



016

ANNUAL
REPORT



2016 KEY FACTS

RICAVI OPERATIVI	→	117.530.370	EURO
RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO	→	25.573.120	EURO
EBITDA	→	1.559.497	EURO
METRO-KM	→	555.785	
TRENO-KM	→	953.778	
BUS-KM	→	37.630.150	
COMUNI SERVITI	→	369	SU 377
PASSEGGERI TRASPORTATI	→	22.337.000	



trasporti regionali della sardegna

ANNUAL REPORT



2016

PROPRIETÀ

La Società è controllata al 100%
dalla Regione Autonoma della Sardegna - RAS
Presidente della Giunta Regionale
On.le Prof. Francesco Pigliaru
Assessore dei Trasporti
Avv. Carlo Careddu



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

**DISCIPLINA
DI CONTROLLO**

La Regione Autonoma della Sardegna esercita sulla
Società un controllo analogo a quello esercitato sui
propri servizi. Le modalità del controllo sono definite
con Deliberazione della Giunta Regionale RAS
n. 42/5 del 23/10/12

SEDE LEGALE

via Posada 8/10 Cagliari

CAPITALE SOCIALE

Euro 819.000,00 i.v.

**REGISTRO IMPRESE
DI CAGLIARI N.**

00145190922

R.E.A DI CAGLIARI N.

174314

CODICE FISCALE

00145190922

PARTITA IVA

00145190922

SITO WEB ISTITUZIONALE

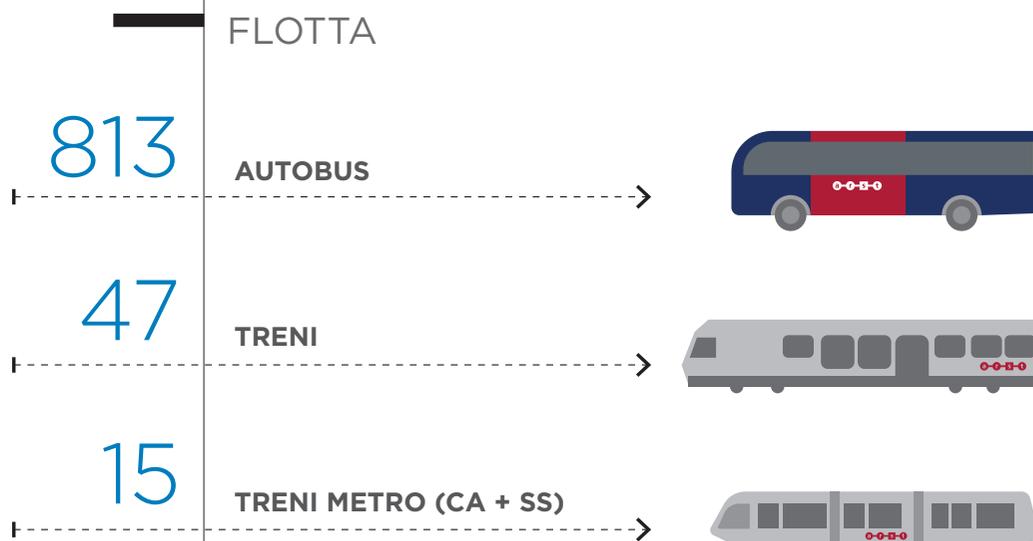
www.arst.sardegna.it

ARST IN CIFRE

— Flotta	7
— Passeggeri Trasportati	8
— TPL - Bus Servizi Extra Urbani	10
— TPL - Bus Servizi Urbani	11
— TPL - Treno	13
— TPL - Metro	14
— Trenino Verde - Ferrovia Turistica	16
— Servizi di Ingegneria	19
— Servizi Patrimoniali	19



ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2016



ARST IN CIFRE

PASSEGGERI TRASPORTATI

63.000

PER GIORNO

22.337.000

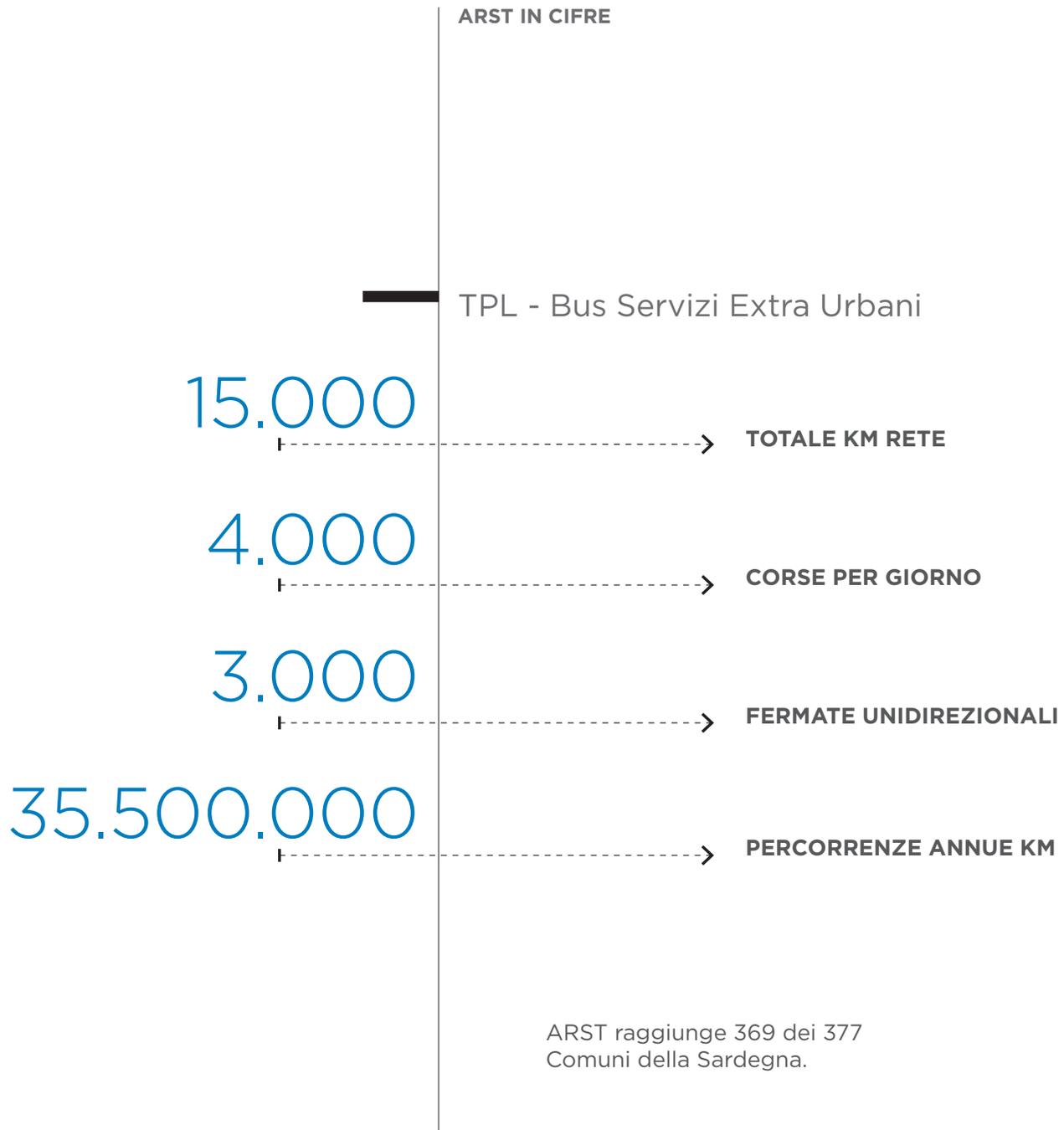
PER ANNO

dati aggiornati
al 31-12-2016





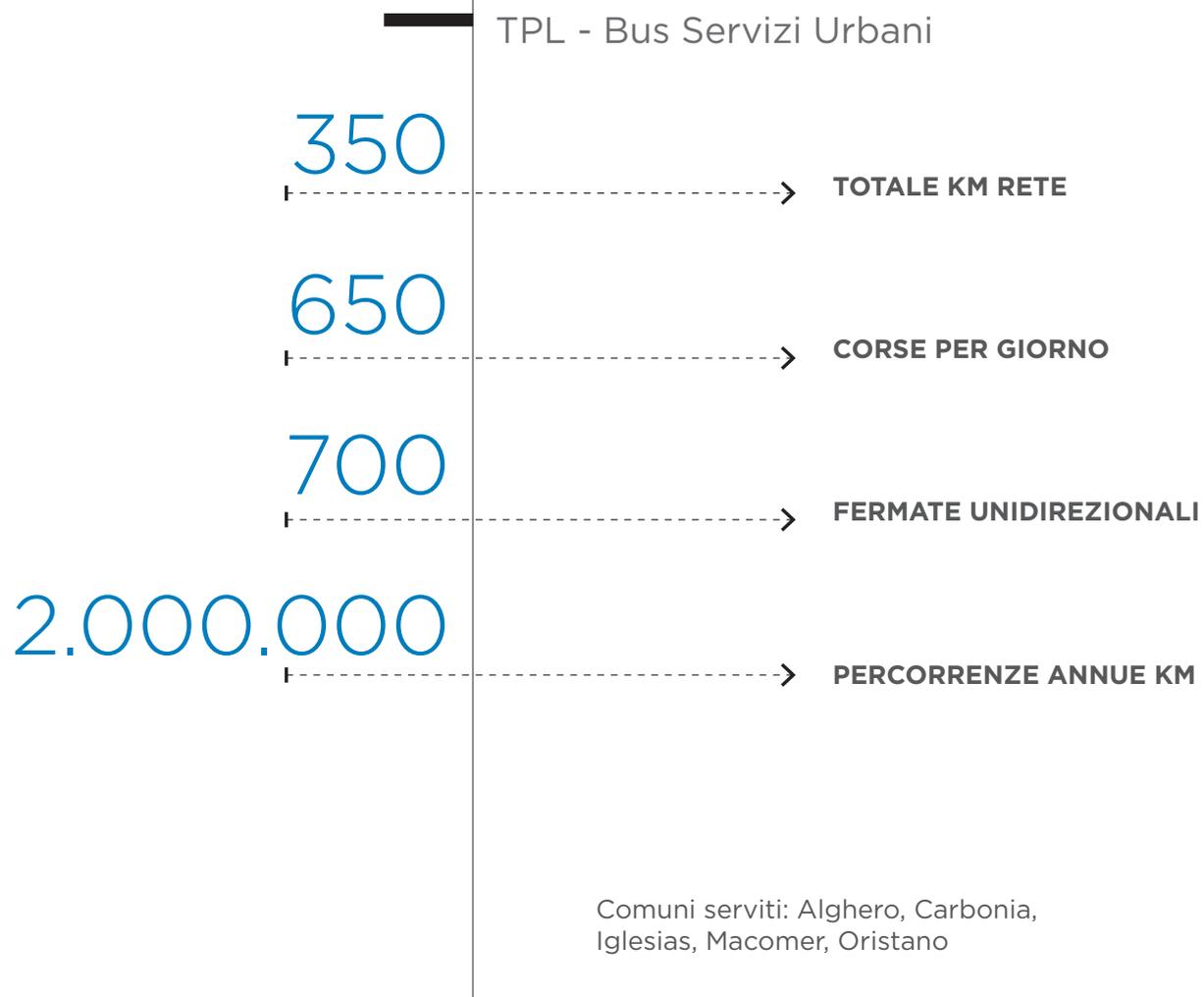
ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2016



ARST IN CIFRE



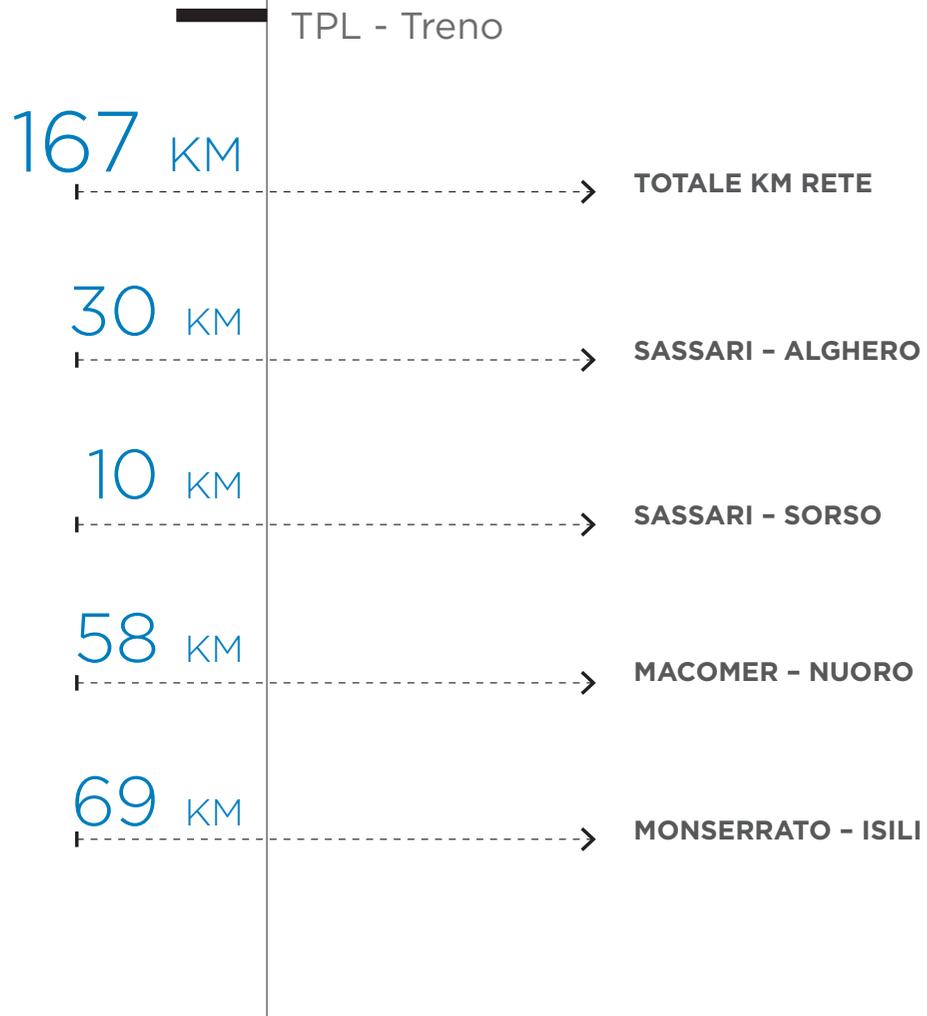
dati aggiornati
al 31-12-2016





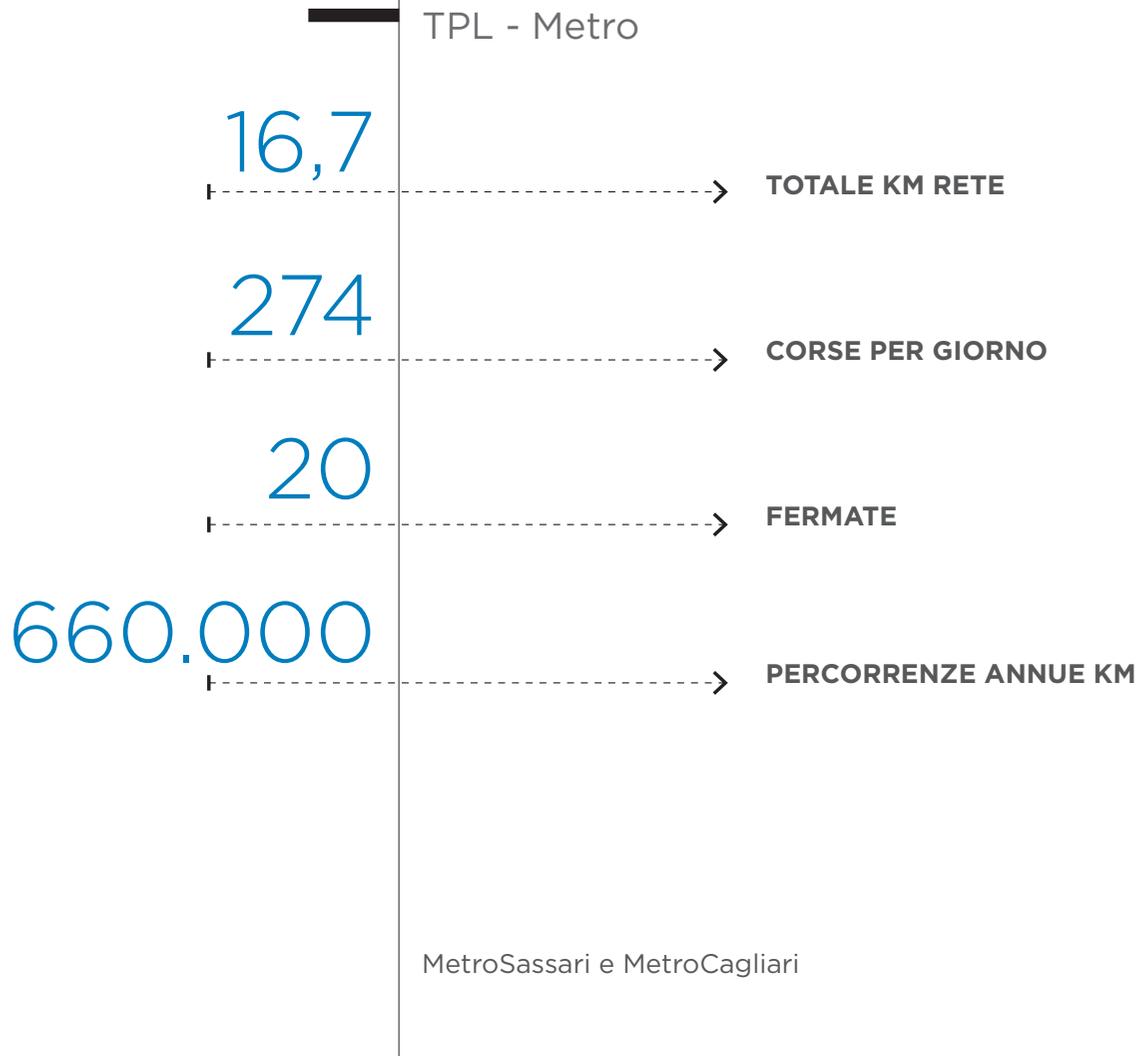


ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2016

ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2016

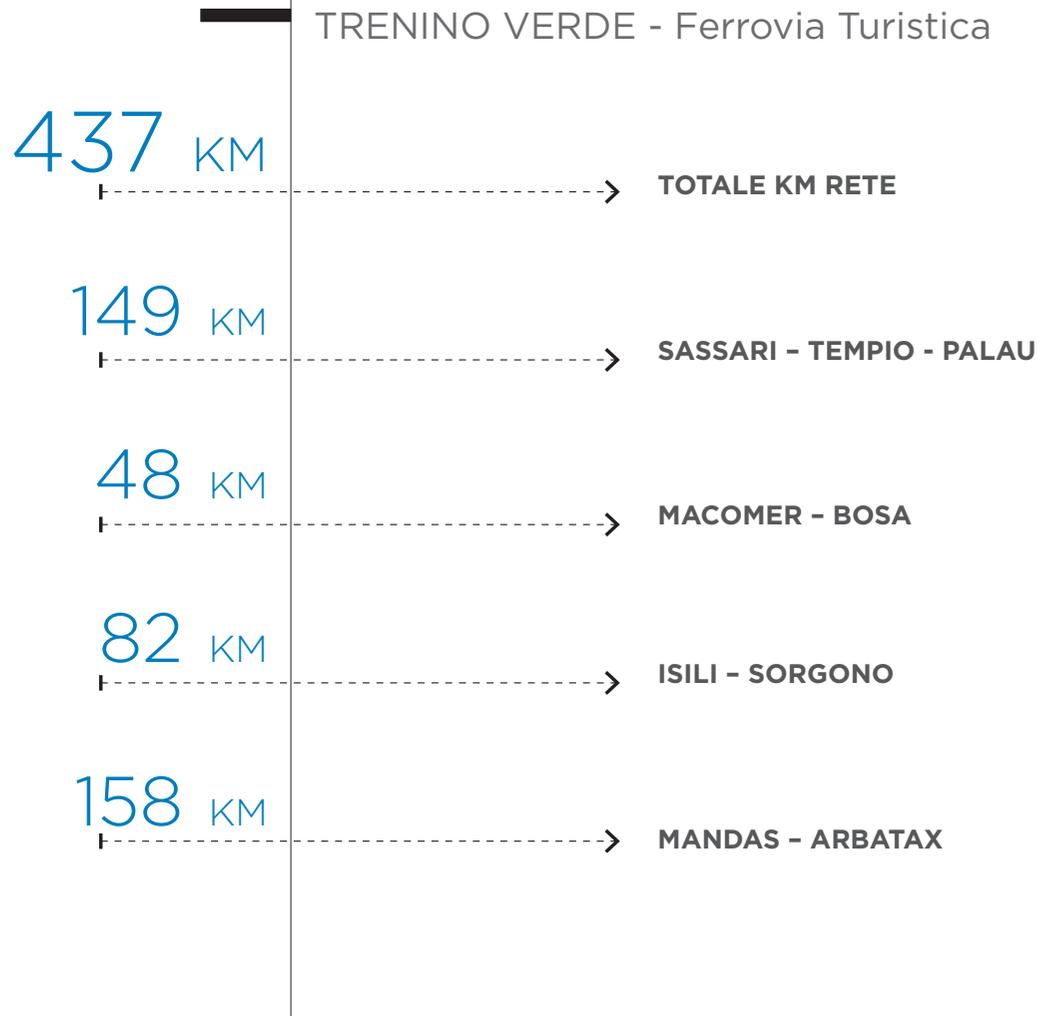








ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2016





ARST IN CIFRE

SERVIZI DI INGEGNERIA

30 PROGETTI



in carico per
infrastrutture e per la
mobilità

200 MILIONI



il valore complessivo
delle opere

SERVIZI PATRIMONIALI

Gestione di oltre

6.000

particelle catastali

trasferite dal demanio statale

1.770



già regolarizzate e
trasferite a RAS

4.680



da regolarizzare





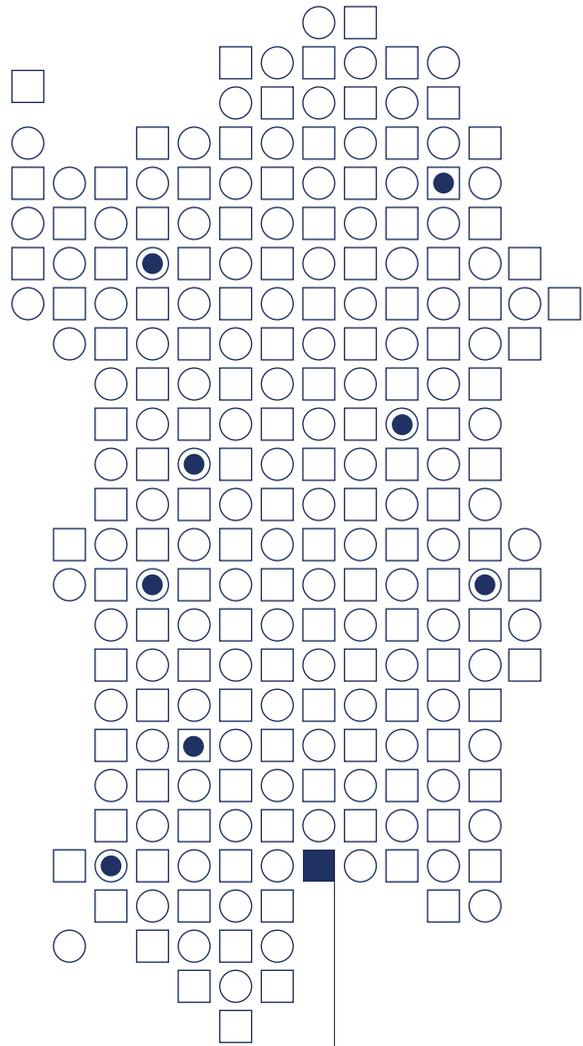
ORGANIZZAZIONE

SEDI TERRITORIALI PRINCIPALI

Cagliari
Sassari
Macomer
Nuoro
Oristano
Lanusei
Iglesias
Olbia
Guspini

SEDI TERRITORIALI SECONDARIE E DEPOSITI

Abbasanta
Ales
Alghero
Bolotana
Bono
Bosa
Carbonia
Carloforte
Dorgali
Escalaplano
Fluminimaggiore
Fonni
Gairo
Isili
Laconi
Nule
Nulvi
Perfugas
Pozzomaggiore
Sadali
San Vito
Sanluri
Santa Teresa di Gallura
Sant'Anna Arresi
Santadi
Senorbi
Siniscola
Sorgono
Tempio
Tortolì
Villacidro



SEDE CENTRALE

Cagliari via Posada 8 - 10

LEGENDA E GLOSSARIO

Riportiamo un glossario degli indicatori e dei termini più utilizzati nell'ambito della Relazione sulla Gestione.

TPL. Trasporto Pubblico Locale, ovvero il mercato degli operatori che svolgono un'attività di trasporto sottoposta a un obbligo di servizio pubblico imposto dall'autorità competente e contenuto in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma di carattere generale. Per l'assolvimento dell'obbligo contrattuale di servizio pubblico l'operatore del servizio riceve una compensazione.

MIT. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

RAS. Regione Autonoma della Sardegna.

FdS. Ferrovie della Sardegna. La Gestione Commissariale Governativa di servizi di trasporto pubblico locale su ferro poi confluita in ARST con deliberazione della Giunta regionale n. 13/21 del 4 marzo 2008.

FMS. Ferrovie Meridionali Sarde. La Gestione Commissariale Governativa di servizi di trasporto pubblico locale su gomma poi confluita in ARST con deliberazione della Giunta regionale n. 13/21 del 4 marzo 2008.

Compensazione. La compensazione, per il regolamento UE n. 1370/2007 art. 6 e Allegato, non dovrebbe eccedere l'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico.

Effetto Finanziario Netto. L'effetto finanziario netto, per il regolamento UE n. 1370/2007 art. 6 e Allegato, è calcolato secondo lo schema: costi sostenuti, meno ricavi da titoli di viaggio, meno qualsiasi altro ricavo o effetto positivo generato dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, più un ragionevole margine di utile.

