



017

ANNUAL
REPORT



2017 KEY FACTS

| | | | |
|-----------------------------|---|--------------------|--------|
| RICAVI OPERATIVI | → | 111.509.425 | EURO |
| RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO | → | 21.861.709 | EURO |
| VALORE AGGIUNTO | → | 67.558.765 | EURO |
| METRO-KM | → | 546.690 | |
| TRENO-KM | → | 1.019.658 | |
| BUS-KM | → | 37.558.442 | |
| COMUNI SERVITI | → | 369 | SU 377 |
| PASSEGGERI TRASPORTATI | → | 21.614.000 | |



muoviamo la sardegna

ANNUAL REPORT



2017

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

MISSION

Contribuire alla crescita delle persone e allo sviluppo sociale, economico e culturale dei territori della Sardegna fornendo Servizi multimodali per la mobilità collettiva sempre più in linea con i bisogni e le aspettative dei nostri utenti.

PROFILO

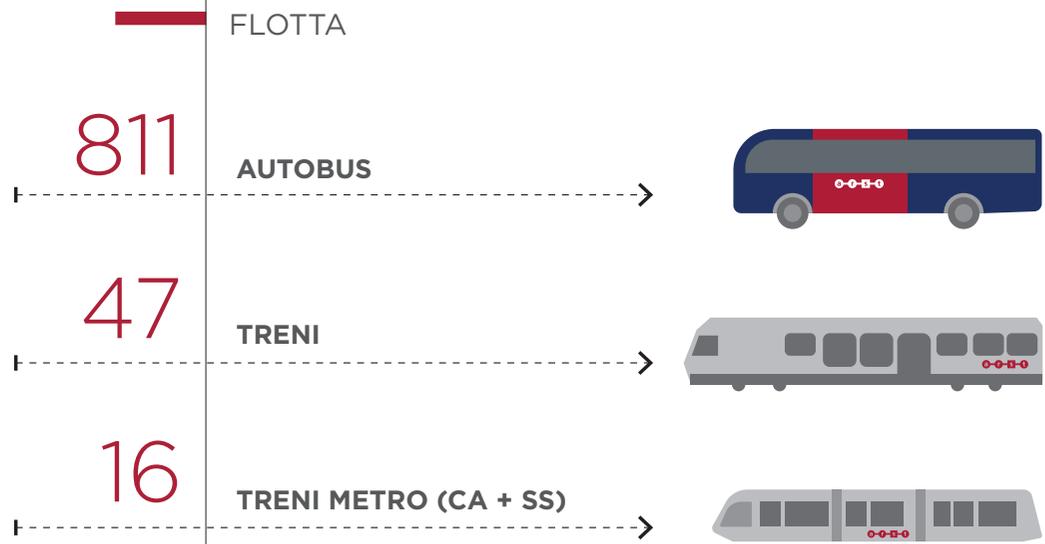
ARST è la maggiore Azienda di Trasporto Pubblico Locale in Sardegna e l'ottava in Italia per fatturato, tra le 450 imprese del settore del trasporto terrestre passeggeri. È un operatore multimodale che svolge la sua attività in maniera integrata su 5 diverse reti di trasporto: Ferrovia TPL, Ferrovia Turistica, Metro, Autobus extra-urbano e Autobus urbano. La Società, infatti, gestisce la ferrovia turistica "il Trenino Verde", tra i più importanti attrattori turistici della Sardegna. 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 economica e sociale.

