata oggetto di formale contestazione da parte della stessa Agenzia con cui sono in corso delle interlocuzioni, attraverso due tavoli di lavoro appositamente istituiti, per la relativa definizione. Gli Amministratori, tenute anche in considerazione le deliberazioni dell'Assemblea dei soci dell'8 giugno 2022, hanno ritenuto di non appostare alcun fondo, pur dando ampia informativa della situazione predetta. Il Collegio Sindacale prende atto che gli Amministratori, nel procedere con l'approvazione del progetto di bilancio secondo la sopra indicata impostazione, hanno argomentato, (i) da un lato, che i rischi connessi alla vertenza con Agenzia ricadessero sui Consorziati e trovassero quindi relativo riflesso nei loro bilanci, e (ii) dall'altro, che un'eventuale diminuzione del credito verso Agenzia avrebbe comportato una speculare ed automatica riduzione dei debiti verso i Consorziati stessi, così come rappresentato in un parere legale richiesto dal Consiglio di Amministrazione ed utilizzato dalla Direzione aziendale a supporto delle proprie valutazioni finalizzate alla predisposizione del progetto di bilancio.

Con riferimento al Bilancio d'esercizio, salvo quanto sopra evidenziato, visto il giudizio senza alcun rilievo espresso dalla Società di revisione, non abbiamo ulteriori osservazioni o proposte da formulare e non rileviamo motivi ostativi all'approvazione da parte Vostra del progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, così come redatto dagli Amministratori.

Torino, 24 giugno 2022

Per il Collegio Sindacale

Giuseppe Chiappero (Presidente)