Split Payment. Split vuol dire spaccare/rompere e indica un'operazione di scissione. Il DDL di Stabilità ha introdotto dal 2015 lo split payment, che prevede il pagamento dell'IVA direttamente all'Erario da parte dell'ente pubblico. In base allo split payment, da un punto di vista finanziario, l'operazione viene "spaccata" in due e, di conseguenza, la PA o i soggetti sottoposti a controllo analogo come ARST, versano al proprio fornitore l'importo della fattura relativa alla cessione o alla prestazione al netto dell'IVA.

Bus-Km. Indicatore del trasporto automobilistico corrispondente al totale dei chilometri percorsi dalla flotta di Autobus in un dato arco temporale. È una misura dell'offerta dell'impresa di trasporto automobilistico.

Treni-Km. Indicatore del trasporto ferroviario corrispondente al totale dei chilometri percorsi dai treni in un dato arco temporale. È una misura dell'offerta dell'impresa di trasporto ferroviario.

TdV. Titolo di Viaggio. Il titolo di viaggio, detto anche ticket o più comunemente biglietto, corrisponde a un'imposta da pagare per usufruire del servizio di trasporto pubblico come autobus, tram e ferrovia.

A/R. Andata e Ritorno. Titolo di viaggio che consente la percorrenza, entro un determinato arco temporale, nei due sensi di marcia di una determinata linea o rete di trasporto.

Clearing. In ambito trasportistico rappresenta la procedura di ripartizione degli introiti da titoli di viaggio tra le diverse aziende che effettuano il servizio di trasporto con sistemi integrati di tariffazione integrata.

EBITDA. È l'indicatore di redditività della sola gestione operativa. È calcolato come differenza tra i ricavi e i costi operativi, quindi senza considerare gli ammortamenti e le svalutazioni dei beni, il saldo della gestione finanziaria, il saldo relativo alle attività straordinarie e le imposte del periodo.

EBIT. È l'indicatore di redditività che tiene conto, oltre che della gestione operativa, degli ammortamenti e delle svalutazioni dei beni. Si calcola sottraendo queste ultime dall'EBITDA.

EBT. Earnings Before Taxation, EBT, tiene conto anche del saldo della gestione finanziaria e delle partite straordinarie, ovvero delle sopravvenienze attive o passive derivanti da esercizi precedenti o relative a fatti estranei alla gestione caratteristica dell'impresa.

EAT. Earnings After Taxation. È il risultato netto di esercizio che tiene conto anche dell'impatto sull'utile d'impresa della gestione fiscale. Si calcola sottraendo le imposte di competenza dell'esercizio dall'EBT.

Cash Flow. È la misura del saldo di cassa reso effettivamente disponibile (free cash flow) per la Società al termine dell'esercizio. Tiene conto dei soli effettivi esborsi di cassa sia positivi che negativi. Si calcola sommando al risultato di esercizio (EAT), gli ammortamenti e le svalutazioni dei beni, poste che hanno un impatto sull'utile o il reddito in formazione, ma non rappresentano effettive movimentazioni di cassa. Se si volesse calcolare il flusso di cassa effettivamente disponibile per gli azionisti andrebbero sottratti anche gli investimenti effettuati nel periodo.

ROI. È il rapporto tra l'EBITDA e il capitale investito x 100, dove il capitale investito è calcolato come somma del capitale circolante e delle attività fisse. È una misura di redditività che consente di valutare il risultato operativo in rapporto al capitale effettivamente utilizzato. È un indice utilizzato per una valutazione comparativa della redditività operativa rispetto a investimenti alternativi.

ROS. Return On Sales. È il rapporto tra EBITDA e i ricavi totali netti (sales) x 100. È una misura di quante unità cresce il risultato operativo per ogni 100 unità di ricavi.

INDICE



KEY FACTS	II
ARST IN CIFRE	6
ORGANIZZAZIONE	22
LEGENDA E GLOSSARIO	24
PROFILO	28
ORGANI SOCIALI	29
LETTERA ALL'AZIONISTA	30
RELAZIONE SULLA GESTIONE	32
RISULTATI DI SINTESI ANNO FINANZIARIO 2016	33
L'ESERCIZIO 2016 IN SINTESI	34
IL QUADRO MACROECONOMICO REGIONALE	38
IL MERCATO DI RIFERIMENTO	40
PRINCIPALI ACCADIMENTI DEL 2016	42
PRODUZIONE E SERVIZI OFFERTI	44
ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	64
INVESTIMENTI	70
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	72
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	73
ALTRE INFORMAZIONI	74
PROPOSTA DI DELIBERA	82
BILANCIO DI ESERCIZIO	84
STATO PATRIMONIALE	85
CONTO ECONOMICO	93
NOTA INTEGRATIVA	97
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	120
RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE	124

PROFILO

ARST è la maggiore Azienda di Trasporto Pubblico Locale in Sardegna e una delle più importanti a livello nazionale. È un operatore multimodale che svolge la sua attività in maniera integrata su 5 diverse reti di trasporto: Ferrovia TPL, Ferrovia turistica, Metro, Autobus extra-urbano e Autobus urbano. La Società, infatti, gestisce la ferrovia turistica “il Trenino Verde”, il secondo attrattore turistico della Sardegna dopo la Costa Smeralda. Le attività che ARST svolge per conto della Regione non si limitano a quelle legate alla mobilità delle persone, ma riguardano anche importanti servizi di ingegneria, di stazione appaltante e di gestione patrimoniale. Queste competenze diversificate e integrate sono il capitale immateriale con cui la Società si prepara ad affrontare le sfide del futuro con la volontà di continuare — ieri, oggi come domani — a riconnettere persone e territori della Sardegna accompagnandoli nella loro crescita verso il mondo che cambia.

ORGANI SOCIALI

ORGANO AMMINISTRATIVO

Amministratore Unico

Chicco Porcu

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Franco Di Ciaula

Membri effettivi

Lorenzo Tartaglione

Daniela Sacco

ORGANO DI REVISIONE

Revisore

Enrico Gaia

LETTERA ALL'AZIONISTA

Egregio Signor Azionista,

L'Annual Report che vi presentiamo è a corredo del Bilancio di Esercizio relativo al periodo 01.01.2016 - 31.12.2016. Il Bilancio si chiude oltre i termini previsti dall'articolo 13 dello Statuto a causa dei tre avvicendamenti che hanno riguardato l'Organo Amministrativo nel corso degli ultimi 12 mesi, di cui l'ultimo avvenuto soltanto il 29 settembre 2017. Per questo abbiamo ritenuto indispensabile, prima di procedere alla stesura del Bilancio di Esercizio, svolgere un'approfondita review della performance operativa della Società oltre che degli scenari di settore e del suo quadro regolatorio.

Tale review ha richiesto alcune settimane di tempo, ma ha consentito sia di raccogliere informazioni utili per una rappresentazione la più completa possibile dell'andamento Societario, sia di mettere in campo le prime azioni correttive e le prime basi per un piano industriale di concreto rilancio dell'attività.

Da quest'analisi, oltre ai dati operativi e finanziari, è emerso come ARST abbia tutte le potenzialità, in termini di capitale umano, tecnico e patrimoniale, per continuare a essere un player fondamentale nelle politiche di trasporto pubblico della Regione. Questo indipendentemente dallo scenario che la Società si troverà ad affrontare all'avvicinarsi del 3 dicembre 2019, la data limite entro la quale gli affidamenti dei servizi di Trasporto Pubblico Locale dovranno conformarsi al regolamento comunitario 1370/2007.

ARST è pronta ad affrontare le sfide del futuro riscrivendo in chiave moderna quello che ha sempre fatto pur con le criticità che derivano da risorse limitate: connettere persone, imprese e territori a cominciare da quelli più deboli, disagiati e apparentemente marginali. In particolare la Società vuole affrontare questa

fase nuova lavorando assieme agli operatori pubblici e privati della Sardegna per sperimentare, fermi restando gli obblighi dei contratti di servizio pubblico, soluzioni per la mobilità delle persone che siano sempre più flessibili e integrate per modalità di trasporto e per sistema tariffario.

ARST guarda a questi scenari in cambiamento forte anche dell'esperienze e del ruolo svolto per la Regione in ambiti diversi dal TPL, come i Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e di Gestione Patrimoniale. Oggi la Società ha in carico 30 progetti per un totale di quasi 200 milioni di euro d'investimenti in infrastrutture per la mobilità: da quelle per le zone urbane, come la rete Metro di Cagliari, a quelle che attraversano zone rurali, come la rete regionale delle piste ciclabili.

Per realizzare queste prospettive e, insieme, salvaguardare il notevole patrimonio di competenze e di passione di cui sono portatori le oltre 2.100 donne e uomini che con incredibile dedizione lavorano tutti i giorni in ARST, saranno determinanti le scelte dell'Azionista in merito alla definizione dei bacini di traffico, dei relativi sistemi di governance e delle modalità attraverso le quali rinnovare i contratti di servizio. Scelte alla cui definizione ci proponiamo di contribuire, ma alle quali ci prepariamo consapevoli delle difficoltà, ma anche della forza di una grande Azienda da sempre al servizio della mobilità dei sardi e della Sardegna.

Chicco Porcu



RELAZIONE SULLA GESTIONE

RISULTATI DI SINTESI ANNO FINANZIARIO 2016

Riportiamo i principali indicatori della performance operativa, economica, patrimoniale e finanziaria, degli anni 2016 e 2015, riclassificati secondo logiche gestionali.

CONTO ECONOMICO SINTETICO

VALORI IN EURO

	2016	2015	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	117.530.370	114.830.255	2,4
TOTALE COSTI OPERATIVI	115.970.873	110.622.104	4,8
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	1.559.497	4.208.151	(62,9)
AMMORTAMENTI NETTI (1)	1.234.607	960.565	28,53
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2)	2.006.201	1.046.839	91,64
EBIT	(1.681.311)	2.200.747	(176,4)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(1.569.850)	(2.328.287)	(32,6)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE	400.223	1.932.872	(79,3)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	(2.850.938)	1.805.332	(257,9)
IMPOSTE SUL REDDITO	(352.864)	(572.857)	(38,4)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	(3.203.802)	1.232.475	(359,9)
CASH FLOW (1+2+3)	37.006	3.239.879	(98,9)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO

VALORI IN EURO

	2016	2015	Δ %
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	24.829.211	37.577.014	(33,9)
ATTIVO FISSO	64.981.427	46.196.958	40,7
TOTALE ATTIVO NETTO	89.810.638	83.773.972	7,2
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	60.811.119	51.570.651	17,9
CAPITALE NETTO	28.999.519	32.203.321	(9,9)
TOTALE CAPITALE INVESTITO	89.810.638	83.773.972	7,2

L'esercizio si chiude con un **livello dei ricavi operativi** in leggera crescita (2%) rispetto al 2015 grazie soprattutto ai ricavi da TdV (+4,6%) e dal contratto di servizio per il Trenino Verde (+25%). In quest'ultimo caso, però, si tratta di un incremento bilanciato dai costi relativi a importanti attività di manutenzione ordinaria della rete ferroviaria turistica.

Sul lato dei **costi operativi** i principali incrementi sono legati all'aumento dei costi del personale, +5%, dovuti all'impatto del nuovo CCNL. L'elevata età media dei rotabili automobilistici ha portato ad un aumento dei **costi di manutenzione** (+14%) e delle spese per il gasolio che costituiscono la voce principale delle **materie prime e di consumo** (+3%).

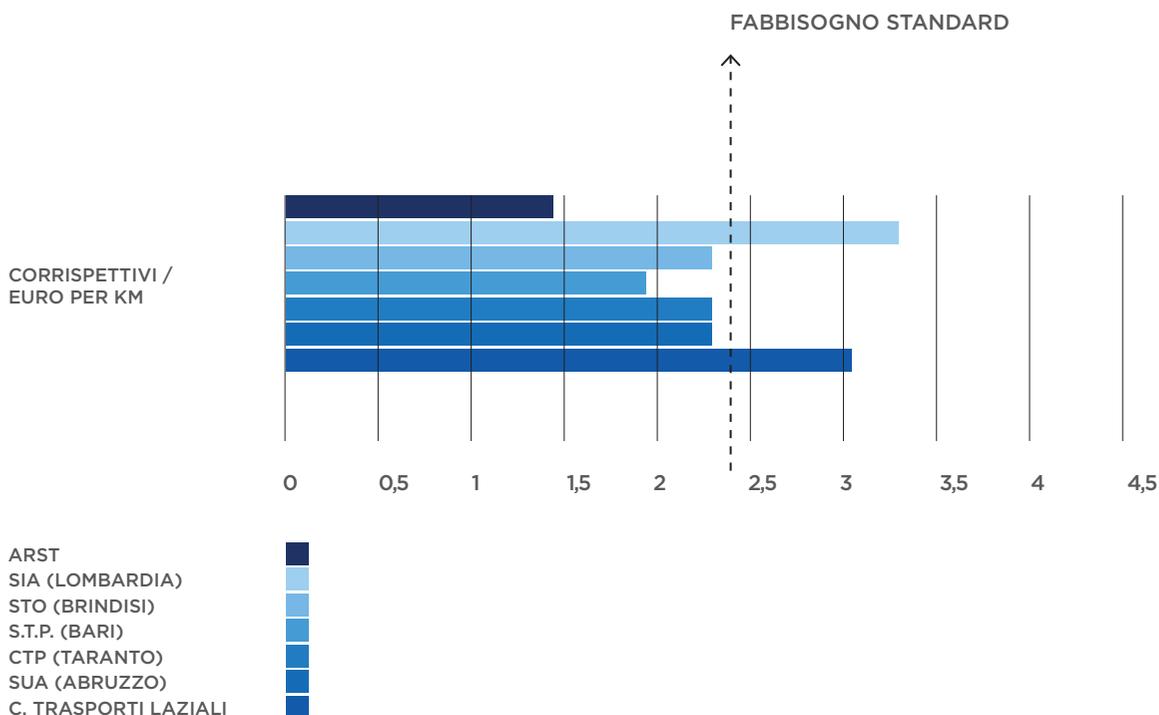
Le **spese per i servizi professionali** crescono soprattutto a causa dei contenziosi che la Società deve affrontare per i Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante svolti per RAS e non coperti, per ora, da specifica convenzione.

Il **marginale operativo (EBITDA)** dell'esercizio è stato pari a 1.559.497 euro in calo rispetto al 2015. Il **risultato netto finale** è negativo per 3.203.802 euro soprattutto per effetto delle politiche di svalutazione dei crediti e per la sopravvenienza di oneri straordinari. Il **cash flow di esercizio** è marginalmente positivo.

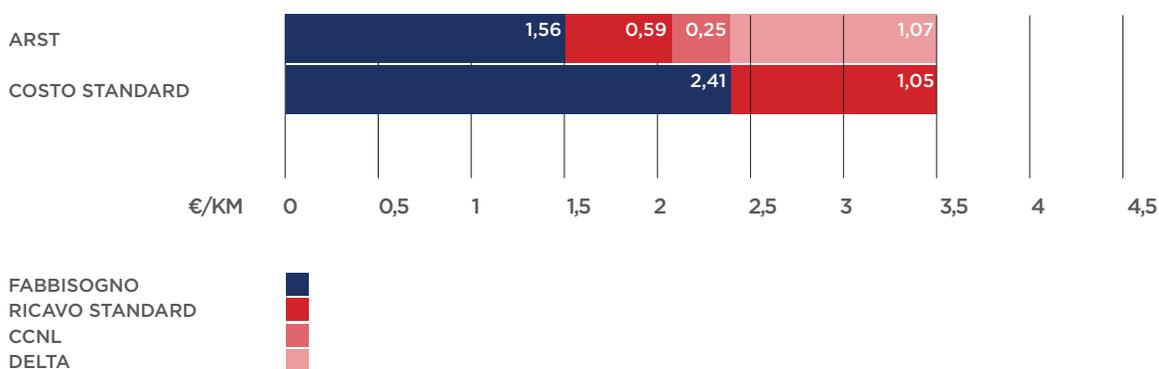
Sul conto economico pesano i costi per **attività, svolte per conto della RAS, non legate al TPL**, rispetto alle quali ARST ha avviato specifiche richieste di copertura trovando un parziale accoglimento che porterà, però, benefici all'attività operativa soltanto dal 2018.

Ulteriori dati e approfondimenti sono reperibili nella sezione sull'*Andamento della Gestione Economica, Finanziaria e Patrimoniale* e nella *Nota Integrativa*.

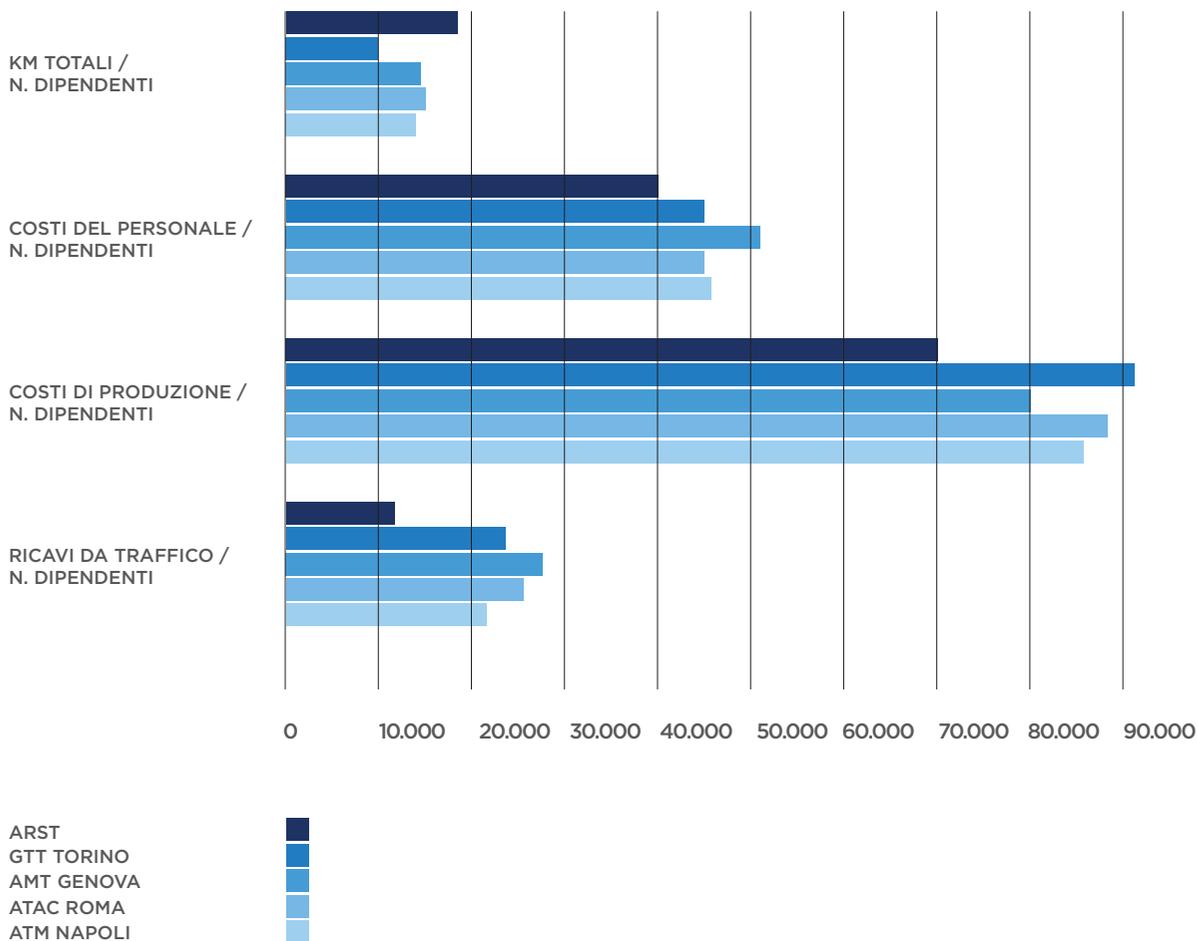
L'analisi di benchmarking, svolta nel mese di ottobre 2017, ha rilevato un livello di corrispettivi per i servizi automobilistici (sinteticamente "su gomma") molto al di sotto della media nazionale. ARST ha un livello di corrispettivo pari a 1,5 €/Km contro una media, calcolata su una selezione di operatori nazionali comparabili, pari a 2,4 €/Km.



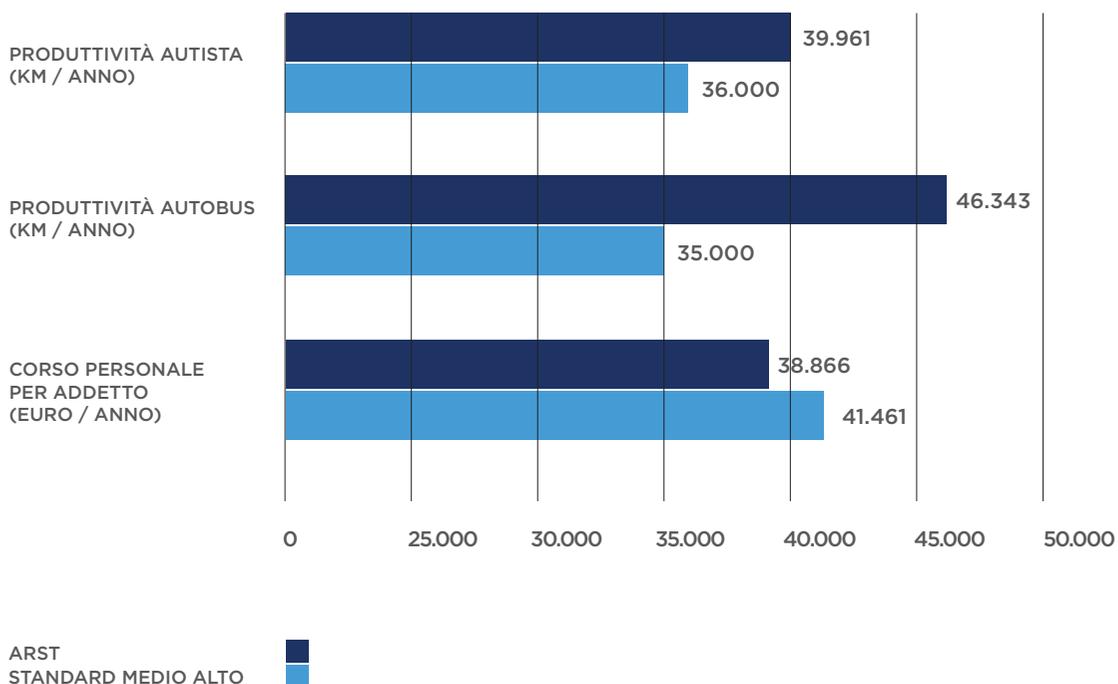
Se in Sardegna fosse applicato il **modello dei costi standard**, che sarà la base per tutte le gare di affidamento dei servizi di TPL a partire dal prossimo 3 dicembre 2019, i corrispettivi riconosciuti ad ARST, a parità di offerta chilometrica, sarebbero più alti di circa 1 euro a Km (vedi DELTA nel grafico). Questo garantirebbe ad ARST le risorse per un **tasso di rinnovo** di almeno 100 bus all'anno e per investimenti sugli impianti, sulle fermate e sulle piattaforme digitali con notevoli benefici per la qualità e la flessibilità dell'offerta e per l'integrazione modale e tariffaria.



L'analisi di benchmark conferma anche i **buoni livelli di efficienza e produttività** di ARST rispetto ad aziende di TPL nazionali comparabili per tipologia di rete e per servizi di trasporto offerti. L'unico confronto negativo è quello legato ai **ricavi da traffico** rapportato al numero dei dipendenti. Parametro influenzato, soprattutto, dalla densità abitativa e dal contesto socio-economico piuttosto che dalla capacità operativa della Società.



I livelli di **produttività del personale e di efficienza operativa** nell'utilizzo dei rotabili sono, per ARST, più elevati rispetto alla fascia medio-alta utilizzata dai tecnici del MIT per il calcolo dei costi standard. Su questo argomento è in fase di pubblicazione una specifica delibera ministeriale.



Complessivamente l'analisi quantitativa di benchmark sui principali parametri di produttività del settore, confermano che **ARST è tra i più efficienti operatori TPL del mercato italiano nella modalità su gomma.**

Questa efficienza ha consentito all'Azienda - pur con i corrispettivi di servizio più bassi d'Italia e con il gravame di costi non operativi voluti da RAS - di mantenere una **situazione patrimoniale sufficientemente solida.**

Il prezzo da pagare è stato, però, un decadimento del livello di servizio in particolare per la mancanza di investimenti sul parco rotabile, sulle infrastrutture operative e, in generale, sulla digitalizzazione del servizio.

Per rilanciare la qualità dei servizi offerti e creare le condizioni per una crescita della quota della domanda di mobilità coperta dal trasporto pubblico, è necessario implementare un piano industriale che abbia un orizzonte temporale sufficientemente lungo. Gli obiettivi di qualità del servizio su rotabili e infrastrutture operative andranno sostenuti - nel rispetto dei vincoli sulla compensazione degli obblighi di servizio pubblico fissati dalle norme europee - da corrispettivi e investimenti adeguati.

I dati Istat elaborati da CRENOS nel 23mo rapporto 2016 sull'Economia della Sardegna, riportano un PIL in termini reali della Sardegna pari a 31,6 miliardi di euro, in lieve flessione rispetto all'anno precedente (-0,45%). Nel 2014 il PIL sardo per abitante è stato pari a 19.021 euro superiore ai 16.762 euro del Mezzogiorno, ma inferiore al dato nazionale pari a 25.257 euro.

La nota positiva per la Sardegna, secondo il centro di ricerca universitario, è un lievissimo riavvicinamento al livello nazionale del PIL reale pro capite. I tassi di crescita negativi del Mezzogiorno (-1,7% nell'ultimo anno e -1,8% in media nel quinquennio) indicano un aumento del divario rispetto al Centro-Nord e richiamano le difficoltà strutturali in cui si trovano le economie regionali meridionali.

L'andamento negativo del PIL è diretta conseguenza della flessione di due delle sue principali componenti, i consumi finali delle famiglie e gli investimenti. Nel 2014 le famiglie sarde hanno speso 21,3 miliardi di euro per l'acquisto di beni e servizi con un calo progressivo, particolarmente evidente dal 2012. In Sardegna nel 2014 i consumi per abitante sono stati pari a 12.808 euro, superiori al Mezzogiorno (11.629), ma inferiori ai 17.155 euro del Centro-Nord.

Scomponendo la spesa si osserva, dopo due anni consecutivi di riduzione, una generale tenuta degli acquisti di servizi che rappresentano circa la metà della spesa totale. Gli acquisti di beni non durevoli, invece, continuano a frenare i consumi (-2,9% in Sardegna e -1,5% in Italia) mentre la novità del 2014 è la ripresa, in tutti i territori, degli acquisti dei beni durevoli (autovetture, arredamento ed elettrodomestici) dove si registra +1,7% in Sardegna e +2,2 in Italia. Dati che, dopo le pesanti contrazioni rilevate nei quattro anni precedenti, possono essere interpretati come un primo segnale positivo di ripresa.

La componente del PIL legata agli investimenti fissi lordi è particolarmente influenzata dal clima di fiducia delle imprese che in base alle aspettative sul futuro modulano i loro piani di investimento. L'isola in sei anni dimezza il valore degli investimenti per abitante, passando dai 6.534 euro del 2007, superiore alla media nazionale, ai 3.181 euro del 2013, valore vicino a quello del Mezzogiorno. Il periodo 2009-2013 è caratterizzato da tassi di variazione degli investimenti pro capite negativi (-10,5% in Sardegna, -4,7% in Italia), tipici delle fasi di recessione a conferma di un quadro congiunturale di periodo ancora difficile.



Il 23mo Rapporto CRENOS 2016 analizza la mobilità interna e l'utilizzo dei trasporti pubblici locali, sulla base dei dati rilasciati dall'Istat nella "Banca dati indicatori territoriali per le politiche di sviluppo". In particolare viene analizzato l'utilizzo del trasporto pubblico da parte degli studenti e dei lavoratori pendolari nel periodo dal 2004 al 2014. Vengono considerati mezzi pubblici i treni, i tram, i bus, i pullman e le corriere. In Sardegna l'utilizzo dei mezzi pubblici risulta piuttosto altalenante rispetto a quanto si registra nel resto d'Italia. Nel 2014 la percentuale di utenti sardi che ha utilizzato i mezzi pubblici per i propri spostamenti, è stata pari a 15,3%, un valore inferiore del 5% rispetto alla media italiana (20,3%) e del 4% rispetto a quella del Mezzogiorno (19,3%).

Dal 2013 si assiste ad una diminuzione generalizzata dell'utilizzo dei mezzi pubblici, ma in Sardegna la variazione appare più marcata e pari al -10,1%, contro un valore medio nazionale del -2,1%. Nel corso degli ultimi cinque anni la variazione media annua in Sardegna è stata negativa (-2,2%), mentre si sono registrate variazioni positive sia nel Mezzogiorno (0,7%) che nel resto del paese (1,2%). La mobilità giornaliera in Sardegna, aggiornata al 2014, è pari a 693.675 spostamenti sistematici. Il mezzo più utilizzato è l'auto privata (67%), segue la mobilità lenta (pedonale, ciclistica etc.) al 21% e il trasporto pubblico locale al 12%.

Altri dati sono stati illustrati nel corso dell'incontro con gli enti locali e i rappresentanti delle imprese regionali di TPL, promosso lo scorso 17 novembre a Cagliari dall'Assessorato dei Trasporti guidato dall'Assessore Avv. Carlo Careddu. Durante questa iniziativa è stato esposto lo studio realizzato dai consulenti incaricati dalla Regione dal quale risulta che il 95% degli spostamenti ha origine e destinazione all'interno del territorio delle ex province sarde mentre solo il restante 5% ne attraversa i confini. La domanda è fortemente polarizzata intorno a Cagliari e

all'area di Sassari con altre rilevanti interrelazioni tra Carbonia, Iglesias e Cagliari e tra Alghero e Sassari.

Le zone definite a “domanda debole” sono composte da 78 Comuni, nell'Anglona, nel Meilogu, nel Marghine, nel Barigadu e nella Marmilla dove si riscontra anche un basso indice demografico, un alto indice di anzianità, una bassa densità abitativa e una conseguente scarsa domanda di mobilità.

I servizi di trasporto pubblico locale automobilistico della Sardegna sono erogati da 57 aziende delle quali 52 private e 5 pubbliche che producono 67.312.770 bus-chilometro all'anno di cui circa il 33% relativo ai servizi urbani.

Con l'incontro del 17 novembre 2017 la Regione ha iniziato la fase di ascolto propedeutica alla definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo che dovrà tenere conto dei poli attuali della domanda e dell'offerta TPL, dei tempi di percorrenza, dei collegamenti verso scuole, ospedali, grandi imprese etc.

I bacini dovranno necessariamente contenere un'utenza minima di 350mila abitanti e rispondere a un generale principio di sussidiarietà tra zone a domanda elevata e zone a domanda debole.

Si tratta di un quadro normativo complesso dove sono possibili diverse soluzioni che variano, in relazione alla modalità di trasporto su gomma o su ferro, per le modalità di affidamento e per la durata dei contratti di servizio.

Va ricordato che il TPL è il mercato degli operatori che svolgono un'attività di trasporto sottoposta a un obbligo di servizio pubblico imposto dall'autorità competente — nel caso della Sardegna la stessa Regione — e contenuto in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma di carattere generale.

Per l'assolvimento dell'obbligo contrattuale di servizio pubblico l'operatore del servizio riceve una compensazione.

Il regolamento UE n. 1370/2007, prevede che tale compensazione non debba eccedere l'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico.

Attività Operativa

Nell'aprile 2016 è stata pubblicata la gara d'appalto per la realizzazione della nuova tratta di MetroCagliari, **Repubblica-Matteotti** per un importo complessivo di circa 20 milioni di euro. Nel momento in cui si redigono le presenti note, la gara è stata aggiudicata e si è in attesa di poter sottoscrivere il relativo contratto per avviare la progettazione esecutiva in capo all'appaltatore.

Nel maggio del 2016 si è perfezionato l'acquisto della **nuova sede di via Posada**. Cessa pertanto il regime transitorio di locazione con i canoni finora riconosciuti al proprietario trasformati in acconto pagamento. Si chiude così positivamente una lunga procedura che ha interessato diverse articolazioni del sistema Regione, consentendo ad ARST di diventare proprietaria di una sede idonea per l'azienda unica costituita nel 2010 dalla fusione con FdS e FMS.

Il 30 giugno, con una breve cerimonia di inaugurazione a cui hanno preso parte le autorità regionali e locali, sono entrati in esercizio, a Sassari, **4 nuovi treni Stadler**. L'occasione ha consentito ad ARST di evidenziare concretamente l'impegno verso il rilancio del servizio ferroviario nel nord Sardegna considerato che le linee Sassari-Alghero e Sassari-Sorso sono tra le più frequentate a livello regionale.

Dal 1° settembre, è stato introdotto da parte di RAS un **nuovo sistema tariffario** che modifica profondamente l'assetto precedente. La semplificazione introdotta a vantaggio degli utenti **ridurrà per ARST i proventi a parità di passeggeri** per l'effetto combinato dell'ampliamento di alcune tratte tariffarie — specie nella fascia suburbana ove è maggiore la frequentazione — e della revisione di alcune distanze tra i diversi nodi. Si ritiene che anche la soppressione di alcune tipologie di TDV (A/R) e la possibilità di utilizzo indifferenziato, per orario e per giornata, degli abbonamenti studenti, produrrà una contrazione dei proventi a parità di traffico servito. Infine occorre segnalare che il 29 dicembre 2016, il socio ha provveduto a nominare il nuovo Amministratore Unico a sua volta sostituito, il 29 settembre 2017, dall'attuale A.U.

Altri Fatti di Rilievo

Il 2016 si è purtroppo aperto con il grave incidente metro-tramviario avvenuto il 19 gennaio a Cagliari. L'incidente ha provocato il ferimento di oltre 80 persone e ingenti danni ai 2 rotabili coinvolti che, ancora oggi, non risultano ripristinati. L'evento, oltre a comportare inevitabili conseguenze in termini di risarcimenti assicurativi e cause giudiziarie che ancora oggi non risultano definite, ha provocato una significativa riduzione del numero delle corse giornaliere in ragione della indisponibilità di 2 mezzi sui 9 totali (22%) con il conseguente abbassamento delle frequenze di passaggio ed in definitiva della qualità del servizio offerto.

Sono in via di definizione gli aspetti assicurativi legati al ripristino operativo di una delle vetture interessate. Il recupero della seconda è stato considerato dai tecnici Skoda molto improbabile. L'inchiesta giudiziaria ha condotto, come atto dovuto, all'iscrizione di 5 dipendenti aziendali nel registro degli indagati. Al momento in cui si redigono queste note, non si è ancora a conoscenza di eventuali rinvii a giudizio.

Il successivo (luglio 2016) incidente ferroviario avvenuto in Puglia, che ha provocato oltre 20 morti, ha innescato una serie di decisioni nazionali (ANSF) in materia di sicurezza dei sistemi ferroviari che hanno avuto importanti conseguenze anche sulla nostra circolazione ferroviaria (disposizioni USTIF). In particolare è stata disposta la **predisposizione, entro dicembre, di un SGS (Sistema Gestione Sicurezza)** analogo a quello richiesto per le ferrovie interconnesse, da attuare entro marzo. Per la Società si tratta di una disposizione particolarmente impegnativa che, ancora oggi, non risulta tuttavia applicata in attesa della definitiva approvazione. Nel frattempo sono in vigore diverse misure temporanee mitigative del rischio disposte dalle Direzioni di Esercizio in attuazione di direttive USTIF. Si tratterà di mettere in atto numerosi interventi onerosi non solo dal punto di vista finanziario, ma anche organizzativo.

Il percorso è tuttavia del tutto condiviso dall'Azienda che potrà in questo modo avviare un rapido processo di ammodernamento assolutamente necessario a prescindere dalle disposizioni nazionali, non semplici da applicare in una ferrovia isolata (non interconnessa).

Anche nel 2016 l'Azienda ha esercitato la propria attività statutaria attraverso 5 diverse modalità di trasporto e precisamente:

- servizi automobilistici extraurbani, erogati sulla base del vigente Contratto con RAS;
- servizi automobilistici urbani erogati nei comuni di Alghero, Carbonia, Iglesias, Oristano e Macomer, sulla base del vigente contratto di servizio con RAS;
- servizi ferroviari TPL;
- servizi ferroviari turistici;
- servizi metrotramviari di MetroCagliari e MetroSassari, dal 1° gennaio 2015 anch'essi in esecuzione di specifico contratto di servizio biennale con affidamento diretto.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari turistici del Trenino Verde, essi sono stati ricompresi in un nuovo contratto di servizio triennale specifico per complessivi € 15.000.000 IVA compresa.

Tutti questi contratti sono in scadenza entro il 2019 con evidenti difficoltà nel pianificare lo sviluppo futuro dell'attività. I contratti in essere sono, inoltre, basati sulle velocità di percorrenza media e **non tengono conto dell'effetto finanziario netto della compensazione per l'obbligo di servizio pubblico**. In sostanza sono penalizzanti per chi svolge, come ARST, servizi per le zone a domanda debole con bassi ricavi da TdV e premianti per chi svolge servizi nelle zone urbane.

Accanto a questi contratti di servizio legati al settore del trasporto, **ARST opera per la Regione in ambiti diversi dal TPL**, come i Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e per la Gestione Patrimoniale di oltre 6.000 particelle catastali. In particolare la Società ha in carico 30 progetti per un totale di quasi 200 milioni di euro d'investimenti in infrastrutture per la mobilità: da quelle per le zone urbane, come la rete Metro di Cagliari, a quelle che attraversano zone rurali, come la rete regionale delle piste ciclabili. Per tutte queste attività ARST ha formalizzato la richiesta di una specifica convenzione in modo da non farne ricadere gli oneri, almeno per il futuro, sulle attività di trasporto pubblico.

La Produzione del Servizio Automobilistico

Il 2016 si è chiuso con una produzione netta totale pari a 37.630.149 bus-Km.

Relativamente alle sole linee extraurbane le percorrenze totali sono state di 35.537.378 bus-Km mentre quelle urbane hanno assommato complessivamente a 2.092.771 bus-Km.

Rispetto al 2015 il totale delle percorrenze effettive è aumentato di 284.196 Km.

TREND 2012 - 2016

		KM AUTORIZZATI (KmA)	KM SOPPRESSIONI (KmS)	KM INTENSIFICATI (Kml)	KM EFFETTIVI (KmE)	SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	KmS/ KmA	Kml/ KmA
EXTRA	2016	35.378.019	196.517	355.877	35.537.378	0,45%	0,56%	1,01%
EXTRA	2015	35.288.933	283.859	322.292	35.327.366	0,11%	0,80%	0,91%
EXTRA	2014	35.671.925	240.304	381.762	35.813.383	0,40%	0,67%	1,07%
EXTRA	2013	35.851.012	264.605	349.238	35.935.645	0,24%	0,74%	0,97%
EXTRA	2012	35.746.846	371.482	270.504	35.645.868	-0,28%	1,04%	0,76%
EXTRA '16-'15	△	89.086	(87.342)	33.585	210.012			
URBANO	2016	2.098.318	6.130	583	2.092.771	-0,26%	0,29%	0,03%
URBANO	2015	2.027.353	9.448	682	2.018.587	-0,43%	0,47%	0,03%
URBANO	2014	1.896.333	13.936	1.985	1.884.382	-0,63%	0,73%	0,10%
URBANO	2013	1.914.691	21.862	1.222	1.894.052	-1,08%	1,14%	0,06%
URBANO	2012	1.891.173	16.327	1.119	1.875.965	-0,80%	0,86%	0,06%
URBANO '16-'15	△	70.965	(3.318)	(99)	74.184			
TOTALI	2016	37.476.337	202.647	356.460	37.630.150	0,41%	0,54%	0,95%
TOTALI	2015	37.316.286	293.307	322.974	37.345.953	0,08%	0,79%	0,87%
TOTALI	2014	37.568.258	254.240	383.747	37.697.765	0,34%	0,68%	1,02%
TOTALI	2013	37.765.703	286.467	350.460	37.829.696	0,17%	0,76%	0,93%
TOTALI	2012	37.638.019	387.809	271.623	37.521.832	-0,31%	1,03%	0,72%

La sola lettura dei dati non consente tuttavia di evidenziare come, nonostante l'aumento delle percorrenze, si sia proceduto ad una efficace attività di razionalizzazione e riorganizzazione della rete con "recupero" di collegamenti caratterizzati da frequentazioni molto basse a vantaggio di incrementi dell'offerta specie per l'intensificazione delle corse con domanda insoddisfatta.

Nel 2016 sono state effettuate corse aggiuntive per complessivi 247.518 bus-Km.

Questo valore è superiore a quello registrato sia nel 2015 che nel 2014.

A ciò si aggiunga che qualora non si fosse proceduto alle riorganizzazioni e razionalizzazioni sopra ricordate, l'incremento delle percorrenze autorizzate sarebbe stato superiore di 450.000 bus-Km a causa:

- delle giornate di calendario superiore rispetto al 2015 (anno bisestile e 2 giorni feriali in più);
- chiusura del TPL ferroviario della tratta Sassari-Nulvi e sua trasformazione in servizio automobilistico;
- istituzioni navette per Settimo e Policlinico da Sestu;
- modifiche alla viabilità di Monastir.

In assenza di interventi le percorrenze autorizzate avrebbero raggiunto i 37,8 milioni di bus-Km.

Nella tabella che segue sono riportate le percorrenze per tipologia.

SERVIZI DI LINEA EXTRAURBANI

ANNO	KM AUTORIZZATI (KmA)	KM SOPPRESSI (KmS)	KM INTENSIFICATI (Kml)	KM EFFETTIVI KmA-KmS+Kml	% SOPPRESSI KmS/KmA	% INTENSIFICATI Kml/KmA
2016	35.378.019	196.517	355.877	35.537.378	0,56%	1,01%
2015	35.288.933	283.859	322.292	35.327.366	0,80%	0,91%
2014	35.671.925	240.304	381.762	35.813.383	0,67%	1,07%
Δ '16-'15	89.086	(87.342)	33.585	210.013	-0,25%	0,09%

Nonostante il peggioramento della situazione del parco autobus, con ulteriore riduzione del numero dei mezzi a disposizione a causa della obsolescenza complessiva del parco e della conseguente incrementata vulnerabilità dello stesso, si sono garantite maggiori corse intensificative (+1,01%).

Per quanto attiene la regolarità dei servizi, la percentuale complessiva di soppressioni è stata pari allo 0,56% ancora in riduzione rispetto al 2015 (0,80%) e 2014 (0,67%) nonostante le gravi carenze del parco mezzi.

SERVIZI DI LINEA URBANI

ANNO	KM AUTORIZZATI (KmA)	KM SOPPRESSI (KmS)	KM INTENSIFICATI (Kml)	KM EFFETTIVI KmA-KmS+Kml	% SOPPRESSI KmS/KmA	% INTENSIFICATI Kml/KmA
2016	2.098.318	6.130	583	2.092.771	0,29%	0,00%
2015	2.027.353	9.448	682	2.018.587	0,47%	0,03%
2014	1.896.334	13.936	1.985	1.884.383	0,73%	0,10%
Δ '16-'15	70.965	(3.318)	(682)	73.601	-4,67%	-0,96%



La Produzione del Servizio Ferroviario TPL

La produzione complessiva ferroviaria TPL è stata nel 2016 pari a 1.037.693 treni-Km, rispetto ai 1.055.056 treni-Km del 2015, al lordo dei treni-Km materiali necessari alle ordinarie attività di manutenzione della linea, delle corse sostitutive automobilistiche e dei treni necessari al posizionamento dei convogli nelle stazioni di partenza.

La riduzione della produzione chilometrica (-5,3% rispetto al 2014) prosegue per l'interruzione della linea Monserrato-Mandas a causa della chiusura al transito, da parte USTIF, del ponte a travata metallica in agro di Barrali.

Tale disposizione — assunta pur in presenza di probante documentazione tecnica che ne avrebbe consentito per un altro anno la transitabilità — ha comportato necessariamente l'organizzazione di onerosi servizi sostitutivi su gomma il cui corrispettivo contrattualmente riconosciuto dalla RAS è significativamente inferiore rispetto a quello previsto per gli ordinari servizi ferroviari pur con la struttura dei costi che rimane essenzialmente invariata a meno dei costi di trazione.

Le difficoltà tecniche ed economiche che gli interventi su tale tipo di opere d'arte comportano, rendono particolarmente vulnerabile non solo la regolarità del servizio ferroviario, ma anche e specialmente, la stabilità dei conti dell'intera Azienda. Né possono trascurarsi le nuove complessità sia di origine amministrativa — che promanano dal nuovo codice degli appalti — sia di natura tecnica per la specificità delle opere necessarie da realizzarsi in particolari condizioni operative e nel rispetto di stringenti norme ambientali. Tenuto conto che nel momento in cui sono redatte le presenti note, le opere risultano finalmente appaltate e consegnate dopo ben 2 gare andate deserte, si confida di poter riaprire all'esercizio a partire dal 2018.

L'immissione in servizio dei 4 nuovi treni STADLER presso la Direzione di Esercizio (D.E.) di Sassari-Macomer ha tuttavia contribuito a migliorare la regolarità dell'esercizio in quella Direzione non risultando, tuttavia, sufficiente a fornire risposte adeguate alla domanda di trasporto ferroviario nel nord Sardegna che risulta particolarmente vivace. Occorre sottolineare positivamente l'ottimo esito, in termini di gradimento ed utilizzo da parte dei viaggiatori, dei nuovi rotabili che, si ricorda, sono direttamente mantenuti dagli stessi fornitori. Ulteriori 5 nuovi treni, pure acquisiti dallo stesso fornitore, sono in corso di realizzazione e verranno consegnati nel corso del 2017.

A questo proposito non può essere taciuta la necessità di procedere urgentemente

al rinnovo della flotta rotabile ferroviaria anche presso la D.E. di Cagliari per la quale, in questa prima fase, non sono state previste acquisizioni.

Nella tabella che segue è riportata la situazione delle due Direzioni Esercizio ed il confronto con l'anno precedente.

RIEPILOGATIVO PERCORRENZE TRENO TPL PER DIREZIONE DI ESERCIZIO

	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	BUS DA ORARIO	BUS DA ORARIO	SOSTITU- TIVI	SOSTITU- TIVI	TRENI KM + BUS	TRENI KM + BUS
MONSERRATO-ISILI	395.861	376.231	11.255	9.972	18.756	20.231	425.871	406.434
TOTALECAGLIARI	395.861	376.231	11.255	9.972	18.756	20.231	425.871	406.434
MACOMER-NUORO	242.769	254.483	16.573	16.814	14.568	603	273.910	271.901
TOTALE MACOMER	242.769	254.483	16.573	16.814	14.568	603	273.910	271.901
SASSARI-ALGHERO	226.683	231.111	15.137	14.244	7.527	2.648	249.347	248.003
SASSARI-SORSO	88.466	87.714			99	198	88.565	87.912
SASSARI-NULVI		3.054		37.754				40.807
TOTALE SASSARI	315.149	321.878	15.137	51.998	7.626	2.846	337.913	376.722
TOTALE SASSARI-MACOMER	557.918	576.362	31.710	68.812	22.194	3.449	611.823	648.623
TOTALE ARST	953.778	952.593	42.965	78.784	40.950	23.680	1.037.693	1.055.057

La Produzione del Servizio Metro-Tramviario

I viaggiatori hanno proseguito a utilizzare in sicurezza il servizio di MetroCagliari aumentando come numero. Il servizio è quindi percepito non solo come sicuro e affidabile, ma anche attrattivo. In questo senso gli ampliamenti del 2015 sono stati sicuramente molto qualificanti.

L'incidente del 19 gennaio 2016, già descritto in *Altri Fatti di Rilievo*, ha comunque comportato l'importante riduzione della produzione a causa proprio della indisponibilità di 2 vetture e della necessità di ridurre la frequenza delle corse nelle ore di morbida da 10 a 20 minuti.

Per quanto riguarda i servizi di MetroSassari, non sono da segnalare particolari evenienze se non la perdurante indisponibilità di uno dei 4 tram SIRIO per problematiche tecniche che sono tuttora in corso di indagine.

Le due metrotramvie di Sassari e Cagliari hanno fatto registrare le **percordanze** riportate in tabella.

PERCORRENZE ANNUALI METRO (Km)

LINEA	2016 (KM)	2015 (KM)
REPUBBLICA - SAN GOTTARDO - POLICLINICO (METROCAGLIARI)	367.184	493.353
SAN GOTTARDO - SETTIMO SAN PIETRO (METROCAGLIARI)	81.100	65.267
EMICICLO GARIBALDI - S.MARIA DI PISA (METROSASSARI)	107.502	105.468
TOTALE	555.785	664.089

A netto delle conseguenze immediate dell'incidente di Cagliari, il tasso di regolarità è al 99%. Il sistema metro tramviario si caratterizza quindi, per un altissimo grado di regolarità ed affidabilità a tutto vantaggio degli utilizzatori.

Con la realizzazione dell'ulteriore tronco **Repubblica-Matteotti** l'attrattività del servizio sarà fortemente potenziata consentendo il completamento del collegamento est di Cagliari, con il servizio diretto Policlinico-Matteotti.

Per MetroCagliari si stanno concludendo le procedure di entrata in servizio di 3 nuovi tram "Urbos" che, dal mese di gennaio 2018, consentiranno di potenziare le frequenze dei viaggi dell'attuale servizio.







Il Servizio Turistico del Trenino Verde

Il servizio turistico del Trenino Verde ha fatto registrare nel 2016 una ulteriore riduzione delle percorrenze rispetto al 2015.

Le problematiche di natura tecnica legate alle condizioni della linea e dei rotabili perdurano anche per le scarse risorse a disposizione appena sufficienti alla manutenzione minuta.

A ciò si deve purtroppo aggiungere il pressoché contemporaneo raggiungimento delle scadenze temporali per l'esecuzione di indifferibili ed onerosi interventi straordinari sulle travate metalliche presenti lungo le linee turistiche (in numero di 9). Tali interventi richiedono necessariamente la temporanea chiusura delle linee.

Per quanto riguarda il 2016 dobbiamo purtroppo registrare anche interruzioni del servizio dovute al un vasto incendio che, partendo dall'agro di Serri, ha interessato circa 10 Km di linea con la distruzione delle traverse e la messa fuori uso di diversi tratti di rotaia.

A tutte le difficoltà relative alle condizioni delle linee, che richiederebbero notevoli interventi di manutenzione straordinaria, vanno aggiunte le problematiche sui rotabili che sono - come è noto - utilizzati in condivisione con il TPL. Questi rotabili sono comunque obsoleti non solo dal punto di vista strettamente tecnico, ma anche, dato il tipo di utilizzo, dal punto di vista delle dotazioni di bordo: panoramicità, impianti di climatizzazione, impianti di audio-video, etc.

È oramai del tutto evidente che il settore turistico dovrà essere oggetto di un focus specifico con la Proprietà al fine di ridefinire la mission e, di conseguenza, le azioni da attuare e le risorse da rendere disponibili.

Il vigente contratto di Servizio, con l'assegnazione di 5.000.000 euro all'anno lordi — cioè compresa IVA — per il triennio 2016-2018 ha certamente consentito una minore criticità operativa sugli aspetti della manutenzione ordinaria. Tuttavia, per le problematiche che sono state brevemente ricordate in precedenza, risultano del tutto insufficienti rispetto alle esigenze ben più impegnative già rappresentate sia per gli aspetti infrastrutturali che per quelli dei rotabili.

Per questi ultimi, si ritiene tuttavia di poter migliorare l'offerta non appena si renderanno disponibili i rotabili della D.E. di Sassari-Macomer a seguito dell'immissione in servizio, su quelle ferrovie, dei nuovi STADLER.

Nella tabella che segue il dettaglio dei servizi svolti dal 2014 al 2016 distinti per singola linea e i dati relativi alla produzione ed ai viaggiatori.

PRODUZIONE KM TRENINO VERDE

ANNO	CAGLIARI			SASSARI			MACOMER			TOTALE		
	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT
2014	3.998	53.579	57.577	4.457	20.334	24.791	460	3.516	3.976	8.915	77.429	86.344
2015	5.110	37.073	42.183	6.127	18.005	24.132	705	3.156	3.861	11.942	58.234	70.176
2016	3.705	11.508	15.213	3.998	14.864	18.862	644	2.814	3.458	8.347	29.186	37.533

VIAGGIATORI

ANNO	CAGLIARI			SASSARI			MACOMER			TOTALE		
	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT
2014	1.640	13.354	14.994	2.542	10.511	13.053	417	1.399	1.816	4.599	25.264	29.863
2015	2.783	13.199	15.982	3.602	8.332	11.934	686	1.690	2.376	7.071	23.221	30.292
2016	3.119	2.597	5.716	5.518	7.770	13.288	539	1.665	2.204	9.176	12.032	21.208

NOL = NOLEGGIO

CAL = CALENDARIO

Le Attività di Gestione e Manutenzione della Infrastruttura Ferroviaria

Nel 2016 le attività di gestione e manutenzione della infrastruttura sono proseguite pur nelle difficoltà legate alla gestione finanziaria della Società sia per le ragioni descritte nella sezione *Andamento della Gestione, Economica, Patrimoniale e Finanziaria* sia per le ulteriori attività affidate ad ARST e descritte nella sezione *I Servizi di Ingegneria e le Attività di Gestione Patrimoniale* che hanno condizionato anche le attività operative della Società soprattutto nel settore della gestione e manutenzione della infrastruttura ferroviaria. **Da questo punto di vista l'attività svolta nel 2016 non può essere considerata rappresentativa dei costi** per la manutenzione della infrastruttura. Ci si è dovuti focalizzare sulle sole attività strettamente indispensabili rimandando, al medio periodo, quelle effettivamente necessarie.

A questo proposito risulta necessario sottolineare che la manutenzione ordinaria delle linee TPL che sono state oggetto dei lavori di ammodernamento conclusi nel 2012, è stata garantita dall'appaltatore per ulteriori 2 anni dopo il collaudo delle opere, cioè fino al 2014. Ciò ha comportato anche per gli anni immediatamente successivi, limitate necessità di intervento con conseguenti limitati costi. Nel triennio 2018-2020 sarà raggiunto il livello di costi a regime per la ordinaria gestione della infrastruttura del TPL.

Nel valutare i costi per le attività di gestione della infrastruttura ferroviaria affidata ad ARST va inoltre ricordato che si tratta di una rete:

- a scartamento ridotto, 950 mm, presente solo in Sardegna e nel Sud Italia, con evidenti maggiori oneri per il materiale di armamento da reperire facendolo realizzare ad hoc dai pochissimi fornitori presenti nel residuale mercato della componentistica ferroviaria che opera su scartamenti non standard;
- isolata e non interconnessa alla rete nazionale complessivamente di 16,7 Km di rete metro-tramviaria, 167 Km di rete dedicata al TPL su ferro, 437 di ferrovia turistica, ma a sua volta divisa in 3 distinti compartimenti non interconnessi Nord, Centro, e Sud Sardegna. Tre reti isolate, quindi, e non interconnesse tra di loro, parte di un sistema regionale a sua volta isolato e non interconnesso con la rete nazionale.

Queste caratteristiche rendono la rete a scartamento ridotto affidata ad ARST senza riferimenti comparabili in Europa. Si tratta di 3 distinte reti che vengono operate con Regolamenti differenziati e richiedono 3 specifici sistemi organizzativi

che impattano pesantemente sia sui costi della gestione della rete che sulla stessa manutenzione dei rotabili ferroviari utilizzati sulla specifica porzione di infrastruttura (Nord, Centro, Sud).

Solo la gestione unitaria, con la progressiva convergenza delle caratteristiche tecniche strutturali delle linee e dei rotabili, consentirà di raggiungere importanti economie di scala. Nel prosieguo delle attività di cui sopra, sarà progressivamente esteso il ricorso alla esternalizzazione di gran parte delle attività manutentive anche per l'indisponibilità di macchine operatrici e mezzi meccanici idonei alla esecuzione delle operazioni necessarie. In questo senso, la scelta a suo tempo assunta di cedere il c.d. "cantiere meccanizzato" non consente alternative all'opzione esterna a meno di costosi ed anacronistici investimenti in termini di macchine e personale da specializzare. Questo, peraltro, è il modello adottato anche in RFI.

Da quanto sopra riportato, derivano costi ed oneri per i servizi e per le materie prime necessarie alla manutenzione delle singole porzioni della infrastruttura affidata ad ARST, nettamente superiori rispetto ad una rete unitaria, a scartamento ordinario e con analoghe caratteristiche di traffico.



Ricavi da Traffico e Passeggeri

L'anno 2016 è stato un anno particolare. Infatti dal 1 settembre 2016 – quindi per 1/3 dell'anno, è entrato in vigore il **nuovo sistema tariffario introdotto dalla Regione Sardegna** allo scopo di semplificare l'offerta, tenere conto di alcune nuove esigenze, creare le condizioni per l'ulteriore sviluppo del progetto di integrazione tariffaria regionale.

Il nuovo sistema, entrato in vigore a ridosso dell'avvio del nuovo anno scolastico, ha comportato diverse difficoltà sia dal punto di vista operativo interno aziendale – come verrà precisato nel seguito – sia dal punto di vista dell'utilizzo da parte dei viaggiatori.

Dal punto di vista aziendale, operare una “chiusura” ed una “riapertura” contabile infrannuale con la società che si occupa della distribuzione dei titoli di viaggio alle circa 800 rivendite convenzionate, ha comportato anomalie sulla valutazione comparativa del venduto rispetto all'anno precedente. Infatti si è dovuto procedere al “reso” di tutti i titoli in giacenza presso le rivendite ed alla parziale ricostituzione delle giacenze stesse, generando un'oscillazione anomala dei valori normali di queste con particolare riferimento ai titoli di viaggio destinati ai servizi urbani.

Occorre, inoltre, sottolineare come l'introduzione del nuovo sistema tariffario effettuata a ridosso del nuovo anno scolastico e senza la possibilità di una maggiore e specifica informazione, abbia generato incertezza nei viaggiatori con la conseguenza di un minore ricorso agli abbonamenti e una parziale migrazione verso altri titoli di viaggio. Infine la maggiore diffusione dei titoli di viaggio integrati e la “liberalizzazione” degli abbonamenti non più vincolati al percorso ed al numero di viaggi, ha verosimilmente avuto effetti sul numero dei titoli di viaggio venduti .

Nonostante queste difficoltà e il trend negativo per la Sardegna sull'utilizzo dei mezzi pubblici delineato dal Rapporto Crenos 2016, **si è registrato un importante incremento dei proventi da traffico**. Complessivamente l'incremento è stato del 5.5%, Negli ultimi 5 anni l'incremento del traffico è stato complessivamente superiore al 11% (+ 5,5% nel 2016, +0,9 nel 2014, + 3,5% nel 2013, +1,7% nel 2012).

Nello specifico, l'incremento del settore automobilistico si è attestato all'1,9%, quello del settore ferroviario ha fatto registrare un + 7,9% e i servizi metrotramviari (essenzialmente MetroCagliari), pur al netto della quota dei titoli di viaggio integrati e dei problemi conseguenti l'incidente, hanno evidenziato un incremento dei ricavi del 35%.

Tra i ricavi del Bilancio 2016 la Società ha ritenuto di evidenziare una situazione che si trascina da anni in **mancanza di una specifica direttiva regionale sulla ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati sulle linee Metro di Cagliari e Sassari**.

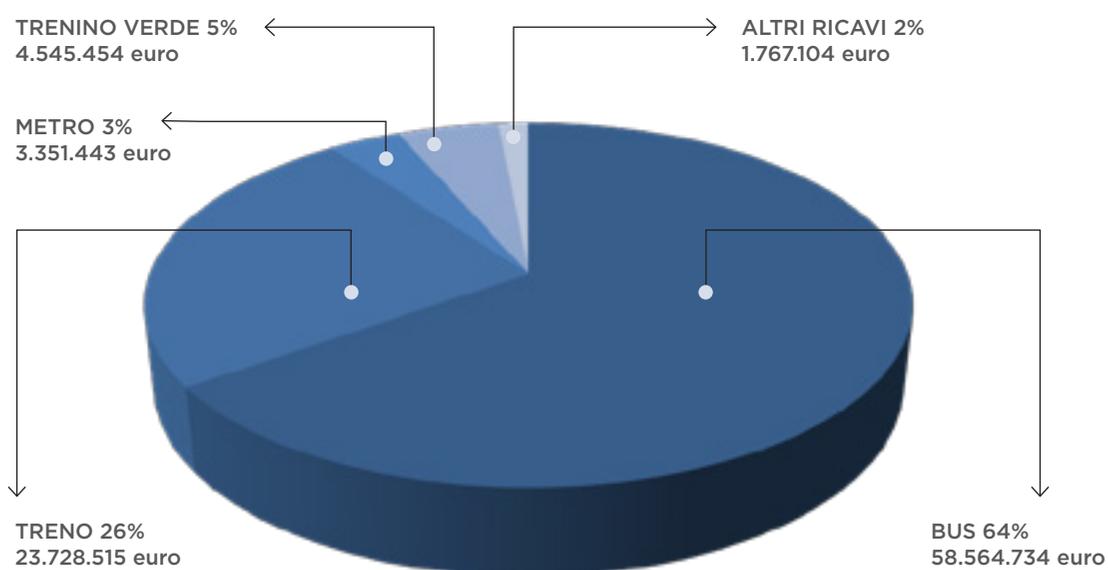
Su MetroSassari è possibile viaggiare con titoli ATP Sassari sui quali ARST non ha mai ricevuto nessuna quota di ripartizione dei proventi da traffico a partire dall'apertura della linea nel 2006.

Su MetroCagliari, a fronte di 1.500.000 pax annui di viaggiatori con titolo di viaggio integrato CTM, ARST ha ricevuto un corrispettivo forfettario di appena 60 mila euro anno (90 mila nel 2015) una somma che la Società ritiene lontana da un clearing rappresentativo dell'effettivo utilizzo della Metro.

ARST si farà parte attiva, in accordo con la Regione, per promuovere insieme alle aziende interessate, politiche di tariffazione integrata che possano da un lato favorire l'uso del mezzo pubblico da parte dell'utenza - grazie alla possibilità di poter acquistare un unico biglietto per tratte coperte da più operatori - ma, dall'altra, **prevedere procedure di clearing che consentano una semplice ed equa ripartizione dei proventi da traffico tra le aziende TPL coinvolte.**

È purtroppo evidente, dai dati già disponibili per il 2017, che **la modifica al sistema tariffario attuata da RAS dal mese di settembre 2016, influirà negativamente sul complesso dei ricavi della Società** in quanto data la composizione del traffico viaggiatori ARST, più consistente sulle tratte brevi, l'accorpamento delle tratte più basse unita ad una revisione delle distanze quasi sempre a vantaggio degli utenti, produrrà a parità di viaggi, un minore introito.

RICAVI PER TIPOLOGIA



Nella tabella che segue sono riportati comparativamente la stima dei pax registrati nel 2015 e 2016.

PASSEGGERI PER MODALITÀ DI TRASPORTO

	2016	2015
AUTOBUS EXTRA URBANO	16.800.000	16.877.000
AUTOBUS URBANO	1.224.000	2.274.000
TRENO	1.387.000	1.441.000
METRO	2.926.000	2.620.000
TOTALE	22.337.000	23.212.000

Le problematiche segnalate sulla modifica del sistema tariffario ha influenzato il calcolo delle stime sui pax. Nel caso dei servizi autobus urbani si è, infatti, registrato un numero di reso particolarmente elevato, senza una corrispondente ricostituzione delle scorte.

In conclusione si ritiene, tuttavia, che il numero complessivo dei viaggiatori nel 2016 sia rimasto costante in quanto le oscillazioni rilevate proprio sui titoli di viaggio dei servizi urbani, sono attribuibili al nuovo sistema tariffario.

I Servizi di Ingegneria e le Attività di Gestione Patrimoniale

Servizi di Ingegneria

ARST ha in carico — fornendo servizi di progettazione, stazione appaltante, soggetto collaudatore — 30 interventi, di cui 14 in convenzione, per un valore delle opere pari a quasi 200 milioni di Euro, attività che richiederanno oltre 4 anni di lavoro con l'attuale ufficio tecnico di 15 persone. Per queste attività è stata richiesto a RAS di attivare una specifica convenzione.

ARST intende svolgere, in futuro, questa attività tramite una società o una divisione, distinta da ARST operatore di TPL, non solo per un problema di oneri, ma anche per il profilo di rischio che la realizzazione di opere comporta in merito al sopraggiungere di contenziosi.

ATTIVITÀ IN CORSO PER CONTO RAS UFFICIO TECNICO ARST

TOTALE INTERVENTI	N.	IMPORTO	IMPEGNO ARST PROGETTAZIONE + GARA + REALIZZAZIONE (ANNI/UOMO)	IMPEGNO ARST PROGETTAZIONE + GARA + REALIZZAZIONE (ANNI CON STRUTTURA ATTUALE)
IN CONVENZIONE	14	€ 150.895.738	41,7	2,6
SENZA CONVENZIONE	16	€ 45.339.000	23,5	1,5
TOTALE	30	€ 196.234.738	65,3	4,1

I vantaggi che RAS consegue con l'individuazione di ARST quale "soggetto attuatore" degli investimenti, sono molteplici:

- può considerare le risorse assegnate a RAS, già impegnate e quindi rendere possibili nuove richieste;
- non subisce il costo dell'IVA sulla prestazione di servizi di ingegneria;
- non assume il rischio di stazione appaltante;
- riduce la tempistica in quanto ARST può operare quale "settore escluso" ai fini delle norme sugli appalti, bandendo "appalti integrati" sulla base del solo progetto preliminare;
- non impegna risorse per IVA sui lavori in quanto essendo ARST soggetto IVA, la stessa non è un costo e si recupera totalmente negli anni.

Servizi di Gestione Patrimoniale

ARST è il soggetto a cui la Regione ha trasferito, insieme agli asset operativi, il patrimonio delle Gestioni ex-Governative, che riguarda ben 6.450 particelle catastali di cui all'art. 1 del Decreto Legislativo 21 febbraio 2008, n. 46.

ARST svolge su questo patrimonio una complessa attività che può essere riassunta in:

1. Gestione concessioni e locazioni
2. Autorizzazione attraversamenti (p.es. utilità pubbliche)
3. Deroghe (per realizzare interventi in prossimità di beni demaniali)
4. Trasferimento del patrimonio immobiliare (regolarizzazione ovvero definire in modo puntuale la correttezza di tutti i documenti relativi a ciascun mappale)
5. Risarcimento danni (istruttoria tecnica per i danni subiti, vedi incendi, atti vandalici et.)
6. Rendicontazioni dei finanziamenti statali, regionali ed europei e svincolo delle risorse (dove disponibili)

BENI EX G.G. FdS ED EX G.G. FMS

TOTALE INTERVENTI	N.
TOTALE PARTICELLE ORIGINARIE ACCERTATE NEL 2010	6.450
PARTICELLE REGOLARIZZATE DA ARST (AFFIDAMENTI A TECNICI ESTERNI) NEL PERIODO 2011-2013	270
PARTICELLE RESIDUE	6.180
PARTICELLE TRASFERITE ALLA RAS PREVIA VERIFICA DA PARTE DI ARST N. 2350, PARTICELLE TRASFERITE ALLA RAS CON ATTO DEL PROPRIO UFFICIALE ROGANTE NEL 2017	1.500
PARTICELLE RESIDUE DA REGOLARIZZARE	4.680

Nel Patrimonio acquisito ci sono varie emergenze da affrontare per le quali sono necessarie specifiche risorse da quantificare sulla base di uno specifico piano d'investimenti.

EMERGENZE PATRIMONIO - TITOLO I E III

MESSA A NORMA (29)	DEGRADO FABBRICATI (30)	ALTRE SITUAZIONI (18)	BONIFICHE AMIANTO (99)
SCARICHI	SASSARI	PIAZZALI VARI	CAGLIARI
REFLUI	MACOMER	FRANE	SASSARI
CPI	VIALE MONASTIR	SOVRAPPASSI	IGLESIAS - CARBONIA
IMPIANTI	CAGLIARI	LINEA DI CONTATTO	LANUSEI - TORTOLÌ
	SERRI	TRAVERSE IN LEGNO	ORISTANO
	SEUI	DISCARICHE	OLBIA - TEMPIO
	GAIRO	RECINZIONI	
	DONORI (...)		

Per far fronte a questi oneri la Società ha chiesto formalmente a RAS, nel novembre del 2017, di attivare una specifica convenzione che garantisca la copertura delle spese interne e quelle relative alla messa a norma e bonifica di questo patrimonio.

■ ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Sull'analisi del conto economico abbiamo trattato in sede di *Risultati di Sintesi dell'Anno Finanziario 2016*. Lo stato patrimoniale riclassificato evidenzia come la transizione al meccanismo dello split payment, oltre che le anticipazioni per l'acquisto dell'immobile, abbiamo drenato risorse dal sistema come testimoniato dalla riduzione del **capitale circolante netto** (-34%). I crediti verso l'erario, pari a 22.798.563 euro, sono relativi soprattutto all'IVA nella fase in cui la Società pagava l'IVA ai fornitori, ma non la incassava da RAS. La situazione si è normalizzata nel corso del 2017.

La crescita delle **immobilizzazioni materiali** (+80%) è legata all'acquisto dell'immobile sede della Società. L'acquisto ha provocato un temporaneo assorbimento di liquidità che potrà essere ristabilito con l'accensione di un mutuo.

Per **smobilizzare l'attivo** non efficiente la Società intende cedere in factoring i crediti sui rimborsi CCNL vantati verso MIT arrivati a 19.553.511 euro, grazie ai quali sarà possibile completare l'acquisto dell'immobile o ripristinare il capitale circolante.

La crescita dell'attivo fisso è stata in parte finanziata dalla crescita dei **debiti commerciali** (+20%) e verso le banche con prestiti a breve autoliquidanti (+208%). Le difficoltà finanziarie sono confermate dagli indici di liquidità tutti in peggioramento.

La **posizione finanziaria netta** della Società a fine esercizio era pari a -11.424.354 euro ben coperta dal **capitale netto** pari a circa 29.000.000 euro. Rimane costante l'incidenza delle passività a breve e delle passività consolidate.

Tra gli **indici di redditività** rimangono positivi quelli relativi al **ROI** (1,8%) e al **ROS** (1,4%) seppur non soddisfacenti rispetto al rischio di mercato.

Si confermano discreti gli indicatori di produttività ed efficienza tra cui quello maggiormente positivo è il **turnover del capitale circolante** (3,8).

Si rimandano alle tabelle del conto economico e dello stato patrimoniale riclassificati, agli indici di bilancio oltre che alla *Nota Integrativa* per ulteriori approfondimenti.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

VALORI IN EURO

RELAZIONE SULLA GESTIONE

	2016	2015	Δ %
RICAVI OPERATIVI			
PROVENTI TDV	25.573.120	24.445.226	4,6
CONTRATTI DI SERVIZIO	90.190.146	88.994.058	1,3
BUS	58.564.734	57.881.454	1,2
TRENO	23.728.515	23.526.826	0,9
METRO	3.351.443	3.951.233	(15,2)
TRENINO VERDE	4.545.454	3.634.545	25,1
ALTRI RICAVI	1.767.104	1.390.971	27,0
TOTALE RICAVI OPERATIVI	117.530.370	114.830.255	2,4
COSTI OPERATIVI			
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	20.176.207	20.830.416	(3,1)
SPESE PER IL PERSONALE	72.581.462	68.894.435	5,4
MANUTENZIONI	9.639.311	8.440.068	14,2
ASSICURAZIONI	4.683.813	4.765.400	(1,7)
VIGILANZA E PULIZIA	2.538.480	2.182.161	16,3
SERVIZI PER LA PRODUZIONE	1.251.567	1.313.930	(4,7)
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	34.220	59.288	(42,3)
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	1.258.403	1.066.472	18,0
SPESE PER ICT E TELECOM	442.497	514.387	(14,0)
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	1.383.491	740.164	86,9
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	595.528	559.637	6,4
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.385.894	1.255.746	10,4
TOTALE COSTI OPERATIVI	115.970.873	110.622.104	4,8
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	1.559.497	4.208.151	(62,9)
AMMORTAMENTI NETTI (1)	1.234.607	960.565	28,53
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2)	2.006.201	1.046.839	91,64
EBIT	(1.681.311)	2.200.747	(176,4)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(1.569.850)	(2.328.287)	(32,6)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE	400.223	1.932.872	(79,3)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	(2.850.938)	1.805.332	(257,9)
IMPOSTE SUL REDDITO	(352.864)	(572.857)	(38,4)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	(3.203.802)	1.232.475	(359,9)
CASH FLOW (1+2+3)	37.006	3.239.879	(98,9)

ANNUAL REPORT ARST 2016

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

VALORI IN EURO

ATTIVO				PASSIVO			
	2016	2015	Δ %		2016	2015	Δ %
ATTIVO CORRENTE				PASSIVO CORRENTE			
MAGAZZINO	15.637.625	15.137.268	3,3	DEBITI VERSO FORNITORI COMMERCIALI	24.443.016	20.353.074	20,1
CREDITI COMMERCIALI VERSO RAS	22.952.416	41.418.069	(44,6)	DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA	6.384.313	3.968.988	60,9
CREDITI VERSO ALTRI CLIENTI	8.262.264	6.286.647	31,4	DEBITI VERSO BANCHE	10.798.703	3.501.966	208,4
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(1.909.894)	(890.397)	114,5	DEBITI VERSO DIPENDENTI	3.976.482	3.904.362	1,8
TOTALE CREDITI VERSO CLIENTI	29.304.786	46.814.319	(37,4)	DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA	5.033.526	14.179.172	(64,5)
CREDITI CCNL VERSO REGIONE	10.231.852	10.300.648	(0,7)	DEBITI TRIBUTARI	11.931.930	10.265.476	16,2
ALTRI CREDITI VERSO REGIONE	2.346.746	1.781.051	31,8	DEBITI DIVERSI	426.741	458.679	(7,0)
CREDITI ACCISE SU GASOLIO	745.044	869.719	(14,3)	TOTALE DEBITI CORRENTI	62.994.711	56.631.717	11,2
CREDITI VERSO ERARIO	22.798.563	13.828.911	64,9				
ALTRI CREDITI A BREVE TERMINE	4.098.438	799.235	412,8				
TOTALE ALTRI CREDITI	40.220.643	27.579.564	45,8				
DISPONIBILITÀ LIQUIDE	1.093.646	3.119.751	(64,9)				
RATEI E RISCONTI ATTIVI	1.567.222	1.557.829	0,6	RATEI E RISCONTI PASSIVI			
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	87.823.922	94.208.731	(6,8)	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	62.994.711	56.631.717	11,2
CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	24.829.211	37.577.014	(33,9)				
	2016	2015	Δ %		2016	2015	Δ %
ATTIVO FISSO				PASSIVO CONSOLIDATO			
CREDITI VERSO MINISTERO	11.131.946	11.429.698	(2,6)	FONDI PER RISCHI E ONERI	5.414.321	4.524.699	19,7
FONDO SVALUTAZIONE (-)	(3.294.871)	(2.294.871)	43,6	TFR LAVORO SUBORDINATO	32.334.002	34.341.405	(5,8)
CREDITI CCNL QUOTA STATO	19.553.511	15.765.080	24,0	FONDO PER CONTRIBUTI CONTO IMPIANTI	10.544.796	12.704.547	(17,0)
TOTALE CREDITI A MEDIO TERMINE	27.390.586	24.899.907	10,0	FONDO PER ACQUISTO IMMOBILE	12.518.000	-	
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	508.168	665.847	(23,7)				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	37.070.523	20.612.054	79,8	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	60.811.119	51.570.651	17,9
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	12.150	19.150	(36,6)				
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	37.590.841	21.297.051	76,5	E. CAPITALE NETTO	28.999.519	32.203.321	(9,9)
B. TOTALE ATTIVO FISSO	64.981.427	46.196.958	40,7				
				TOTALE PASSIVO (C+D+E)	152.805.349	140.405.689	8,8
TOTALE ATTIVO (A+B)	152.805.349	140.405.689	8,8				

Principali Indicatori di Performance

INDICI DI LIQUIDITÀ

INDICI DI LIQUIDITÀ	2016	2015
INDICE DI LIQUIDITÀ CORRENTE (CURRENT TEST RATIO) ATTIVO CORRENTE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE	1,4	1,7
INDICE DI LIQUIDITÀ IMMEDIATA (QUICK TEST RATIO) CREDITI A BREVE + DISPONIBILITÀ LIQUIDE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE	1,1	1,4
GIORNI DI CREDITO DAI FORNITORI DEBITI COMMERCIALI X 365 DIVISO IL TOTALE ACQUISTI	184	162

INDICI DI REDDITIVITÀ

INDICI DI REDDITIVITÀ	2016	2015
RETURN ON INVESTMENT (ROI) EBITDA X 100 DIVISO IL TOTALE CAPITALE INVESTITO (CAPITALE CIRCOLANTE + ATTIVO FISSO)	1,8%	4,9%
RETURN ON SALES (ROS) EBITDA X 100 DIVISO IL TOTALE RICAVI NETTI	1,4%	3,7%

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA	VALORI IN EURO	2016	2015
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (B-A)		(11.424.354)	3.119.751
A. DEBITI FINANZIARI		12.518.000	0
B. DISPONIBILITÀ LIQUIDE		1.093.646	3.119.751
RAPPORTO DEBITI SU CAPITALE NETTO		2,1	1,9
DEBITI A LUNGO TERMINE + DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA DIVISO IL CAPITALE NETTO			
INDICE DI ELASTICITÀ DEGLI IMPIEGHI		27,6%	44,9%
CAPITALE CIRCOLANTE X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO			
INCIDENZA PASSIVITÀ A BREVE		41,2%	40,3%
PASSIVITÀ A BREVE X 100 DIVISO IL TOTALE IMPIEGHI			
INCIDENZA PASSIVITÀ CONSOLIDATE		39,8%	36,7%
PASSIVITÀ CONSOLIDATE X 100 DIVISO IL TOTALE IMPIEGHI			

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA		2016	2015
RICAVI PRO CAPITE	VALORI IN EURO	54.230	53.248
TOTALE RICAVI DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE	VALORI IN EURO	34.210	33.899
EBITDA + SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
COSTO DEL LAVORO PRO CAPITE	VALORI IN EURO	33.490	31.947
SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
TURNOVER DELL'ATTIVO		0,8	0,9
TOTALE RICAVI DIVISO IL TOTALE ATTIVO (MEDIA)			
TURNOVER DEL CAPITALE INVESTITO		1,4	1,3
TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE INVESTITO (MEDIA)			
TURNOVER DEL CAPITALE CIRCOLANTE		3,8	3,0
TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE CIRCOLANTE (MEDIA)			

INVESTIMENTI

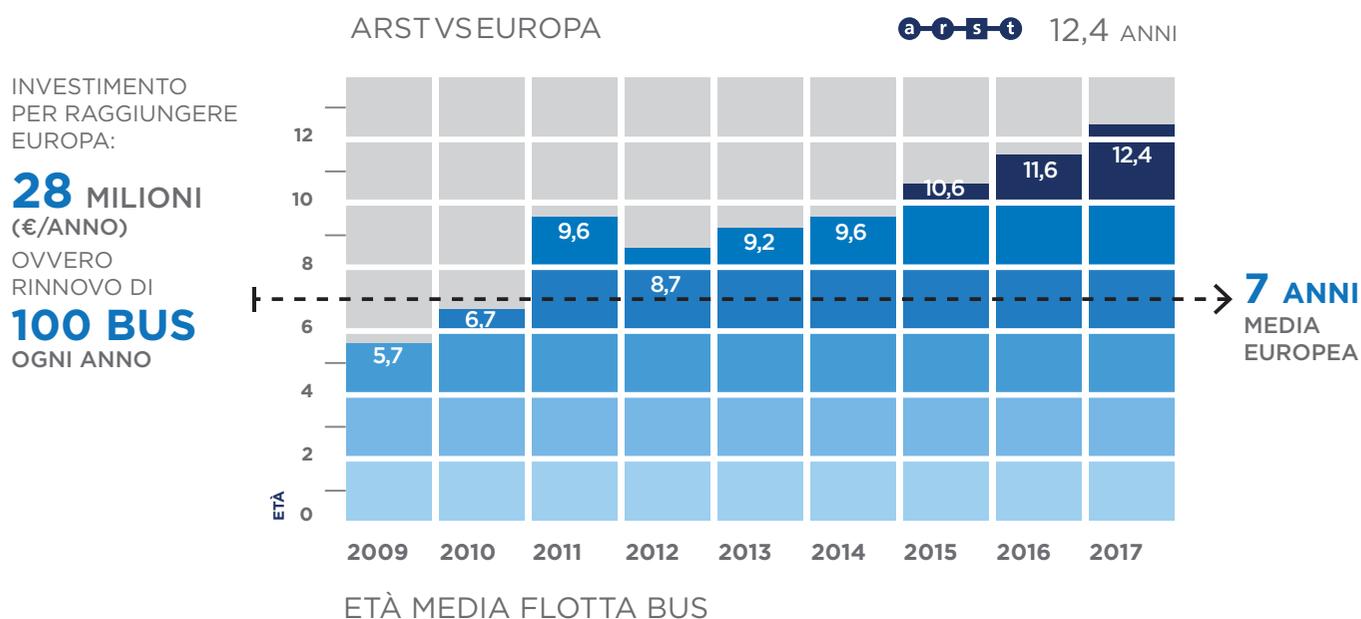
Gli attuali contratti di servizio **non prevedono la quota di ammortamento per il rinnovo del parco rotabile**. Questo determina l'impossibilità per la Società di programmare in autonomia gli investimenti necessari a mantenere l'età media del parco rotabile entro limiti accettabili dal punto di vista della qualità del servizio e dei costi di gestione.

Ci sono però prospettive incoraggianti sul piano dei fondi disponibili a livello nazionale (Fondi FSC), fondi che richiederanno una compartecipazione regionale.

Dal punto di vista operativo la Società ritiene strategico l'acquisto di ulteriori 15 nuovi treni, oltre ai 9 recentemente immessi in servizio grazie al sostegno della Regione, sul totale di 47 della flotta dei rotabili ferroviari.

Per gli Autobus la situazione è assai più critica in quanto gli ultimi investimenti significativi sono stati fatti circa 10 anni fa. **Oggi la flotta bus ha un'età media di quasi 13 anni** con un notevole incremento dei costi manutentivi e con disagi per l'utenza. Per uscire dalla situazione di criticità andrebbe programmato un rinnovo di 100 bus all'anno con una spesa tra i 25 e i 28 milioni di euro per 5 anni.

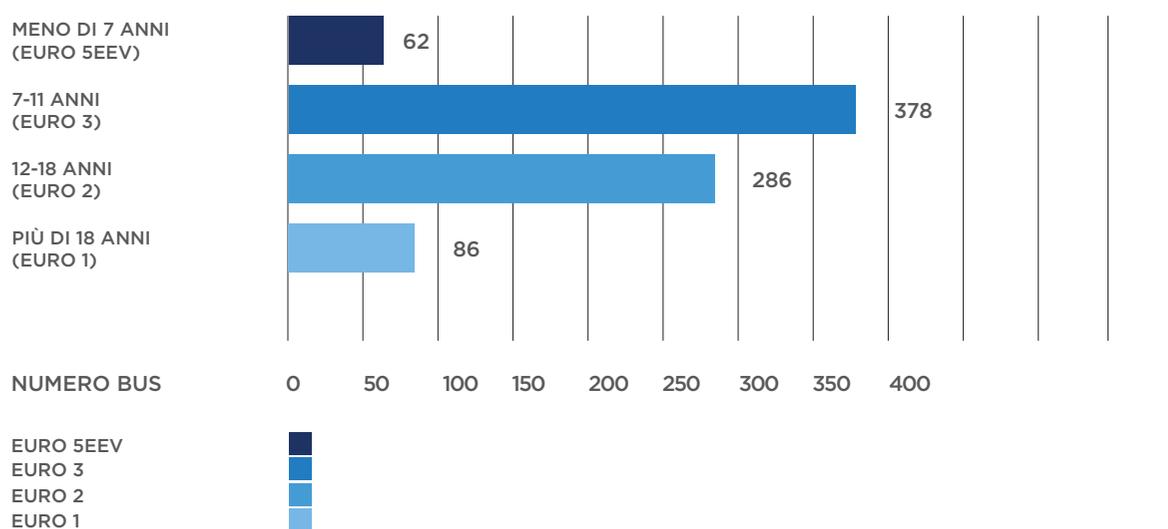
CRITICITÀ ANDAMENTO 2009 - 2016



La Società ritiene indispensabile un **inserimento di almeno 200 nuovi bus, entro il 2018**, per ritornare alla normalità operativa e mandare definitivamente alla rottamazione i vecchi bus Euro 1 per i quali, dal 2018, non sarà più possibile ottenere rimborso delle accise sul gasolio. La Società sta studiando modalità alternative all'acquisto, tipo long lease, per riuscire a coprire questo fabbisogno anche nell'attuale situazione di limitate risorse finanziarie per investimenti.

Nel grafico sotto riportato i cluster per età della flotta bus.

CLUSTER DI ETÀ FLOTTA BUS



FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Dopo la chiusura dell'esercizio 2016, oltre ai fatti gestionali già trattati nella *Relazione sulla Gestione*, sono da registrare alcuni importanti eventi accaduti nel corso del 2017.

Occorre riferirsi in primis alla nomina, il 29 dicembre 2016, del nuovo Amministratore Unico a sua volta sostituito, il 29 settembre 2017 dall'attuale Amministratore.

Con riferimento ai **servizi ferroviari** si è avuta la consegna e la messa in esercizio dei nuovi treni destinati alla Direzione di Esercizio di Sassari-Macomer.

A conclusione di questa seconda fornitura di rotabili ferroviari, per le linee facenti capo a Sassari si sono complessivamente resi disponibili 6 nuovi treni Stadler, mentre per **la linea Macomer-Nuoro sono dal 7 dicembre 2017 a disposizione 3 nuovi treni Stadler** che vanno a sostituire altrettante unità di trazione obsolete e non più in grado di garantire accettabili standard di qualità.

Per MetroCagliari si stanno concludendo le procedure di entrata in servizio di **3 nuovi tram "Urbos"** che, dal mese di gennaio 2018, consentiranno di potenziare le frequenze dei viaggi dell'attuale servizio.

Sono da registrarsi in questo settore importanti innovazioni organizzative e procedurali che costituiranno nei prossimi anni, un gravoso impegno per tutto il settore ferroviario aziendale. Ci si riferisce **all'obbligo di dotarsi di un c.d. SGS - Sistema Gestione Sicurezza** che modifica profondamente le modalità di gestione dell'esercizio ferroviario. A partire dal 31.12.2016 sono, infatti, entrate in vigore nuove disposizioni sulla circolazione ferroviaria che prevedono la predisposizione di un SGS finalizzato, nel 2019, a sostituire l'attuale DPR 753/80 che, fino ad oggi, ha rappresentato l'unico riferimento normativo. L'attuazione dell'SGS comporterà nuovi rilevanti investimenti per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza alle nuove disposizioni, cui la Società dovrà necessariamente fare fronte.

Sempre nel 2017 ed ancora con riferimento al servizio metrotramviario di Cagliari, si è conclusa l'attività negoziale di aggiudicazione dei lavori per la realizzazione

della tratta Repubblica-Matteotti di MetroCagliari, che completa il c.d. anello est del progetto di metropolitana di superficie di Area Vasta, tuttora in corso di progettazione in ARST.

In ultimo, si deve purtroppo tristemente ricordare l'incidente mortale che, il 24 novembre 2017, ha coinvolto un nostro autobus ad Ittiri. In tale sfortunata circostanza, ha perso la vita un giovane studente che, per cause ancora da accertare, è finito sotto il mezzo aziendale già transitato per buona parte della sua lunghezza.

■ EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I dati preliminare della gestione 2017 indicano un calo dei ricavi per:

- le criticità segnalate sul calo dei ricavi da TdV;
- le problematiche del ponte di Barrali che hanno fatto diminuire i Treno-Km sulla linea Isili-Monserrato;
- il ritardo nel reinserimento dei tram su MetroCagliari.

La Società ritiene, comunque, sia possibile mantenere un pareggio a livello di EBITDA.

Con specifica **diffida di messa in mora inviata a RAS il 21 novembre 2017** la Società ha chiesto di recuperare le spese risarcitorie sostenute per l'incidente del 2007 tra treni ex FdS e delle bonifiche effettuate sullo stesso patrimonio delle Gestioni ex Governative per un totale di Euro 3.415.667. Queste spese derivano da fatti precedenti alla gestione in capo ad ARST e possono essere a loro volta richieste dalla Regione allo Stato ai sensi delle norme di attuazione come stabilito con Decreto Legislativo n. 46 del 21 febbraio 2008. Con il recupero di queste spese sarà possibile, nel 2017, dimezzare le perdite a livello di risultato netto e terminare l'esercizio con un cash flow positivo.

Attività di Ricerca e Sviluppo

Nel mese di gennaio 2016 sono state messe in esercizio 2 attività finanziate con contributo della Regione Autonoma della Sardegna:

- Il Sistema di Informazione alla Clientela (SIC) nelle autostazioni e nelle stazioni ferroviarie;
- il sistema di videosorveglianza delle autostazioni di Cagliari, Oristano e Sanluri e dei depositi di Cagliari, Viale Monastir e Oristano via Copenaghen.

Il SIC è costituito da un server centralizzato che controlla e gestisce da remoto i server locali presso le autostazioni di Cagliari Piazza Matteotti, Sanluri via Bologna, Oristano via Cagliari e presso la stazione ferroviaria di Alghero.

I server controllano i:

- monitor LED TFT che danno informazioni sulle corse in partenza, sulle corse in arrivo e dei monitor dedicati per corsia;
- totem interattivi per la ricerca degli orari;
- tablet, in dotazione ai capi piazzale, per modificare in tempo reale le informazioni diffuse dai monitor.

Il sistema è stato progettato in modo da ricevere i dati di esercizio in formato GTFS, lo stesso utilizzato per alimentare i travel planner sul web come Google Transit, Moovit, Here etc.

Il sistema SIC è predisposto per visualizzare sui monitor, oltre le informazioni relative agli orari, anche eventuali contenuti multimediali istituzionali e/o pubblicitari gestendo un vero e proprio palinsesto predisposto per la registrazione automatica dei contenuti mandati in onda.

Sempre ai primi del mese di gennaio 2016 è entrato in esercizio il sistema di videosorveglianza delle autostazioni di Cagliari, Oristano e Sanluri e dei depositi di Cagliari, Viale Monastir e Oristano via Copenaghen con un totale di 42 telecamere, 5 NVR ed un server centralizzato di controllo con possibilità di visualizzazione e scarico dei filmati da remoto.

Alla fine del mese di febbraio, con attività finanziata da contributo RAS, è entrato in esercizio il sistema di monitoraggio della flotta autobus e informazione alla clientela dei servizi urbani nei comuni di Carbonia, Iglesias ed Oristano.

Il sistema prevede una centrale AVM, in outsourcing presso la società Softeco Sismat S.r.l. di Genova, accessibile tramite il web, dove è possibile monitorare in tempo reale la posizione degli autobus su mappa e verificare se i mezzi sono in orario, in ritardo o in anticipo sull'orario previsto, oltre che tracciare e conservare i dati di esercizio.

Attraverso la centrale operativa è inoltre possibile monitorare lo stato delle paline intelligenti e visualizzare i relativi messaggi informativi in tempo reale sul transito dei mezzi nelle fermate e pubblicare, su ogni singola palina, messaggi informativi.

Attraverso una apposita APP, disponibile sui cellulari Android, è possibile visualizzare in tempo reale le previsioni di passaggio degli autobus su tutte le fermate delle linee urbane dei comuni di Carbonia, Iglesias ed Oristano.

È prevista l'apposizione su ogni palina di un QRcode che, inquadrato con l'App dedicata, individua la fermata ed inoltra la richiesta delle previsioni di passaggio degli autobus su quella fermata.

Sul piano del Mobile Ticketing il 2016 ha visto proseguire la sperimentazione avviata nel 2015 che già prevedeva la possibilità di acquistare i TdV con credito telefonico. Nel marzo 2016 si è aggiunta la possibilità di acquisto tramite carta di credito da smartphone o tramite PC di tutta l'offerta dei titoli di viaggio aziendali.

Nel 2016 è stato esteso a tutte le linee del Trenino Verde il sistema di Booking On Line, avviato in via sperimentale sulla linea Sassari-Nulvi-Tempio-Palau già dal 2015, portando a completamento il sistema prenotazione e di bigliettazione in maniera univoca, profilando tutti i Trenino Verde Point nella piattaforma.

Nel corso del 2016 si è conclusa l'installazione, su 194 autobus, degli apparati previsti dal Progetto SIBEM-RAS-COM per l'attivazione del sistema AVM e della bigliettazione elettronica e per l'integrazione con i sistemi di bordo installati sul resto del parco mezzi ARST per un totale di 816 autobus e 13 tram.

Nel settembre 2016 con l'entrata in vigore del NSTR e la pubblicazione da parte della RAS della matrice tariffaria Origine-Destinazione, è stato possibile arricchire le informazioni sui file GTFS a disposizione dei travel planner sul web implementando la funzione di ricerca prezzi.

Rapporti con imprese Controllate, Collegate, Controllanti e Consorelle

L'Azienda detiene il 15% della società di ricerca CENTRALABS (ex CCSTRA Centro di Competenza della Sardegna sui Trasporti) a suo tempo costituita con l'Università di Cagliari e con altre aziende del settore.

La società è assoggettata all'attività di Direzione e Coordinamento da parte della Regione Autonoma della Sardegna secondo quanto stabilito dall'art. 2497 sexities e 2497 septies. A partire dal 1° settembre 2009 è inoltre in vigore da parte della Regione Sardegna, il "controllo analogo" sugli atti, esercitato dall'Assessore dei Trasporti, secondo le modalità previste con deliberazione di G.R. 42/5 del 23 ottobre 2012.

Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze

L'attuale situazione della Società non mette in evidenza particolari rischi di natura interna quali efficacia/efficienza operativa, risorse umane, informativa o dipendenza da fornitori. Il livello dei debiti verso alcuni fornitori strategici (gasolio autotrazione, manutenzione rotabili, pulizie) è tuttavia elevato anche se non risulta al momento tale da richiedere particolari attenzioni oltre quelle già loro riservate.

In materia di sicurezza degli ambienti di lavoro, nell'ambito delle prerogative assegnategli dalla legge, il Datore di Lavoro ha disposto tutti gli interventi necessari a garantire il rispetto delle vigenti normative, la sicurezza dei lavoratori, la formazione e l'attività di prevenzione, impegnando risorse tuttavia ancora insufficienti rispetto alle complessive esigenze dei numerosi impianti in comodato d'uso ad ARST. Al proposito occorre segnalare che persiste la chiusura di alcuni impianti (Officine Viale Monastir Cagliari, reparto carrozzeria Iglesias, ex officine automobilistiche Monserrato) per i quali non sono disponibili risorse per il loro adeguamento.

Per ciò che attiene ai rischi di natura esterna l'Azienda, oltre al generico rischio di mercato, risulta fortemente influenzata dal prezzo delle materie prime con particolare riferimento al gasolio ed ai lubrificanti e dalle necessità di eventuali investimenti straordinari legati allo stato del patrimonio in termini di sicurezza.

Occorre inoltre segnalare la sussistenza di alcuni rischi legati all'esito di taluni contenziosi in atto, che interessano l'Azienda, promossi dalle imprese Fabiani e Strabag.

Sono infine da considerare i rischi legali conseguenti agli sviluppi legati alla causa promossa dagli eredi del macchinista deceduto nell'incidente ferroviario di Macomer del 2007 (precedente al subentro della Regione nella gestione delle ex FdS ed FMS).

Informazioni Attinenti all'Ambiente e al Personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento guida per la redazione della relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti l'ambiente e al personale.

Personale

Si precisa che nel corso dell'esercizio non si sono verificati:

- morti sul lavoro del personale iscritto a libro matricola;
- infortuni gravi sul lavoro per i quali sia stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing per cui la Società sia stata dichiarata definitivamente responsabile.

I rapporti con il personale in generale e con le rappresentanze dei lavoratori in particolare sono stati, anche nel 2016, costanti e reciprocamente collaborativi. Le vertenze in atto hanno carattere locale e riferite prevalentemente a problematiche legate agli impianti ed al parco rotabile.

Nel corso del 2016 sono stati effettuati n. 8 scioperi (1 nazionale, 2 regionali, 5 provinciali di cui 4 unitari ed 1 proclamato da una sola sigla). Quelli regionali hanno riguardato sostanzialmente la richiesta di contrattazione di 2° livello mentre quelli locali si sono riferiti a problematiche essenzialmente relative a contrasti sull'organizzazione del lavoro.

Il personale impegna il 57,9% del totale dei costi della produzione aziendale, in leggera crescita percentuale rispetto all'anno precedente, mentre in valore assoluto si è registrata una riduzione di € 209.698 (-0,3%).

L'incremento, rispetto al 2014, della percentuale di incidenza sui costi totali è dovuto essenzialmente alla riduzione dei costi complessivi che, con particolare riferimento a quelli dove è maggiore il margine di intervento aziendale, hanno registrato un significativo contenimento.

L'impatto del nuovo CCNL — che si ricorda è totalmente a carico delle aziende — ha pesato significativamente sul conto economico producendo un aumento dei costi del personale pari al 5% su base annua, solo in parte recuperati con incrementi di produttività.

Si è confermata anche nel 2016, la specifica attenzione da parte di tutte le strutture aziendali sulla componente variabile di detti costi, condizionata dalle diverse esigenze aziendali (straordinari, diarie, pernottamenti, etc.). Si ha tuttavia ragione di ritenere di essere giunti ad una situazione non ulteriormente aggredibile — se non con marginali interventi — a meno del degrado della qualità e sicurezza del servizio offerto.

Nella tabella seguente, è riportata la situazione al 31 dicembre 2016 e la media 2016 confrontata con gli analoghi valori fatti registrare nel 2015.

La forza numerica al 31 dicembre è aumentata di 28 unità; a livello di valori medi le variazioni sono più contenute, ma ugualmente in incremento rispetto all'anno precedente (+0,5%).

MEDIA PERSONALE

	2016	2015	Δ
TOTALE	2.167	2.156	11

Nella tabella che segue è invece riportato il dettaglio della forza media utilizzata nel 2016, distinta per qualifica professionale e il suo confronto con i dati registrati nell'esercizio precedente.

PERSONALE FORZA MEDIA

QUALIFICA	MEDIA 2015	MEDIA 2016	Δ
DIRIGENTI E IMPIEGATI	187	184	-1,43%
CONDUCENTI	1.157	1.174	1,47%
CONTROLLORI E VERIFICATORI	60	61	2,09%
OPERAI BUS	95	94	-1,15%
AUSILIARI	73	73	0,23%
MACCHINISTI	65	62	-5,01%
SCORTA TRENI	61	60	-1,64%
PERSONALE STAZIONI	84	89	5,63%
OPERAI TRENI	112	110	-1,87%
IMPIANTI SPECIALI	32	32	-0,53%
MANUTENZIONE LINEA	120	118	-1,66%
GUARDIA BARRIERE	55	53	-4,82%
ASSUNTORI	56	58	3,57%
TOTALE GENERALE	2.157	2.167	0,48%

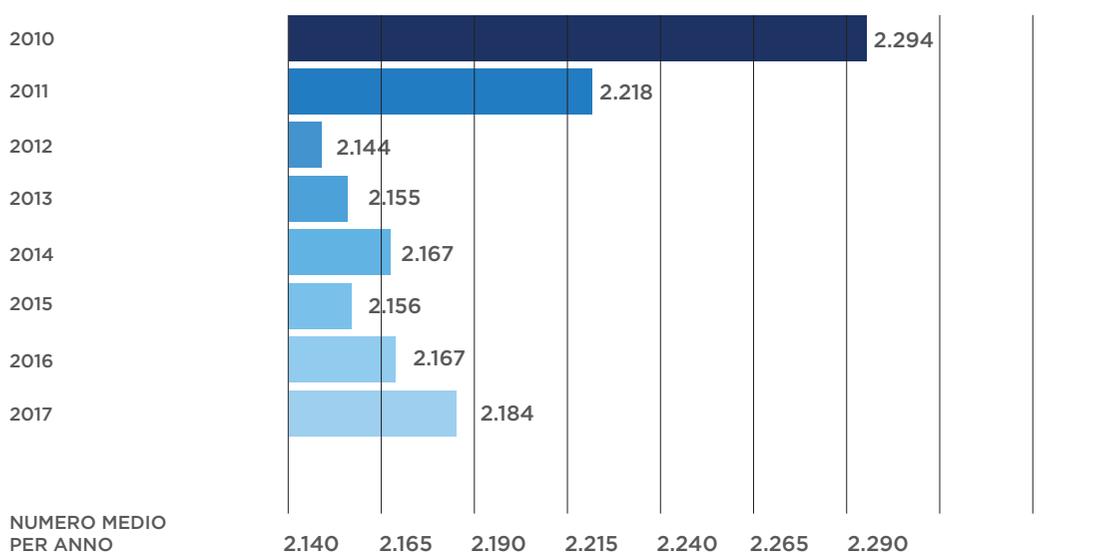
Non si rilevano particolari variazioni per ciascuna delle categorie nelle quali è stato suddiviso il personale aziendale. Le nuove assunzioni si sono concentrate sul personale di guida (OE) con un incremento percentuale del 1,47% (in valore assoluto di 17 unità). Le altre variazioni sono in prevalenza da attribuire ai processi di selezione interna.

Risulta ancora da sottolineare l'ulteriore riduzione del personale amministrativo, che comprende dirigenti e impiegati, di 3 unità. In merito occorre avviare un programma per l'assunzione di figure professionali di estrazione tecnica ed economica a necessario supporto delle attività in corso e per la sostituzione del personale già in quiescenza o in procinto di esserlo.

Occorre inoltre sottolineare che oltre il 60% del personale (62,6%) ha più di 50 anni di età ed il 37,2% ha più di 55 anni. Solo il 12,5% ha meno di 40 anni di età. Questa situazione è evidentemente il frutto di molti anni di sostanziale stasi delle assunzioni dovuta a diversi motivi.

Dal punto di vista dell'organizzazione aziendale sono stati attuati limitati interventi necessari a rendere più efficace ed economica l'azione tecnico-amministrativa aziendale per tenere conto del manifestarsi di nuove esigenze e del pensionamento di alcune unità.

Rispetto alla situazione pre unificazione delle aziende ARST, FdS, FMS, in termini di organici complessivi si è registrata una contrazione numerica ben superiore alle 100 unità, vedi grafico, che è la conseguenza dei processi di riorganizzazione e accorpamento di funzioni che qualora non fosse stata realizzata avrebbe prodotto maggiori costi per diversi milioni di euro.



Cresce ulteriormente la quota di personale che usufruisce della L. 104/92 e della L. 151/2015. Per quanto riguarda i beneficiari della L. 104, il loro numero è cresciuto dai 256 dipendenti del 2015 ai 394 del 2016 con un incremento del 48,7%. Pertanto la quota di dipendenti beneficiari passa dall'11,8% del 2014 (256 aventi diritto), al 12,3% del 2015 (265 aventi diritto) per arrivare al 18,2% del 2016. A titolo di esempio nel settore pubblico, la media nazionale è del 13%, in quello privato del 3,3%. L'Azienda dovrà necessariamente mettere in atto azioni di contrasto agli abusi anche al fine di salvaguardare le effettive e giustificate ragioni degli aventi diritto.

Oltre il preoccupante dato percentuale sui dipendenti che possono usufruire di tali normative, occorre sottolineare il forte incremento delle giornate di mancata prestazione lavorativa conseguente all'utilizzo delle stesse: dalle 10.433 giornate del 2014, si è passati alle 11.785 del 2015 per arrivare alle 12.043 giornate del 2016 (comprese quelle concesse nel rispetto della L.151). Va sottolineato come l'incremento percentuale delle giornate sia stato significativamente inferiore a quello degli aventi diritto.

Il valore particolarmente elevato delle giornate di mancata prestazione - senza evidentemente entrare nel merito né della legge né della sua applicazione - ha comunque delle pesanti ripercussioni sull'organizzazione del lavoro con particolare riferimento a quello degli operatori di esercizio.

È infatti sufficiente considerare che le giornate di mancata prestazione di cui sopra corrispondono all'impegno di circa 50 dipendenti che, evidentemente, devono essere sostituiti attraverso il ricorso a maggiori prestazioni del resto del personale.

Ambiente

Nel corso dell'anno si sono registrate alcune criticità in materia ambientale.

Mentre in tutte le sedi ove è registrata la presenza di materiali contenenti amianto, è proseguita l'attività di monitoraggio prevista dalla vigente normativa, si sono presentate e si stanno ulteriormente manifestando diffuse problematiche relative all'utilizzo improprio delle aree detenute in comodato d'uso, quali discariche abusive di materiali.

Permane, infatti, una oggettiva impossibilità per l'Azienda di vigilare su un patrimonio, di proprietà regionale, che supera le 6000 particelle catastali che comprendono aree dismesse dall'esercizio da decenni e quindi totalmente al di fuori del perimetro di vigilanza aziendale.

Tale attività, unita a quella seppure minimale che sarebbe pure necessaria per la sola messa in sicurezza di numerosi manufatti, richiede ingenti risorse che non sono nella disponibilità

aziendale, né possono essere ricomprese all'interno dei contratti di servizio.

Sull'argomento occorre quanto prima concordare con la Proprietà una risolutiva soluzione che consenta di non arrivare ad una interruzione del contratto di comodato d'uso.

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le attività previste dal D.Lgs. 81/2008 sia da parte degli RLS che da parte aziendale. Sono stati effettuati i corsi di formazione previsti, sono state effettuate diverse visite ad ambienti di lavoro e regolarmente tenute le Riunioni di Sicurezza alla presenza del Datore di Lavoro, dell'RSPP e del Medico Competente.

PROPOSTA DI DELIBERA

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, l'Amministratore Unico propone di assumere la seguente deliberazione:

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di ARST S.p.A.,

- esaminato il progetto di Bilancio d'Esercizio al 31 dicembre 2016, da cui risulta una perdita pari ad € 3.203.802,00 (utile pari a € 1.232.474,86 nel 2015);
- preso atto delle Relazioni del Collegio Sindacale e del Revisore,

delibera

1. di approvare la relazione dell'Amministratore Unico sull'andamento della gestione;
2. di approvare lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e le Note Illustrative del Bilancio al 31 dicembre 2016 e i relativi allegati;
3. di riportare al successivo esercizio la perdita conseguita;
4. di conferire all'Amministratore Unico ogni più ampio potere, affinché, con l'osservanza dei termini e delle modalità di legge, dia esecuzione alla presente deliberazione.

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

L'Amministratore Unico



BILANCIO DI ESERCIZIO

ATTIVITÀ	2016	2015	Δ
A) CREDITI VERSO ENTI PUBBLICI DI RIFERIMENTO per capitale di dotazione deliberato da versare			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
3. DIRITTI DI BREV. IND. E DI UTILIZZ. OPERE DELL'INGEGNO			
SOFTWARE APPLICATIVO	1.537.018	1.513.407	+ 23.611
F.DO AMM. SOFTWARE APPLICATIVO (-)	(1.498.279)	(1.451.111)	(47.168)
TOTALE	38.739	62.296	(23.557)
6. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	96.094.396	92.646.132	3.448.264
7. ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
SPESE PLURIENNALI DA AMMORTIZZARE	1.526.839	1.526.839	-
F. AMM. SPESE DA AMMORTIZZARE (-)	(1.057.410)	(923.288)	(134.122)
TOTALE	469.429	603.551	(134.122)
TOTALE IMMOBIL. IMMATERIALI	96.602.564	93.311.979	3.290.585
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. TERRENI E FABBRICATI			
TERRENI	5.517.695	1.608.421	+ 3.909.274
F.DO AMM.TO TERRENI (-)			
TOTALE	5.517.695	1.608.421	+ 3.909.274
FABBRICATI INDUSTRIALI	48.135.465	32.498.368	+ 15.637.097
F. AMM.TO FABBRICATI INDUSTRIALI (-)	(18.136.028)	(16.678.957)	(1.457.071)
F.DO SVALUTAZIONE FABB. INDUSTRIALI (-)	(1.703.682)	(1.703.682)	-
TOTALE	28.295.755	14.115.729	14.180.026
TOTALE TERRENI E FABBRICATI	33.813.450	15.724.150	18.089.300
2. IMPIANTI E MACCHINARIO			
IMPIANTI E MACCHINARI	2.115.030	2.051.923	+ 63.107
F. DO AMM.TO IMPIANTI E MACCHINARI (-)	(1.668.862)	(1.595.623)	(73.239)
TOTALE	446.168	456.300	(10.132)
TOTALE IMPIANTI E MACCHINARIO	446.168	456.300	(10.132)
			SEGUE

ATTIVITÀ	2016	2015	Δ
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
3. ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI			
A) MOBILIO E ATTREZZATURA			
MOBILI, ARREDI E MACCHINE UFFICIO	21.789	21.664	+ 125
F. AMM. MOBILI, ARREDI E MACCH. UFFICIO (-)	(20.353)	(19.961)	(392)
TOTALE	1.436	1.703	(267)
MOBILIO E ATTREZZATURA	928.270	899.916	+ 28.354
F. DO AMM.TO MOBILIO E ATTREZZATURA (-)	(892.269)	(886.808)	(5.461)
TOTALE	36.001	13.108	22.893
TOTALE MOBILIO E ATTREZZATURA	37.437	14.811	22.626
B) VEICOLI			
VEICOLI DI LINEA	40.431.768	40.431.768	-
F.DO AMM.TO VEICOLI DI LINEA (-)	(37.909.676)	(36.298.598)	(1.611.078)
TOTALE	2.522.092	4.133.170	(1.611.078)
VEICOLI AUSILIARI	491.141	491.141	-
F.DO AMM.TO VEICOLI AUSILIARI (-)	(482.535)	(479.092)	(3.443)
TOTALE	8.606	12.049	(3.443)
MACCHINE EMETTITRICI E OBLIT.	698.874	692.278	+ 6.596
F.DO AMM.TO MACCHINE EMETT. E OBLIT. (-)	(676.166)	(651.550)	(24.616)
TOTALE	22.708	40.728	(18.020)
COSTRUZIONI LEGGERE	403.102	388.302	+ 14.800
F.DO AMM.TO COSTRUZIONI LEGGERE (-)	(383.871)	(371.902)	(11.969)
TOTALE	19.231	16.400	+ 2.831
TOTALE VEICOLI	2.572.637	4.202.347	(1.629.710)
C) APPARECCHIATURE PER ELABORAZIONE DATI			
APPARECCHIATURE PER ELABORAZIONI DATI	1.597.632	1.569.059	+ 28.573
F.DO AMM. APPAR. PER ELABOR. DATI (-)	(1.495.579)	(1.457.807)	(37.772)
TOTALE	102.053	111.252	(9.199)
TOTALE APPARECCHIATURE PER ELABORAZIONE DATI	102.053	111.252	(9.199)

ATTIVITÀ	2016	2015	Δ
B) IMMOBILIZZAZIONI			
D) ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA			
ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA	988.117	975.740	+ 12.377
F.DO AMM. ATTREZZ. E DOTAZIONI OFFICINA (-)	(889.339)	(872.546)	(16.793)
TOTALE	98.778	103.194	(4.416)
TOTALE ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA	98.778	103.194	(4.416)
4. ALTRI BENI MATERIALI			
5. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI			
A) IMM. MAT. IN CORSO E ACC. FABBR.Industr.	34.155.091	22.168.456	+ 11.986.635
B) ALTRE IMMOB. MATERIALI IN CORSO E ACCONTI			
TOTALE IMMOBIL. MATERIALI	71.225.614	42.780.510	+ 28.445.104
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. PARTECIPAZIONI			
C) PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE	12.150	19.150	(7.000)
2. CREDITI IMMOBILIZZATI			-
3. ALTRI TITOLI			-
4. (*)			-
TOTALE IMMOBIL. FINANZIARIE	12.150	19.150	(7.000)
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	167.840.328	136.111.639	+ 31.728.689
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	15.303.175	14.770.229	+ 532.946
2. ACCONTI	334.450	367.039	(32.589)
6. ALTRE			-
TOTALE RIMANENZE	15.637.625	15.137.268	+ 500.357
SEGUE			

ATTIVITÀ	2016	2015	Δ
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
1. CREDITI VERSO UTENTI E CLIENTI			
A) CREDITI VERSO UTENTI E CLIENTI			-
A.1.) CREDITI ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	441.852	441.852	0
A.2.) CREDITI ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	5.412.855	9.554.150	(4.141.295)
B) ALTRI CREDITI VERSO UTENTI E CLIENTI			
B.1.) CREDITI PER SERVIZI DA FATTURARE	25.148.910	31.150.645	(6.001.735)
B.2.) EFFETTI ATTIVI			-
B.3.) NOTE DI CREDITO DA RICEVERE	211.063	558.069	(347.006)
C) FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(1.909.894)	(890.397)	(1.019.497)
2. ALTRI CREDITI			
D) VERSO ALTRI	20.296	22.500	(2.204)
D.2.) REGIONE	32.132.109	33.846.782	(1.714.673)
D.3.) ALTRI ENTI TERRITORIALI	(15.213)	(15.213)	0
D.5) CREDITI V/STATO			
D.5.1) CREDITI V/STATO	11.131.946	11.429.698	(297.752)
D.5.2) FONDO SVALUTAZIONE CREDITI V/STATO	(3.294.871)	(2.294.871)	(1.000.000)
D.6.) CREDITI DIVERSI			
D.6.1.) CREDITI VERSO IL PERSONALE	152.764	147.648	+ 5.116
D.6.2.) CREDITI VERSO L'ERARIO	22.798.563	13.828.911	8.969.652
D.6.3) CREDITI PER DEPOSITI CAUZIONALI	-	-	-
D.6.4.) CREDITI DIVERSI	4.685.394	1.425.370	+ 3.260.024
3. ALTRI CREDITI SCADENTI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	241	88.646	(88.405)
TOTALE CREDITI	96.916.015	99.293.790	(2.377.775)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOB.			
1. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE			-
2. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE			-
3. ALTRE PARTECIPAZIONI			-
4. (*)			-
5. ALTRI TITOLI			-
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBIL.	-	-	-

ATTIVITÀ	2016	2015	Δ
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1. DEPOSITI BANCARI E POSTALI			
A) TESORIERE			-
B) BANCHE	932.079	2.942.372	(2.010.293)
C) POSTE	119.573	130.481	(10.908)
2. ASSEGNI			-
3. DENARO E VALORI IN CASSA			
A) CASSE CONTANTE E VALORI ASSIMILATI	26.819	29.445	(2.626)
B) CASSE AGENZIE	15.175	17.453	-2.278
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	1.093.646	3.119.751	(2.026.105)
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	113.647.286	117.550.809	(3.903.523)
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI			
2. RISCONTI ATTIVI	1.567.222	1.557.829	9.393
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI	1.567.222	1.557.829	9.393
TOTALE GENERALE	283.054.836	255.220.277	+ 27.834.559

PASSIVITÀ	2016	2015	Δ
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE SOCIALE	819.000	819.000	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	8.898.490	-
IV. FONDO RISERVA	84.684	54.282	+ 30.402
VI. RISERVE STATUTARIE O REGOLAMENTARI			-
VII. ALTRE RISERVE, DISTINTAMENTE INDICATE			
A) FONDO CONTRIBUTI IN C/ CAPITALE PER INVESTIMENTI			0
B) ALTRE RISERVE FACOLTATIVE	17.263.268	17.263.268	0
C) RISERVE AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	4.560.232	0
D) RISERVE DI UTILI	577.647		577.647
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO		(624.426)	624.426
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(3.203.802)	1.232.475	(4.436.277)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	28.999.519	32.203.321	(3.203.802)
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. FONDI PER TRATTAMENTO DI QUIESCENZA E OBBLIGHI SIMILI			-
2. FONDI PER IMPOSTE			-
3. ALTRI	5.414.321	4.524.699	889.622
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI	5.414.321	4.524.699	+ 889.622
C) TRATTAM. FINE RAPPORTO LAV. SUBORD.			
1. FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	32.334.002	34.341.405	(2.007.403)
TOTALE TRATT. FINE RAPP. LAV. SUB.	32.334.002	34.341.405	(2.007.403)

PASSIVITÀ	2016	2015	Δ
D) DEBITI			
2. DEBITI VERSO BANCHE E POSTE	10.798.703	3.501.966	+ 7.296.737
3. MUTUI			-
4. DEBITI PER ACCONTI		15.936	(15.936)
5. DEBITI VERSO FORNITORI	48.228.239	34.778.724	+ 13.449.515
6. DEBITI DIVERSI			
B) DEBITI DIVERSI	52.563	57.046	(4.483)
C) DEBITI V/ALTRE AZIENDE DI TRASPORTO	20.383	30.345	(9.962)
E) DEBITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTI			-
7. DEBITI TRIBUTARI			
A) ERARIO C/IRPEF	10.572.780	9.086.087	1.486.693
D) DEBITI TRIBUTARI DIVERSI	1.359.150	1.179.389	179.761
8. DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	5.033.526	14.179.172	(9.145.646)
9. ALTRI DEBITI			
A) DEBITI V/TERZI C/AMM.NE PERSONALE			-
B) DEBITI PER DEPOSITI CAUZIONALI	353.795	355.352	(1.557)
C) DEBITI VERSO I DIPENDENTI	3.976.482	3.904.362	72.120
D) DEBITI V/AMMINISTRATORI E SINDACI			-
E) DEB. V/COMMISS. GARE APPALTO E CONCORSI			-
F) DEBITI PER COMPENSI PER PRESTAZ. PROFESS.			-
G) DEB. PER PRESTAZ. LAVORO AUTON. OCCAS.			-
H) ALTRI DEBITI			-
10. DEBITI SCADENTI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO			-
TOTALE DEBITI	80.395.621	67.088.379	13.307.242
E) RATEI E RISCONTI PASSIVI			
1. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE			
2. PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE			
3. ALTRE PARTECIPAZIONI			
TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI	135.911.373	117.062.473	18.848.900
TOTALE GENERALE	283.054.836	255.220.277	27.834.559

	2016	2015
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1. RICAVI DALLE VENDITE E PRESTAZIONI		
1.1) PROVENTI LINEE	24.254.910	22.991.656
1.2) CONTRATTI DI SERVIZIO	90.190.146	88.994.058
1.3) ALTRI RICAVI DA TRAFFICO	270.152	358.379
TOTALE	114.715.208	112.344.093
2. VARIAZ. RIMAN. PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZ., SEMILAV. E FINITI		
TOTALE	-	-
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE		
TOTALE	-	-
4. INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI PER CAPITALIZZ. COSTI DIVERSI		
TOTALE	-	-
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI		
A) DIVERSI		
A) RICAVI DIVERSI	4.853.276	1.390.971
B) RIMBORSI CCNL	14.020.281	14.124.886
C) ACCISE SU GASOLIO	3.371.919	3.793.247
D) CONTRIBUTI CANONI DI LEASING	10.005.697	10.005.697
E) CONTRIBUTI C/CAPITALE	2.188.517	2.137.784
TOTALE	34.439.690	31.452.585
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	149.154.898	143.796.678

	2016	2015
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6. COSTI PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO		
A) COSTI PER MATERIE PRIME E DI CONSUMO	23.921.427	24.186.651
B) ALTRI COSTI PER MATERIE SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	159.645	195.513
C) RETTIFICHE SU COSTI PER MATERIE PRIME. SUSSIDIARIE, DI CONS.	-	-
TOTALE	24.081.072	24.382.164
7. COSTI PER PRESTAZIONI DI SERVIZI		
A) SPESE PER LAVORI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE	9.639.311	8.440.068
B) SPESE PER PRESTAZIONI PROFESSIONALI	1.383.491	740.164
C) SPESE PER PUBBLICITÀ, PROMOZIONE E SVILUPPO	34.220	59.288
D) SPESE DI VIGILANZA, PULIZIA E SIMILI	2.538.480	2.182.161
E) SPESE PER COMUNICAZIONI	136.516	200.030
F) SPESE PER TRASPORTI	118.035	27.673
G) AGGI DI ESAZIONE	10.480	15.471
H) SPESE PER ASSICURAZIONI	4.683.813	4.765.400
I) SPESE PER ENERGIE	1.258.403	1.066.472
L) SPESE PER ALTRI SERVIZI	193.029	204.646
M) SPESE PER SERVIZI INFORMATICI	305.981	314.357
N) SPESE PER IL PERSONALE	752.061	824.821
O) ONERI PER AMMINISTRATORI E SINDACI	214.066	200.155
TOTALE	21.267.886	19.040.706
8. COSTI PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI		
	10.269.124	10.336.128
TOTALE	10.269.124	10.336.128
9. COSTI PER IL PERSONALE		
A) RETRIBUZIONI	60.260.910	58.501.940
B) ONERI SOCIALI	19.642.830	19.003.159
C) ALTRI ONERI	-	-
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	4.582.229	4.375.662
E) TRATTAMENTO QUIESCENZA E SIMILI	-	-
F) ALTRI COSTI PER IL PERSONALE	-	-
G) ALTRI ONERI STRAORDINARI PER IL PERSONALE	1.363.713	313.739
TOTALE	85.849.682	82.194.500
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI		
A) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	181.290	173.420
B) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	3.241.834	2.924.929
C) ALTRE SVALUTAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI	-	-
D) SVALUT. CREDITI COMPRESI NELL'ATT. CIRC. E DISPON. LIQUIDE	-	-
TOTALE	3.423.124	3.098.349
11. VARIAZ. RIMAN. DI MAT. PRIME, SUSSID., DI CONSUMO, MERCI		
	(532.946)	241.499
TOTALE	(532.946)	241.499

	2016	2015
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	4.092.373,0	-
TOTALE	4.092.373,0	-
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	-	-
TOTALE	-	-
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE		
A) IMPOSTE E TASSE ESERCIZIO CORRENTE	989.099	1.008.271
B) SPESE GENERALI	804.246	2.019.524
C) PERDITE SU CREDITI E VARIE	10.351	12.153
E) ACQUISTO MATERIALI DIVERSI	15.420	19.856
TOTALE	1.819.116	3.059.804
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	150.269.431	142.353.150
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A -B)	(1.114.533)	1.443.528
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI	-	-
TOTALE	-	-
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI		
A) PROVENTI FINANZIARI DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI	-	-
C) PROVENTI FINANZIARI DA TITOLI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	-	-
D) INTERESSI SU DEPOSITI BANCARI	16.720	566
E) ALTRI PROVENTI FINANZIARI	-	-
TOTALE	16.720	566
17. INTERESSI PASSIVI E ALTRI ONERI FINANZIARI		
B) INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	1.153.348	1.571.634
TOTALE	1.153.348	1.571.634
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(15 + 16 - 17)	(1.571.068)
	(1.136.628)	(1.571.068)

		2016	2015
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18. RIVALUTAZIONI DI ATTIVITÀ FINANZIARIE		-	-
	TOTALE	-	-
19. SVALUTAZIONI DI IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		-	-
	TOTALE	-	-
TOTALE DELLE RETTIFICHE (18 -19)		-	-
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. PROVENTI STRAORDINARI			
A) PLUSVALENZE DA ALIENAZIONI		-	-
B) SOPRAVV. ATTIVE E INSUSSISTENZE PASSIVE		1.479.495	1.962.218
C) QUOTA ANNUA DI CONTRIBUTI IN C/CAPITALE		-	-
D) ALTRI PROVENTI STRAORDINARI		-	-
	TOTALE	1.479.495	1.962.218
21. ONERI STRAORDINARI			
A) SOPRAVVENIENZE PASSIVE		2.079.272,0	29.346,0
	TOTALE	2.079.272,0	29.346,0
B) MINUSVALENZE DA ALIENAZIONI		-	-
	TOTALE	-	-
TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI (20 -21)		(599.777)	1.932.872
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(A-B+C+D+E)	(2.850.938)	1.805.332
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO			
	TOTALE	352.864	572.857
23) RISULTATO DELL'ESERCIZIO		(3.203.802)	1.232.475



Premessa

La presente nota integrativa costituisce parte integrante del Bilancio al 31/12/2016.

Il bilancio al 31/12/16 è stato redatto in conformità alle disposizioni di legge ed ai corretti principi contabili correnti. Tiene conto delle modifiche introdotte dal Decreto Legislativo n. 6/2003 e dai successivi decreti correttivi e dal Decreto Legislativo n. 139/2015, come interpretati dall'organismo italiano di contabilità (OIC).

Il bilancio corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli artt. 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, 2425 ter del Codice Civile, secondo i principi di redazione stabiliti dall'art. 2423 bis e i criteri di valutazione di cui all'art. 2426.

I criteri di valutazione di cui all'art 2426 Codice Civile sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio. Non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma dello stesso Codice.

Ove applicabili sono stati, altresì, osservati i principi e le raccomandazioni pubblicati dagli organi professionali competenti in materia contabile, al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica.

Principi di Redazione e Criteri di Valutazione

Conformemente al disposto dall'articolo 2423 bis del Codice Civile, nella redazione del bilancio si è provveduto a:

- valutare le singole voci secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività;
- effettuare la rilevazione e la presentazione delle voci tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto;
- includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;
- determinare i proventi ed i costi nel rispetto della competenza temporale, e indipendentemente quindi dalla loro manifestazione finanziaria;

- comprendere tutti i rischi e le perdite di competenza, anche se divenuti noti dopo la conclusione dell'esercizio;
- considerare distintamente, ai fini della relativa valutazione, gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci del bilancio;
- mantenere immutati i criteri di valutazione adottati rispetto al precedente esercizio.

Le valutazioni sono state effettuate secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività rispettando i criteri e vincoli stabiliti dall'art. 2426 c.c., non essendovi motivi di deroga ed osservando il principio di competenza economica in ragione di esercizio.

Analisi dell'Attivo

Crediti verso Soci

Non esistono crediti verso i soci per quote capitale da versare, e ciò al pari del precedente bilancio.

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto, inclusi tutti gli oneri accessori di diretta imputazione e sono sistematicamente ammortizzate a quote costanti in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del bene, in ragione del 33% annuo.

Le immobilizzazioni il cui valore alla data di chiusura dell'esercizio risulti notevolmente inferiore al residuo costo da ammortizzare sono iscritte a tale minor valore; questo non è mantenuto se nei successivi esercizi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata.

Nelle immobilizzazioni immateriali sono inoltre inseriti gli investimenti, contributati dalla RAS, per migliorie e spese incrementative effettuati su beni di terzi.

Gli interventi già completati e collaudati per lotti autonomi e funzionali, entrati in esercizio entro il 31/12/2016 sono stati contabilizzati nella voce "Altre immobilizzazioni immateriali", mentre qualora si tratti invece di interventi ancora in corso di completamento e non collaudati sono stati appostati nella voce "Altre immobilizzazioni immateriali in corso".

Le immobilizzazioni immateriali sono pari in totale a € 3.063.857, come dettagliato nella tabella seguente.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

VALORI IN EURO

CESPITI	VALORI	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO		VALORI
	AL 1/1/2016	ACQUISIZIONI	ALIENAZIONI DIMISSIONI	AL 31/12/2016
SOFTWARE APPLICATIVO	1.513.407	23.611		1.537.018
LAVORI METRO SASSARI STRALCIO FUNZIONALE LINEA 1	1.341.224			1.341.224
SPESE PLURIENNALI	185.615			185.615
TOTALE	3.040.246	23.611		3.063.857

Le immobilizzazioni immateriali iscritte a Bilancio riguardano per € 1.341.223,98 i lavori per la realizzazione dello stralcio funzionale Stazione FS - S. Maria di Pisa del 2° lotto della linea della metropolitana leggera di Sassari Stazione FS - Baldinca, gli stessi vengono annualmente ammortizzati ad una aliquota del 10% ridotta del 50% nel primo esercizio.

Di seguito viene riportata la movimentazione dei Fondi di ammortamento.

FONDO AMMORTAMENTO IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

VALORI IN EURO

CESPITI AMMORTIZZABILI	FONDO AL 1/1/2016	AMMORTAMENTI DELL'ANNO	SCARICHI DELL'ANNO	FONDO AL 31/12/2016
SOFTWARE APPLICATIVO	1.451.111	47.168		1.498.279
LAVORI METRO SASSARI STRALCIO FUNZIONALE LINEA 1	737.673	134.122		871.795
SPESE PLURIENNALI	185.615			185.615
TOTALE	2.374.399	181.290		2.555.689

Per quanto riguarda le movimentazioni delle immobilizzazioni immateriali in corso, si precisa che il valore delle stesse è determinato dagli stati di avanzamento dei lavori realizzati nell'esercizio.

Nei lavori in corso vengono capitalizzati, ove presenti, anche i prelievi di materiali effettuati dal magazzino aziendale e utilizzate per i lavori per la riqualificazione delle linee ferroviarie di Trasporto Pubblico Locale.

Le immobilizzazioni immateriali in corso ammontano a € 96.094.396. Nella tabella seguente sono riportate la composizione ed i movimenti delle singole voci.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

CESPITI	VALORI AL 1/1/2016	VARIAZIONI ESERCIZIO ACQUI- SIONI	VARIAZIONI ESERCIZIO ALIENAZIONI DISMISSIONI	VALORI AL 31/12/2016
IMPLEMENT. SOFTWARE PIANIFIC.E GESTIONE RETE DI TRASPORTO	182.595			182.595
IMPLEM. SOFTWARE E FORNITURA HARDWARE GESTIONE TURNI	141.814			141.814
VIRTUALIZZAZIONE SERVER AZIENDALI	54.953			54.953
RIQUALIFICAZIONE LINEE TPL	50.000			50.000
MESSA IN SICUREZZA LINEA MACOMER NUORO	6.001.522			6.001.522
LAVORI RIQUALIFIC. STAZIONE SANLURI	1.289.445			1.289.445
REALIZZAZIONE PL KM 3+577 SASSARI SORSO METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI SAN GOTTARDO- POLICLINICO	21.300.313			21.300.313
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI SUPPORTO TECNICO	579.154			579.154
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI 1° LOTTO	221.773			221.773
METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI 1° LOTTO	1.384.185			1.384.185
RISTRUTTURAZIONE MATERIALE ROTABILE D'EPOCA	34.561			34.561
LINEA SAN GOTTARDO SETTIMO SAN PIETRO	2.754.121			2.754.121
RIQUAL. ELETTRIF. SS ALGHERO E SS SORSO	92.752			92.752
RIPRISTINO SEGN. STRADALE METRO SS LINEA 1	15.000			15.000
ELETTRIFICAZIONE METRO CA LOTTO 1 MANUT CRM	163.499			163.499
CONTROLLO CENTR. TRAFFICO MONSERRATO- ISILI/ MACOMER- NUORO	8.371.306	3.275.778		11.647.084
SISTEMA DI VIDEOSORVEGLIANZA DEPOSITI E AUTOSTAZIONI	27.428	41.143		68.571
SISTEMA DI MONITARAGGIO DELLA FLOTTA	213.109			213.109
METRO CA CIS-MATTEOTTI	11.054			11.054
METRO CA RADDOPPIO CARACALLA		78.973		78.973
METRO CA REPUBBLICA - MATTEOTTI		7.026		7.026
DEPOSITO FERROVIARIO STAZ. SASSARI		18.654		18.654
REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI		29.854		29.854
METRO CA REPUBBLICA-CIS *	12.125		3.164	8.961
TOTALE	92.646.132	3.451.428	3.164	96.094.396

*EURO 1.573 SPOSTATO NEL CESPITE "RIQUALIFICAZIONE TECNICA PIAZZA MATTEOTTI"

**CESPITE CAPITALIZZATO NEL 2016

In relazione a quanto disposto dall'art.2427, punto 3 del Codice Civile, si evidenzia che nell'esercizio in chiusura la società non ha sostenuto costi di impianto e ampliamento e costi di ricerca, sviluppo e pubblicità pluriennali.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, inclusi tutti i costi e gli oneri accessori di diretta imputazione, ed i costi indiretti inerenti la produzione interna, al netto dei relativi fondi di ammortamento.

Relativamente agli immobili evidenziamo che nel corso dell'esercizio 2008 si è proceduto alla rivalutazione degli stessi sulla base delle risultanze della relazione peritale redatta dall'esperto nominato dal Tribunale di Cagliari, il tutto come analiticamente esposto nella nota integrativa al bilancio sopra menzionato, alla quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti.

Nell'esercizio 2016 è stato stipulato l'atto di acquisto della Sede della Direzione Centrale in Via Posada per un valore totale di € 19.546.371. Dal costo di acquisto dell'immobile è stato scorporato il valore del terreno pari a € 3.909.274 (20%). Nel libro cespiti è stato inserito il valore del fabbricato pari a € 15.637.097 che verrà ammortizzato a quote costanti del 4% (2% nel primo esercizio).

Non sono state effettuate ulteriori rivalutazioni né capitalizzazioni di interessi passivi. Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzato in ciascun esercizio sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione dei cespiti.

Nella tabella seguente sono riportate la composizione ed i movimenti delle singole voci, nonché la movimentazione dei fondi di ammortamento.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

VALORI IN EURO

CESPITI	VALORI	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO		VALORI
	AL 1/1/2016	ACQUISIZIONI	ALIENAZIONI DISMISSIONI	AL 31/12/2016
TERRENI	1.608.421	3.909.274		5.517.695
FABBRICATI	30.794.686	15.637.097		46.431.783
VEICOLI DI LINEA	40.431.768			40.431.768
IMPIANTI E MACCHINARI	2.051.923	63.107		2.115.030
MACCHINE UFFICIO	21.664	125		21.789
VEICOLI AUSILIARI	491.141			491.141
ATTREZZATURA E DOTAZIONI OFFICINA	975.740	12.377		988.117
MACCHINE EMETTITRICI E OBLITERATRICI	692.278	6.596		698.874
MOBILIO E ATTREZZATURA	899.916	28.354		928.270
COSTRUZIONI LEGGERE	388.302	14.800		403.102
APPARECCHIATURE ELETTRONICHE E PER ELABORAZIONE DATI	1.569.059	28.573		1.597.632
TOTALE	79.924.898	19.700.303		99.625.201

FONDO AMMORTAMENTO IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

VALORI IN EURO

CESPITI AMMORTIZZABILI	FONDO AL 1/1/2016	AMMORTAMENTI DELL'ANNO	SCARICHI DELL'ANNO	FONDO AL 31/12/2016
FABBRICATI	16.678.957	1.457.071		18.136.028
VEICOLI DI LINEA	36.298.598	1.611.078		37.909.676
IMPIANTI E MACCHINARI	1.595.623	73.239		1.668.862
MACCHINE UFFICIO	19.961	392		20.353
VEICOLI AUSILIARI	479.092	3.443		482.535
ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA	872.546	16.793		889.339
MACCHINE EMETTITRICI E OBLITERATRICI	651.550	24.616		676.166
MOBILIO E ATTREZZATURA	886.808	5.461		892.269
COSTRUZIONI LEGGERE	371.902	11.969		383.871
APPARECCHIATURE ELETTRONICHE E PER ELABORAZIONE DATI	1.457.807	37.772		1.495.579
TOTALE	59.312.844	3.241.834		62.554.678

Relativamente agli ammortamenti precisiamo che sono state applicate le seguenti aliquote, ridotte del 50% in caso di acquisizioni nell'esercizio, in quanto ritenute ben rappresentative dell'effettivo deperimento e della residua vita utile del bene:

- Fabbricati 4%
- Veicoli di linea 15% (primo esercizio 12,5%)
- Impianti e macchinari: 10%
- Veicoli ausiliari 20%
- Attrezzature e dotazioni di officina 12%
- Macchine emettitrici e obliterate 20%
- Mobili e arredi 12%
- Costruzioni leggere 10%
- Apparecchiature elettroniche ed elaborazione dati 20%
- Macchine ufficio 12%

Le aliquote sopra riportate non sono variate rispetto all'esercizio precedente e non sono stati effettuati degli ammortamenti anticipati.

Le immobilizzazioni il cui valore alla data di chiusura dell'esercizio risulti notevolmente inferiore al residuo costo da ammortizzare sono iscritte a tale minor valore.

Gli ammortamenti totali, così come calcolati, esprimono nel complesso il deprezzamento ed il consumo effettivamente subito dai beni dell'attivo nel corso dell'esercizio.

Si precisa che per i cespiti, per i quali sono stati ricevuti contributi in c/impianti, si è provveduto a rettificare indirettamente il valore della quota di ammortamento annuo mediante imputazione tra i proventi del conto economico delle correlative quote di contributo girocontate dal Fondo Contributi in c/impianti. Difatti i contributi in conto impianti, cioè quei contributi finalizzati all'acquisizione di specifici beni ammortizzabili, concorrono a formare il reddito di impresa per competenza; vale a dire nella stessa misura in cui il costo dei beni ammortizzabili cui ineriscono concorre a formare il reddito sotto forma di quote di ammortamento deducibili. In sostanza, i contributi in conto impianti costituiscono ricavi anticipati che vanno riscontati in relazione alla durata degli investimenti cui i contributi si riferiscono, e per tale motivazione le quote dei contributi relativi a quote di ammortamento da stanziare in futuri esercizi sono iscritti nella voce passiva del bilancio risconti passivi. Nella tabella che segue sono riportate la composizione ed i movimenti del Risconto contributi c/impianti.

MOVIMENTI DEI CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI COL METODO DEL RISCONTO

VALORI IN EURO

CESPITI	RISCONTO AL 01/01/2016	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO				RISCONTO AL 31/12/2016
		CONTRIBUTI INCASSATI	CONTRIBUTI ANNI PRECEDENTI	CAPITA- LIZZAZ.	QUOTA CONTRIBUTI C/IMP.	
FABBRICATI	3.962.596				347.084	3.615.512
VEICOLI DI LINEA	4.084.998				1.592.223	2.492.775
IMPIANTI E MACCHINARI	269.119				38.446	230.674
COSTRUZIONI LEGGERE	15.512				10.342	5.171
MACCHINE EMETTITRICI E OBLITERATRICI	28.749				19.166	9.583
LAVORI METRO SASSARI STRALCIO FUNZIONALE LINEA 1	586.313				130.292	456.021
ADATT. AREA EX DALL'ARGINE ORISTANO I LOTTO	13.093					13.093
AMPLIAMENTO RIMESSE E OFFIC. SS II LOTTO	3.264.055	90.881				3.354.936
ADEG. IMP. AL SERVIZIO CLIENTELA OLBIA	18.928					18.928
PROGETTO BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA	1.900.449					1.900.449
LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE LINEE TPL	42.178.858	244.982			50.965	42.372.875
MESSA IN SICUREZZA LINEA FERROVIARIA MACOMER-NU	5.997.437					5.997.437
LAVORI DI RIQUALIFIC. STAZ. AUTOMOBILISTICA SANLURI	1.283.317	6.128				1.289.445
REALIZZAZIONE P.L. KM 3+577 LINEA SS-SORSO	119.000					119.000
METROPOLITANA LEGG. CA SAN GOTTARDO-POLICLINICO (45+49)	20.434.194					20.434.194
METRO SS STRALCIO FUNZ. S. MARIA DI PISA/S. ORSOLA	579.038					579.038
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI 1° LOTTO	194.560					194.560
METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI 1° LOTTO	1.321.096					1.321.096
ACQUISTO UNITÀ DI TRAZIONE	9.813.500	16.207.000				26.020.500
RISTRUTTURAZ. E MANUTENZ. MATERIALE ROTABILE D'EPOCA	30.123					30.123
LINEA SAN GOTTARDO-SETTIMO	2.837.740					2.837.740
CONTR. CENTRALIZZ. TRAFFICO MONS-ISILI MACOMER-NUORO	6.431.771	5.134.831				11.566.602
RIQUALIFICAZ. E ELETTRIFICAZ. SS/ALGHERO E SS/SORSO	92.752					92.752
RIQUALIFICAZIONE AUTOSTAZ. PIAZZA MATTEOTTI	499.000	37.500				536.500
LAVORI DI SISTEMAZIONE DEPOSITO VIALE MONASTIR CA	218.250					218.250
MANUTENZ. STRAORDINARIA PIAZZALI E DEPOSITI AZIENDALI	159.088	205.238				364.325
ADEGUAM. E RISTRUTTURAZ. AREA EX DALL'ARGINE ORISTANO	194.000	258.000				452.000
METRO CA REPUBBLICA-MATTEOTTI	3.758	7.026				10.784
SISTEMI DI INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA	96.500	115.800				212.300
DEPOSITO FERROVIARIO STAZIONE SASSARI		18.654				18.654
REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI		29.854				29.854
MATERIALE ARMAMENTO	3.270.921					3.270.921
SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLA FLOTTA	246.075					246.075
BONIFICA IMMOBILI	82.375					82.375
VIDEOSORVEGLIANZA DEPOSITI E AUTOSTAZIONI	98.430					98.430
BONIFICA AMIANTO LINEE FERR. PROV. NUORO	208.353	103.725				312.078
PROGETTO CITYMOBIL 2	71.511					71.511
METROPOLITANA LEGGERA DI CAGLIARI LINEA REPUBBLICA-CIS	600.000					600.000
METROPOLITANA LEGGERA DI CAGLIARI LINEA CIS-MATTEOTTI	1.400.000	(1.400.000)				
PROGETTAZIONE SISTEMA METROPOLITANO IN AREA VASTA CAGLIARI	220.000					220.000
ALLESTIMENTO CENTRO INFORMATIVO VICINANZE PORTO DI CAGLIARI	60.000					60.000
PENSILINE TPL	70.000					70.000
RADDOPPIO CARACALLA	349.753					349.753
TOTALE	113.305.212	21.059.619			2.188.517	132.176.313

Per quanto riguarda le movimentazioni delle immobilizzazioni materiali in corso, si precisa che l'incremento delle stesse è determinato, oltre che dagli stati di avanzamento dei lavori realizzati nell'esercizio, dalle spese di progettazione di natura tecnica e di direzione dei lavori aventi natura incrementativa.

Nella tabella che segue sono riportate la composizione ed i movimenti delle singole voci.

RIMANENZE

VALORI IN EURO

	RIM. INIZIALI (A)	RIM. FINALI (B)	VARIAZIONE (C = B - A)
GASOLIO	327.663	423.256	95.543
LUBRIFICANTI	86.634	81.486	(5.148)
RICAMBI E MERCI DIVERSE	6.096.276	6.385.151	288.875
ARMAMENTO	8.259.656	8.413.332	153.676
TOTALE	14.770.229	15.303.175	532.946

Attivo circolante - Crediti - Distinzione per Scadenza

Come previsto dall'art. 2426, comma I punto 8, del c.c. i crediti dell'attivo circolante sono iscritti al valore di presunto realizzo. Detto valore è stato determinato rettificando il valore nominale dei crediti esistenti in modo da tenere conto di tutti i rischi di mancato realizzo.

Tra gli acconti compaiono gli anticipi e sbilanci verso le rivendite dei titoli di viaggio aziendali. Tali rivendite effettuano il pagamento delle bolle relative ai titoli di viaggio venduti al netto della provvigione ad esse spettanti; solo in secondo momento emettono la relativa fattura per il loro compenso. Nel corso degli anni non è sempre stato possibile reperire le fatture con puntualità.

Crediti verso Clienti

Tale voce è suddivisa fra Crediti esigibili oltre l'esercizio successivo (€ 441.852) e Crediti esigibili entro l'esercizio successivo (€ 5.412.855) e rappresenta i crediti verso abituali clienti per servizi di trasporto ordinari, noleggi o locazioni attive.

Nella voce fatture da emettere, € 25.148.910, sono contabilizzati i corrispettivi relativi ai conguagli chilometrici per i contratti di servizio con la RAS per il 2016, in particolare:

- Contratto bus € 5.164.752;
- Contratto treno € 5.818.515;
- Contratto metro € 514.604;
- Contratto trenino verde € 454.545;
- 3° rata L.R. 27/2015 € 11.000.000.

Sono inoltre allocati in tale voce € 2.158.544 che saranno fatturati alla CTM SpA quale rimborso della quota dei titoli di viaggio integrati con la metropolitana leggera di Cagliari per gli esercizi 2014/2015/2016.

La procedura di clearing sarà comunque condivisa con CTM e basata sull'effettivo utilizzo delle diverse modalità di trasporto.

Per prudenza, a fronte di tale posta, è stato iscritto un apposito fondo svalutazione pari al 50% dell'importo stimato per gli esercizi 2014/2015/2016 pari a € 1.079.272.

I crediti verso altri clienti sono rettificati dall'iscrizione di un apposito fondo svalutazione crediti che per l'esercizio in chiusura ammonta a € 830.622.

Il predetto fondo è stato costituito nel corso degli anni con riferimento all'entità del rischio generico di mercato che incombe sulla generalità dei crediti nonché sull'attenta analisi delle singole poste creditorie.

Nell'esercizio in chiusura il suddetto fondo ha subito un decremento di € 59.775 per lo stralcio di svariate partite di modesto valore relative agli anni 2001/2002 oramai divenute inesigibili.

L'importo della suddetta posta iscritta in bilancio si ritiene rappresenti quello effettivamente esigibile.

Altri Crediti

Tra i crediti verso la Regione si evidenzia l'importo di € 32.132.109 per la copertura dei costi del rinnovo del CCNL e degli oneri di malattia di cui:

- € 9.136.796 sostenuti nell'esercizio 2016 per CCNL;
- € 1.095.056 sostenuti nell'esercizio 2016 per oneri di malattia;
- € 19.553.511 relativa agli oneri sostenuti negli esercizi dal 2012 al 2016 per il rinnovo del CCNL con quote a carico dello Stato e che la RAS rigira all'Azienda non appena gli stessi vengono messi a disposizione dal Ministero;
- € 81.311 relativo al rimborso titoli di viaggio per agevolazioni tariffarie invalidi;
- € 965.435 si riferiscono a contributi in conto investimenti da erogare per l'acquisto di beni già entrati in esercizio nel corso del 2013, di cui € 552.412 pagati nell'esercizio 2017;
- € 1.300.000 sono relativi alla richiesta di rimborso ai sensi dell'art. 60 comma 7 - DPR 633/1972, che Arst Spa ha presentato a titolo di rivalsa nei confronti della RAS per l'IVA dovuta per il contratto del Trenino Verde per le annualità 2011 e 2012 oggetto di accertamento da parte dell'Agenzia delle Entrate.

I crediti verso lo Stato ammontano in totale a € 11.131.947.

€ 239.506 sono relativi alle entrate proprie della ex Gestione Governativa affluiti successivamente al 11/06/2008 sul conto di tesoreria provinciale di cui si è in attesa di svincolo da parte del Ministero.

Il credito verso il Ministero per € 10.892.441,00 è relativo agli esercizi 2008 e 2009 per oneri CCNL sostenuti dalla ex ARST Gestione FDS Srl. Per tali oneri è stata avviata un'azione di messa in mora e successiva citazione in giudizio nei confronti del Ministero dei Trasporti in data 2 novembre 2017.

A fronte di tale posta esisteva al 31/12/2015 un fondo svalutazione pari a € 2.294.871, in sede di redazione del presente bilancio si è ritenuto opportuno accantonare un altro milione ad incremento del suddetto fondo che al 31/12/2016 ammonta a € 3.294.871.

Tra gli altri crediti esposti in dettaglio, assume rilievo il credito verso l'Erario per l'IVA relativa agli esercizi precedenti, per € 19.970.122, e per il quale sono già attivate le procedure per il rimborso; il credito per IVA originato nell'esercizio ammonta invece a € 2.828.441.

Fra gli altri crediti sono iscritti inoltre € 745.044 verso la Agenzia delle Dogane

relativi ai rimborsi accise sul gasolio per autotrasporto del 4° trimestre 2016 e per i quali è stata effettuata nel corso del 2017 la compensazione in F24 con altri tributi e contributi.

In tale sezione compare inoltre un credito di € 2.854.924 verso la società Servizi in Rete che cura la distribuzione dei titoli di viaggio aziendali. Lo stesso si riferisce ai titoli venduti nella seconda quindicina di dicembre e già incassati a gennaio 2017.

Si rammenta che nell'esercizio 2008 è stato iscritto un "Fondo svalutazione crediti diversi" per far fronte a taluni crediti di dubbia esigibilità ed in particolare al credito verso INAIL per anticipazione infortuni per un importo di € 568.944.

Disponibilità Liquide

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante sono pari a € 1.093.646, mentre l'esposizione bancaria, esposta nel passivo, ammonta a € 10.798.703 per un saldo netto passivo di € 9.705.057.

La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentate:

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

VALORI IN EURO

	2016	2015	Δ
BANCA	932.079	2.942.372	(2.010.293)
BANCO POSTA	119.573	130.481	(10.908)
CASSA	41.994	46.898	(4.904)
TOTALE	1.093.646	3.119.751	(2.026.105)

Ratei e Risconti Attivi

I ratei e i risconti sono stati iscritti sulla base del principio della competenza economica. I ratei e risconti attivi sono pari a € 1.567.222.

Composizione dei Risconti Attivi

L'intero importo (€1.567.222) è composto da risconti per premi assicurativi. I premi, pagati anticipatamente nell'esercizio 2016, ma relativi anche all'esercizio successivo sono stati riscontati sulla base dei giorni di effettiva competenza dell'esercizio in chiusura. Nella tabella seguente è evidenziata la composizione di tale voce.

RISCONTI ATTIVI

VALORI IN EURO

R.C. VEICOLI	1.195.043
INCENDIO STABILI E IMPIANTI	53.335
R.C. VERSO TERZI	15.973
R.D. INCENDIO E FURTI	135.039
ASSICURAZIONI FERROVIARIE	167.832
TOTALE	1.567.222

Analisi del Passivo

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto alla chiusura dell'esercizio ha subito un decremento di € 3.203.802, corrispondente al risultato dell'esercizio in chiusura.

Nel prospetto riportato di seguito viene evidenziata la movimentazione subita durante l'esercizio dalle singole poste che compongono il Patrimonio Netto, nonché le informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 7-bis del Codice Civile relativamente alla specificazione delle voci del patrimonio netto con riferimento alla loro origine e possibilità di utilizzazione.

PATRIMONIO NETTO

VALORI IN EURO

	2016	2015	Δ
I. CAPITALE SOCIALE	819.000	819.000	
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	8.898.490	
IV. FONDO RISERVA	84.684	54.282	30.402
VI. RISERVE STATUTARIE O REGOLAMENTARI			
VII. ALTRE RISERVE, DISTINTAMENTE INDICATE			
A) FONDO CONTRIBUTI IN C/ CAPITALE INV.			
B) ALTRE RISERVE FACOLTATIVE	17.263.268	17.263.268	
C) RISERVE AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	4.560.232	
D) RISERVE DI UTILI	577.647		577.647
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO		(624.426)	624.426
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(3.203.802)	1.232.475	(4.436.277)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	28.999.519	32.203.321	(3.203.802)

Il Fondo riserva di rivalutazione è stato costituito nell'esercizio 2008 e si riferisce alla perizia giurata di stima effettuata in seguito alla trasformazione dell'ARST in SpA e recepita del CdA nella seduta del 03/12/2008 ed è pari a € 8.898.490,37.

Il Fondo di riserva avanzo di fusione pari a € 4.560.232,26 è derivante dall'avanzo di fusione per incorporazione della società ARST Gestione FdS SrL posseduta al 100% da ARST SpA avvenuta nell'esercizio 2010.

Il Fondo di riserva pari a € 17.263.267,56 deriva dalla perizia redatta da professionista abilitato che ha consentito l'inserimento nel Bilancio della Società delle attività e passività delle ex GG.GG. FdS e FMS confluite nel 2008.

L'esercizio si chiude con una perdita di € 3.203.802. A seguito di tali movimentazioni il Patrimonio netto al 31/12/2016 ammonta a € 28.999.519.

Strumenti Finanziari

Per ciò che attiene le informazioni richieste dall'articolo 2427, punto 19 del Codice Civile relativamente ai dati sugli strumenti finanziari emessi dalla società si evidenzia che la stessa non ha effettuato alcuna operazione in merito.

Fondi per Rischi e Oneri

I fondi per rischi e oneri sono stati accantonati in misura da coprire adeguatamente le perdite ed i debiti determinabili in quanto a natura e certezza o probabilità dell'evento, ma non definiti in rapporto all'ammontare o alla data di insorgenza. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi che sono a disposizione.

- Nel corso dell'esercizio 2016 si è provveduto ad una rivisitazione degli accantonamenti effettuati nel 2008 in sede di acquisizione della ex GG.GG FdS e si è provveduto a rideterminare il giusto peso delle singole cause di lavoro che costituivano la totalità della suddetta posta.
- È stato liberato dal fondo cause un importo di € 3.086.172.
- Pertanto al 31/12/2016 l'importo del fondo cause di lavoro ammonta ad € 1.321.948.
- Nell'esercizio in chiusura si sono manifestati alcuni rischi che possono incombere sull'Azienda e si è pertanto provveduto ad effettuare degli specifici accantonamenti.
- In particolare, € 974.000 per il risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007. Per tale valore e per gli importi già corrisposti agli eredi a titolo di risarcimento danni nei precedenti esercizi (circa 1,2 milioni), sarà avviata apposita procedura di recupero nei confronti del Ministero dei Trasporti poiché tale incidente è avvenuto prima del passaggio della GG.GG FdS alla RAS.
- Sono stati accantonati inoltre € 900.00 per coprire la possibilità di soccombenza nella

vertenza con l'Agenzia Entrate per la qualificazione dei contributi in conto canoni di leasing.

- Si è ritenuto opportuno accantonare solo la quota relativa alle imposte contestate (€ 150.000 per ogni anno) e non alle sanzioni, valutando che le stesse non siano dovute, poiché l'Azienda si è allineata al trattamento fiscale indicato dalla Guardia di Finanza nell'occasione di un accertamento avvenuto nel 2011.
- In fase di redazione del Bilancio sono stati inoltre accantonati anche € 2.107.000 per una causa in corso con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo - Policlinico ed € 111.373 per un'altra causa in corso con il fornitore dei lavori per la costruzione del Centro Intermodale di Sassari.

Nella tabella seguente viene evidenziato il movimento del Fondo.

FONDO RISCHI

VALORI IN EURO

	VALORI AL 1/1/2016	INCREMENTO	LIBERAZIONE	UTILIZZO	AL 31/12/2016
FONDO RISCHI PER CONTROVERSIE LEGALI IN CORSO	4.524.699	4.092.373	3.086.172	116.579	5.414.321

Per quanto concerne le informazioni relative alle movimentazioni del "Fondo per imposte differite", si precisa che le stesse non sono state calcolate come meglio chiarito nella sezione imposte dell'esercizio.

Fondo TFR

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente e corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti dei singoli dipendenti alla data di chiusura del bilancio, dedotte le anticipazioni corrisposte.

Gli accantonamenti dell'anno sono stati effettuati in base alla normativa vigente, compresa la rivalutazione in base alle aliquote ISTAT.

FONDO TFR

VALORI IN EURO

	VALORI AL 1/1/2016	INCREMENTO	UTILIZZO	AL 31/12/2016
FONDO TFR	31.392.584	536.368	2.504.270	29.424.682

Debiti

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 80.598.866 contro i 67.088.379 dell'esercizio precedente. La composizione delle singole voci è così rappresentata:

Debiti - Distinzione per Scadenza

Qui di seguito vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei debiti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, punto 6 del Codice Civile:

- Debiti verso le banche per anticipazione fatture per € 10.798.703. La Società nell'esercizio in chiusura è dovuta ricorrere continuamente all'anticipazione bancaria delle fatture emesse nei confronti della RAS per fronteggiare le normali esigenze finanziarie dell'esercizio.
- Debiti verso fornitori ordinari - Si tratta di normali fornitori di merci e servizi il cui pagamento è contrattualizzato con scadenze dai 30 ai 90 gg data fattura per € 48.228.239. Si evidenzia che all'interno di tale voce sono inseriti anche dei fornitori per lavori e acquisti di cespiti finanziati con appositi fondi della RAS.
- Debiti verso creditori diversi - Si tratta di debiti relativi alle trattenute sugli stipendi del mese di novembre e dicembre 2016 che sono state liquidate nel mese di gennaio 2017 pari a € 1.389.115.
- Debiti tributari - Si tratta di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi dei mesi da gennaio a novembre 2016, nonché del debito IRAP per l'esercizio, non pagati per le più volte citate difficoltà finanziarie e per i quali è stato effettuato il ravvedimento nel corso dell'esercizio 2017.
- Debiti verso istituti previdenziali - Si tratta, per € 2.483.783, delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2016 e della 13° mensilità e scadente a gennaio 2017. Il debito di € 2.493.368 è invece relativo alle quote del 2016 che l'Azienda deve versare al Fondo Pensionistico integrativo del personale dipendente; tale versamento è stato effettuato nel primo semestre 2017;
- Debiti verso il personale. Si tratta delle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2016, pagate nel mese di gennaio 2017.

Debiti Assistiti da Garanzie Reali su Beni Sociali

A1 sensi dell'art. 2427, punto 6 del Codice Civile si segnala che non esistono debiti con garanzie reali sui beni sociali.

Ratei e Risconti Passivi

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi € 135.911.373.

La movimentazione del risconto per contributi in conto impianti per € 132.154.113 viene invece illustrata nella tabella nella sezione Immobilizzazioni Materiali.

Il risconto pari € 3.757.260 è invece relativo a dei finanziamenti in conto impianti derivanti dalla EX Gestione FMS che sono stati totalmente accantonati in attesa di utilizzo.

Informazioni sul Conto Economico

I costi e i ricavi sono esposti secondo il principio della prudenza e della competenza economica.

Valore della Produzione

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 10 del Codice Civile viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per categorie di attività.

Suddivisione delle vendite e delle prestazioni per categorie di attività:

- Ricavi dalle vendite € 24.254.910 per attività svolta interamente nella Regione Sardegna;
- Corrispettivi contratto di servizio per € 90.190.146;
- Altri ricavi da traffico per € 270.152;
- Contributi in conto canoni di leasing € 10.005.697;
- Contributi in conto impianti (quota di competenza dell'esercizio) € 2.188.517;
- Rimborsi oneri CCNL e malattia € 14.020.281;
- Accise su gasolio autotrazione € 3.371.919;
- Altri ricavi € 4.853.276.

Nella sezione corrispettivi contratti di servizio sono presenti:

- Corrispettivo per il contratto di servizio TPL bus, metro e treno con RAS per € 85.644.492. La suddetta voce è stata quantificata tenendo conto dei chilometri effettivamente svolti nel corso dell'esercizio 2016 e procedendo per il contratto bus, come previsto dal comma 10 dell'articolo 4 del contratto, alla rivalutazione dei costi chilometrici stabiliti con deliberazioni della Giunta n. 44/17 del 06/08/2008. L'importo della rivalutazione ISTAT, ricompresa nel totale di cui sopra, è pari ad € 4.439.982;

- Corrispettivo contratto di servizio con la RAS per la manutenzione del Trenino Verde per € 4.545.454;
- Contributi per il rinnovo parco autobus per € 10.005.696,96 erogati in due tranches semestrali da parte della RAS per il pagamento dei canoni di leasing.

Totale valore della produzione € 149.154.898

Costi per Materie Prime Sussidiarie e di Consumo

Le spese per materie prime sussidiarie di consumo sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 24.081.072.

Spese per Servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 21.267.886.

Spese per Godimento Beni di Terzi e Operazioni di Locazione Finanziaria

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 10.269.124, di cui € 10.005.696,96 per canoni di leasing finanziario per acquisto autobus.

La società ha in essere n. 19 contratti di locazione finanziaria relativi a 352 autobus.

Le informazioni di cui all'art. 2427, comma 22, del c.c. sono riportate nella tabella a seguire.

Conformemente alle indicazioni richieste dal documento OIC 1, nella medesima tabella sono fornite le informazioni sugli effetti che si sarebbero prodotti sul Patrimonio Netto e sul Conto Economico rilevando le operazioni di locazione finanziaria con il metodo finanziario rispetto al criterio cosiddetto patrimoniale dell'addebito al Conto Economico dei canoni corrisposti.

A) CONTRATTI IN CORSO	
BENI IN LEASING FINANZIARIO ALLA FINE DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE. AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI COMPLESSIVI PARI A EURO (66.279917,15) ALLA FINE DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE	14.378.382,85
+ BENI ACQUISITI IN LEASING FINANZIARIO NEL CORSO DELL'ESERCIZIO	
- BENI IN LEASING FINANZIARIO RISCATTATI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO	
- QUOTE DI AMMORTAMENTO DI COMPETENZA DELL'ESERCIZIO	
+/- RETTIFICHE/RIPRESE DI VALORE SUI BENI IN LEASING FINANZIARIO (AMMORTAMENTO IN 10 ANNI)	8.065.830,00
BENI IN LEASING FINANZIARIO AL TERMINE DELL'ESERCIZIO. AL NETTO DEGLI AMMORTAMENTI COMPLESSIVI PARI A EURO (74.345.747,15)	6.312.552,85
B) BENI RISCATTATI	
MAGGIORE VALORE COMPLESSIVO DEI BENI RISCATTATI, DETERMINATO SECONDO LA METODOLOGIA FINANZIARIA, RISPETTO AL LORO VALORE NETTO CONTABILE DELL'ESERCIZIO	
C) PASSIVITÀ	
DEBITI IMPLICITI PER OPERAZIONI DI LEASING FINANZIARIO ALLA FINE DELL'ESERCIZIO PRECEDENTE (DI CUI SCADENTI NELL'ESERCIZIO SUCCESSIVO EURO {10.350.449,82} SCADENTI DA 1 A 5 ANNI EURO {15.276.976,82} E EURO { - } SCADENTI OLTRE I 5 ANNI)	25.627.426,64
+ DEBITI IMPLICITI SORTI NELL'ESERCIZIO	
- RIDUZIONI PER RIMBORSO DELLE QUOTE CAPITALE	8.928.449,82
- RIDUZIONI PER RISCATTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO	
DEBITI IMPLICITI PER OPERAZIONI DI LEASING FINANZIARIO AL TERMINE DELL'ESERCIZIO (DI CUI SCADENTI NELL'ESERCIZIO SUCCESSIVO EURO {9.044.080,78} SCADENTI DA 1 A 5 ANNI EURO {7.654.896,04} E EURO { - } SCADENTI OLTRE I 5 ANNI)	16.698.976,82
D) EFFETTO COMPLESSIVO LORDO ALLA FINE DELL'ESERCIZIO (A+B+C)	
E) EFFETTO NETTO FISCALE	(10.386.424)
F) EFFETTO SUL PATRIMONIO NETTO ALLA FINE DELL'ESERCIZIO {D-E}	
L'EFFETTO SUL CONTO ECONOMICO PUÒ ESSERE COSÌ RAPPRESENTATO:	10.005.696,96
STORNO DI CANONI SU OPERAZIONI DI LEASING FINANZIARIO	1.007.274,14
RILEVAZIONE DEGLI ONERI FINANZIARI SU OPERAZIONI DI LEASING FINANZIARIO	
RILEVAZIONE DI	8.065.830,00
- QUOTE DI AMMORTAMENTO	
- SU CONTRATTI DI ESSERE	
- SU BENI RISCATTATI	
- RETTIFICHE/RIPRESE DI VALORE SUI BENI IN LEASING FINANZIARIO	
EFFETTO SUL RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	862.619,82
RILEVAZIONE DELL'EFFETTO FISCALE	
EFFETTO SUL RISULTATO D'ESERCIZIO DELLE RILEVAZIONI DELLE OPERAZIONI DI LEASING CON IL METODO FINANZIARIO	862.619,82

Costi del Personale

Le spese per il personale ammontano a € 85.849.682. Gli stessi risultano così suddivisi:

- Retribuzioni € 60.260.910;
- Oneri sociali € 19.642.830;
- TFR € 4.582.229;
- Oneri straordinari € 1.363.713.

Gli oneri straordinari si riferiscono ad una tranne di UNATANTUM relativa agli anni precedenti, riconosciuta ai lavoratori dipendenti dal nuovo CCNL di categoria.

Il numero dei dipendenti al 31/12/2016 è pari a 2.176 unità, mentre il numero medio per l'esercizio è pari a 2.167,25.

PERSONALE

QUALIFICA	NUMERO MEDIO
DIRIGENTI	12
QUADRI	35
IMPIEGATI	137
CONDUCENTI	1.174
MACCHINISTI	62
OPERAI	203
ALTRI DIPENDENTI	544
TOTALE	2.167

Il costo totale delle retribuzione comprende le competenze maturate dai dipendenti per l'anno in corso, comprese la 13° e 14° mensilità, previste dal CCNL.

Sono comprese fra i costi le ferie maturate e non godute del personale, accantonato in apposito fondo per € 2.014.292, nonché i permessi non goduti iscritti in apposito fondo pari a € 895.028.

Ammortamenti e Svalutazioni

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano a € 3.423.124.

Come già accennato l'ammortamento delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio sulla base di aliquote economico-

tecniche determinate, riportate analiticamente nella presente nota integrativa nella sezione delle immobilizzazioni, in relazione alla residua possibilità di utilizzazione e vita utile residua.

Gli ammortamenti totali, calcolati con i criteri su esposti, esprimono nel complesso il deprezzamento ed il consumo effettivamente subito dai beni dell'attivo nel corso dell'esercizio.

Non sono stati calcolati, così come negli esercizi precedenti, ammortamenti anticipati.

La svalutazione di € 4.092.373 è relativa, come dettagliato in precedenza, alle diverse cause in corso. L'ulteriore svalutazione di € 1.079.272, vedi la tabella nella sezione Fondi per Rischi e Oneri all'interno dell'Analisi del Passivo, è relativa al credito vantato nei confronti del CTM SpA per la tariffazione integrata su MetroCagliari.

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 1.819.116. Gli stessi possono essere così dettagliati:

ONERI DIVERSI DI GESTIONE

VALORI IN EURO

IMPOSTE E TASSE DIVERSE	989.099
SPESE GENERALI	804.246
ACQUISTO MATERIALI DIVERSI	15.420
PERDITE VARIE	10.351

Tra le spese generali si evidenziano le sanzioni, per € 433.222, relative in gran parte al ritardato pagamento, dovuto alla più volte citata difficoltà finanziaria incontrata dalla Società, dei modelli F24 relativi a IRAP, IRPEF lavoro dipendente e contributi INPS.

Totale costi della produzione € 151.269.431.

Proventi e Oneri finanziari

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 12 del Codice Civile si evidenzia che la voce "interessi ed altri oneri finanziari" ammonta a € 1.153.348.

Tale importo è determinato sia dal costante ricorso all'indebitamento della società

nei confronti della banca che dai ricorrenti ritardi nel pagamento dei canoni di leasing per i quali la società di locazione finanziaria emette in automatico relativa fattura, nonché dei fornitori ordinari.

Proventi e Oneri Eccezionali

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 13 del Codice Civile si riporta l'elencazione dei proventi di entità o incidenza eccezionali per importo e natura:

- Sono stati iscritti ricavi per € 1.479.495 relativi alla bigliettazione integrata con CTM SpA per la MetroCagliari e relativi ad anni precedenti (vedi per la descrizione dettagliata la sezione Crediti verso Clienti).

Imposte sul reddito

La composizione della voce è rappresentata dall'I.R.A.P. per un importo di € 352.864.

Nell'esercizio in chiusura non sono state iscritte delle imposte differite, poiché non si è ritenuto opportuno usufruire della possibilità di rinvio della tassazione di alcune poste (vedi sopravvenienze attive o spese di rappresentanza) data la elevata perdita fiscale, e quindi la inesistenza di imposte da versare.

In aderenza al principio generale della prudenza, ed in conformità ai principi contabili, le attività per imposte anticipate connesse a perdite fiscali non sono state rilevate in quanto in presenza di ragionevole certezza, comprovata da piani previsionali pluriennali attendibili ed in considerazione che le stesse non sono riconducibili ad eventi eccezionali, di non ottenere in futuro imponibili fiscali che potranno assorbire le perdite riportabili entro il periodo nel quale le stesse sono deducibili.

Altre Informazioni

Compensi agli organi sociali

Qui di seguito vengono riportate le informazioni concernenti gli amministratori ed i sindaci, ai sensi dell'art. 2427, punto 16 del Codice Civile:

EMOLUMENTI ORGANI SOCIALI

VALORI IN EURO

EMOLUMENTI AMMINISTRATORE UNICO	118.628
RIMBORSI SPESE AMMINISTRATORE UNICO	3.479
COMPENSI AI SINDACI	50.544
COMPENSO REVISORE LEGALE	19.672
RIMBORSI SPESE AI SINDACI E REVISORE	5.691
CONTRIBUTI 10% AMM.TORI E SINDACI	16.052
TOTALE	214.066

Si evidenzia che la Società è amministrata dal 26/07/2013 da un Amministratore Unico.

Al Revisore Legale dei conti è stato conferito inoltre l'incarico di apposizione del visto di conformità sulle richieste trimestrali e annuale di rimborso IVA, per un corrispettivo di € 92.595 che ha consentito alla Società di chiedere il rimborso di € 12.700.104 maturati nell'esercizio 2016.

Informazioni sulle Società o Enti che Esercitano Attività di Direzione e Coordinamento

Si rileva che in data 28/04/2009 con deliberazione della Giunta Regionale n. 20/10 la società, e le sue controllate, sono state sottoposte ad un controllo gestionale e strategico "che assuma quei requisiti tipici di controllo analogo, che la stessa Amministrazione esercita sui propri Servizi...".

Tale deliberazione è stata depositata per l'iscrizione presso la Camera di Commercio di Cagliari in data 27/05/2009.

Informazioni Relative alle Operazioni con Parti Correlate

Per quanto attiene alle informazioni richieste dal codice civile in questa sezione si evidenzia che non esistono rapporti con imprese collegate o controllate.

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ARST S.p.a.

Relazione del Collegio Sindacale al bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 ai sensi dell'art. 2429 c.c.

All'Azionista della società ARST S.p.a.

Signor Azionista,

abbiamo esaminato il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, trasmessoci dall'Amministratore Unico ai sensi dell'articolo 2429 c.c., costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa.

Preliminarmente, questo Collegio ricorda di essere stato nominato nella sua attuale composizione con assemblea del 29 dicembre 2016, avendo pertanto esercitato le proprie funzioni a partire da quella data.

Quale ulteriore elemento caratterizzante l'arco temporale in cui si è esplicata sino ad oggi l'azione dello scrivente organo di controllo si ricorda che in data 29 dicembre 2016 è stato nominato amministratore unico della società il dr. Franco Marras, il quale ha poi rassegnato le proprie dimissioni nel corso dell'estate 2017 ed è stato sostituito dalla successiva nomina del dr. Chicco Porcu il giorno 29 settembre 2017. Il progetto di bilancio è stato trasmesso al Collegio Sindacale in data 6 dicembre 2017.

In forza di quanto sopra, le attività di verifica e vigilanza svolte nel corso del 2016 non sono state condotte dall'attuale Collegio Sindacale; inoltre, l'esercizio 2017 è stato a sua volta caratterizzato da una conduzione aziendale necessariamente frammentata per l'avvicinarsi della posizione di vertice.

Non avendo esercitato funzioni di revisione legale, questo Collegio Sindacale riferisce sui risultati dell'esercizio sociale, sull'attività di vigilanza svolta – con le limitazioni temporali dette - e formula le proposte ed osservazioni in ordine all'approvazione del bilancio, a sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

Non essendo, inoltre, il Collegio attuale investito della funzione di Revisione Legale, ha vigilato unicamente sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società e sul suo concreto funzionamento, esercitando tale funzione di vigilanza a partire dai primi mesi del 2017. A tale riguardo non vi sono particolari rilievi e segnalazioni da fare.

L'impostazione della presente relazione è ispirata alle disposizioni di legge e alla Norma n. 7.1. delle "Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate", emanate dal CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015.

Da quanto risulta dai relativi verbali, le Assemblee dei Soci si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento; le relative delibere sono conformi alla legge ed allo statuto sociale. La partecipazione del Collegio Sindacale a dette assemblee è documentata dai relativi verbali.

Riteniamo importante richiamare alcuni concetti espressi nella Relazione sulla Gestione relativa al bilancio chiuso al 31 dicembre 2016, ed in particolare:

- (1) Il contratto di servizio gomma attualmente in essere garantisce alla Società una remunerazione di 1,5 Euro a chilometro, a fronte di una media di settore di 2,4 Euro; la tariffazione così quantificata non consente una remunerazione adeguata della Società, impedendo un sufficiente livello di manutenzione e rinnovo dei mezzi;
- (2) Non risultano parimenti adeguatamente remunerate le funzioni diverse dal TPL, in particolare i Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e per la Gestione Patrimoniale di oltre 6.000 particelle catastali; tale gestione patrimoniale comporta anche le problematiche di rilevanza ambientale riferite dall'Amministratore Unico;
- (3) A seguito degli incidenti ferroviari occorsi a livello nazionale è stata introdotto per le aziende di trasporto l'obbligo della predisposizione di un Sistema Gestione Sicurezza (SGS) cui la Società si sta adeguando;
- (4) Va risolta la criticità costituita dalla ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati sulle linee Metro di Cagliari e Sassari.

Persistono, in sostanza, rilevanti criticità suscettibili di determinare una remunerazione insufficiente della Società, che determinano un rischio in termini di economicità della gestione (il parco mezzi obsoleto determina una necessità di manutenzione eccedente il livello fisiologico) e tensione finanziaria. Considerato inoltre che RAS, oltre ad essere l'Unico Socio è anche il principale cliente della Società, il Collegio auspica una pronta risoluzione delle problematiche richiamate, peraltro in adeguamento alle prescrizioni del Regolamento (CE) 23 ottobre 2007 n. 1370. Il tema della insufficiente tariffazione è stato anche evidenziato dal Collegio Sindacale nella precedente composizione con la propria relazione al bilancio chiuso al 31.12.2015.

Con il soggetto delegato all'esercizio della funzione di revisione legale dei conti è stato mantenuto un rapporto costante di scambio di informazioni.

Nella Relazione del Revisore al Bilancio d'Esercizio emessa in data odierna non sono stati evidenziati rilievi; è presente un ampio richiamo di informativa, cui si rinvia, contenuto al punto 5 della relazione.

Nel corso dell'attività di vigilanza non sono emersi fatti significativi, ulteriori rispetto a quanto sopra riportato, tali da richiederne menzione nella presente relazione. Non sono, inoltre, pervenute denunce ex art. 2408 c.c. né sono stati rilasciati pareri dal Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 2409-*quater* del c.c.

Abbiamo esaminato il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 che presenta una perdita di esercizio pari ad Euro 3.203.802 ed un patrimonio netto pari ad Euro 28.999.519.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del suddetto bilancio, abbiamo vigilato:

- sull'impostazione generale data allo stesso, nonché sulla sua conformità alla legge e relativa struttura, che risulta conforme a quanto stabilito dagli artt. 2423 e seguenti c.c.; inoltre, per quanto a nostra conoscenza, attestiamo che l'Amministratore non ha proceduto a deroghe ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, c.c.;
- circa l'adeguatezza del risultato economico ed alla consistenza patrimoniale al 31 dicembre 2016 a garantire la continuità aziendale.

* * *

Signor Azionista,

in considerazione delle risultanze e dell'attività di vigilanza e controllo svolte dal Collegio Sindacale, esprimiamo il nostro parere favorevole all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2016 così come redatto dall'Amministratore Unico.

Cagliari, 12 dicembre 2017

Il Collegio Sindacale

(Dott. Franco Di Ciaula)



(Dottoressa Daniela Sacco)



(Dott. Lorenzo Tartaglione)



RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE

Relazione del Revisore contabile
ai sensi dell'art 14 primo comma lettera a) del D. Lgs n. 39/2010

All'assemblea degli azionisti dell'ARST SpA

Signori Azionisti,

- 1) E' stato svolto il controllo contabile del Bilancio chiuso al 31.12.2016 ai sensi dell'Art. 14 del DLgs 39/2010 la cui redazione compete all'Amministratore Unico. La responsabilità relativa all'espressione del giudizio professionale sul bilancio è basata sulla revisione contabile.
- 2) L'esame sul bilancio è stato condotto secondo i Principi di revisione contabile statuiti. La revisione contabile è stata svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (Isa Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3 del DLgs n.39 del 2010. In conformità a tali principi la revisione è stata pianificata e svolta facendo riferimento alle norme di legge che disciplinano il Bilancio d'esercizio, al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti nel suo complesso attendibile.

Nell'ambito dell'attività di controllo contabile si è verificato:

- a) nel corso dell'esercizio e con periodicità mensile, la regolare tenuta della contabilità sociale e la corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili;
- b) la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze delle scritture contabili e degli accertamenti eseguiti, nonché la conformità dello stesso alle disposizioni di legge;
- c) tramite verifiche a campione, gli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dall'Amministratore.

Si ritiene che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del giudizio professionale.

- 3) Il soprammenzionato Bilancio d'Esercizio è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, esso pertanto, è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società ARST Spa al 31/12/2016.



- 4) L'Organo Amministrativo ha scelto di posticipare l'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2016 rispetto alla data prevista dall'art. 2364 del Codice Civile a causa di tre avvicendamenti che hanno riguardato l'Organo Amministrativo nel corso degli ultimi 12 mesi, ovvero la nomina del nuovo Amministratore in data 29 dicembre 2016, a sua volta sostituito dall'attuale Amministratore in data 29 settembre 2017.
- 5) In questa sede, risulta essere importante richiamare alcuni aspetti rilevati nell'attività di revisione, peraltro già esposti anche dall'organo amministrativo nella relazione alla gestione e nella nota integrativa. In particolare si evidenzia che:

- a) Anche nell'esercizio chiuso al 31/12/2016 persiste la mancanza di liquidità dovuta ai ritardi nell'erogazione dei corrispettivi da parte della Regione Sardegna, tuttavia si registra rispetto agli anni precedenti un lieve miglioramento della situazione finanziaria e soprattutto il porre fine all'incremento quasi esponenziale degli interessi passivi. Tale miglioramento è dovuto all'approvazione della Legge Regionale n. 27 del 9/11/2015 che ha riconosciuto il credito vantato dall'ARST Spa verso la RAS stimato per € 31.148.169,00 ed ha stabilito il pagamento dello stesso in tre rate annuali. Tra le fatture da emettere risulta in bilancio la 3° rata di € 11.000.000.

Per effetto di questa situazione, gli interessi passivi risultano ulteriormente diminuiti, e sono passati da € 1.571.634 del 2015 a € 1.153.348.

Tra le fatture da emettere si segnala quella verso CTM SpA per € 2.158.544 per il rimborso dei titoli di viaggio degli ultimi tre esercizi relativi alla metropolitana leggera di Cagliari. Tuttavia a fronte di tale credito, si è rilevato un apposito fondo svalutazione del 50% del credito.

Per gli altri crediti il fondo svalutazione è di € 830.622, per un totale di € 1.909.894.

- b) Dall'analisi della situazione finanziaria dell'esercizio 2016, tuttavia, si rileva ancora una situazione di assoluta criticità dovuta ai ritardi nell'erogazione dei corrispettivi da parte della Regione Sardegna. Il credito verso la Regione Sardegna ammonta a € 32.132.109: in particolare si evidenzia l'importo di € 19.553.511,00 per la copertura dei costi del rinnovo del CCNL dal 2012 al 2016, oltre a 10.231.852 sostenuti nel 2016 per il CCNL e gli oneri di malattia.

Come già ampiamente rilevato tale situazione ha causato, oltre a costi aggiuntivi assai rilevanti, anche il ritardo in tutti i pagamenti, in primis quelli verso l'Erario e gli Istituti Previdenziali, ma soprattutto ha causato delle difficoltà operative che potrebbero avere, se non risolte, grandi ripercussioni sullo sviluppo aziendale.



- c) Il credito verso il Ministero ammonta a € 11.131.946. Per tale credito, nell'esercizio in corso è stato accantonato nel fondo svalutazione un importo di € 1.000.000, specifico per tale credito
- d) L'organo amministrativo, come richiesto dal revisore, ha accantonato correttamente al fondo per rischi ed oneri delle quote per far fronte alle passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile. Di seguito le variazioni eseguite:

Saldo Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2015	4.524.699
Riduzione fondo (valutazione cause di lavoro - uff. legale)	-3.086.172
Riduzione per pagamenti eseguiti nel 2016	-116.579
Incremento fondo per risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007	+974.000
Incremento fondo per vertenza con l'Agenzia Entrate per la qualificazione dei contributi in conto canoni di leasing	+900.000
Incremento fondo per una causa in corso con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo – Policlinico	+2.107.000
Incremento fondo per una causa in corso con un fornitore per i lavori del centro intermodale di Sassari	+111.373
Totale Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2016	5.414.321

- e) I debiti vs Banche per anticipazioni fatture sono passati da € 3.501.966,00 nel 2015 a € 10.798.703 nel 2016. La società è ricorsa all'anticipazione bancaria per fare fronte al ritardo con cui la regione Sardegna eroga i corrispettivi dovuti.
- I debiti vs Fornitori ordinari sono aumentati da € 34.778.724,00 del 2015 a € 48.228.239 del 2016; in questa posta sono stati inseriti, oltre ai debiti di esercizio tradizionali per merci e servizi, i debiti per lavori e acquisti di cespiti finanziati con appositi fondi della RAS.
- Sono aumentati anche i debiti tributari, che passano da € 10.265.476,00 nel 2015 a € 11.931.930,00. Tuttavia, questi ultimi riguardano i debiti relativi alle trattenute Irpef sugli stipendi da gennaio a novembre 2016, ad oggi interamente versati, nonché del debito Irap per l'esercizio, ravveduto nel 2017.



I debiti verso gli Istituti previdenziali si sono ridotti e passano da € 14.179.172,00 nel 2015 a € 5.033.526 nel 2016. In parte si tratta delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente di dicembre 2016 e della tredicesima, e la restante parte, per € 2.493.368, è invece relativa alle quote del 2016 relative al Fondo Pensionistico integrativo del personale dipendente; tale versamento è stato effettuato nel primo semestre 2017;

- f) Dal punto di vista economico si riscontra un leggero incremento dei ricavi caratteristici rispetto al 2015, prevalentemente caratterizzato da un incremento dei ricavi da TdV e del contratto di servizio per il Trenino Verde. Tuttavia tale ultima gestione ha generato anche un incremento dei costi di manutenzione ordinaria della rete ferroviaria turistica.
- g) Gli interessi attivi su depositi risultano essere aumentati da € 566 del 2015 a € 16.720 dell'anno in corso.
- h) Tra gli oneri diversi di gestione si evidenziano le sanzioni, per € 433.222, relative in gran parte al ritardato pagamento, dovuto alla più volte citata difficoltà finanziaria incontrata dalla Società, dei modelli F24 relativi a IRAP, IRPEF lavoro dipendente e contributi INPS.

La responsabilità della Relazione sulla Gestione, in conformità quanto previsto dalle norme di legge e dei regolamenti, compete all'Amministratore Unico della società ARST Spa.

È di competenza del revisore l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 14 comma 2, lett. e), del D. Lgs. N. 39/2010 e come indicato dal principio di revisione n. 720B ISA Italia.

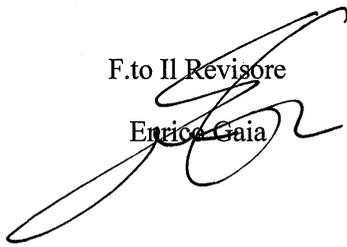
Pertanto, per quanto esaminato, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio della Società ARST Spa al 31/12/2016.

Il bilancio al 31.12.2016 si chiude con una perdita dell'esercizio dopo il calcolo delle imposte correnti pari a € 3.203.802, dovuta prevalentemente alla politica di svalutazioni dei crediti e rilevazioni degli oneri straordinari.

Cagliari, 12/12/2017

F.to Il Revisore

Enrico Gaia





SEDE CENTRALE
via Posada 8/10 Cagliari

www.arst.sardegna.it

Bilancio approvato
dall'Assemblea dei Soci
il 21 dicembre 2017