ARST IN CIFRE

| | |
|--------------------------------------|----|
| – Flotta | 9 |
| – Passeggeri Trasportati | 11 |
| – TPL - Bus Servizi Extra Urbani | 12 |
| – TPL - Bus Servizi Urbani | 13 |
| – TPL - Treno | 14 |
| – TPL - Metro | 17 |
| – Trenino Verde - Ferrovia Turistica | 18 |
| – Servizi di Ingegneria | 21 |
| – Servizi Patrimoniali | 21 |



ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2017



ARST IN CIFRE

PASSEGGERI TRASPORTATI

21.614.000

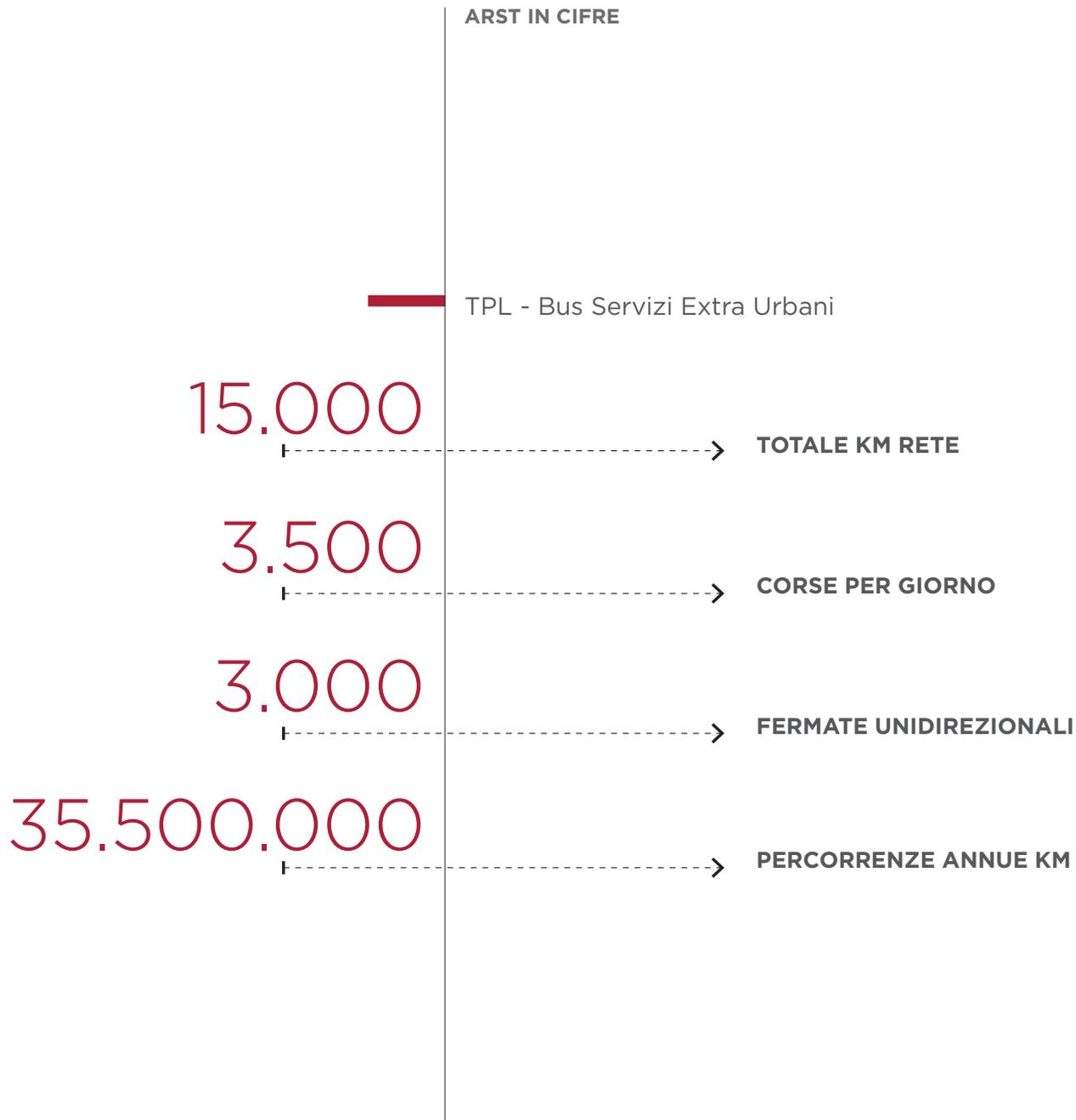
PER ANNO

62.000

PER GIORNO

dati aggiornati
al 31-12-2017

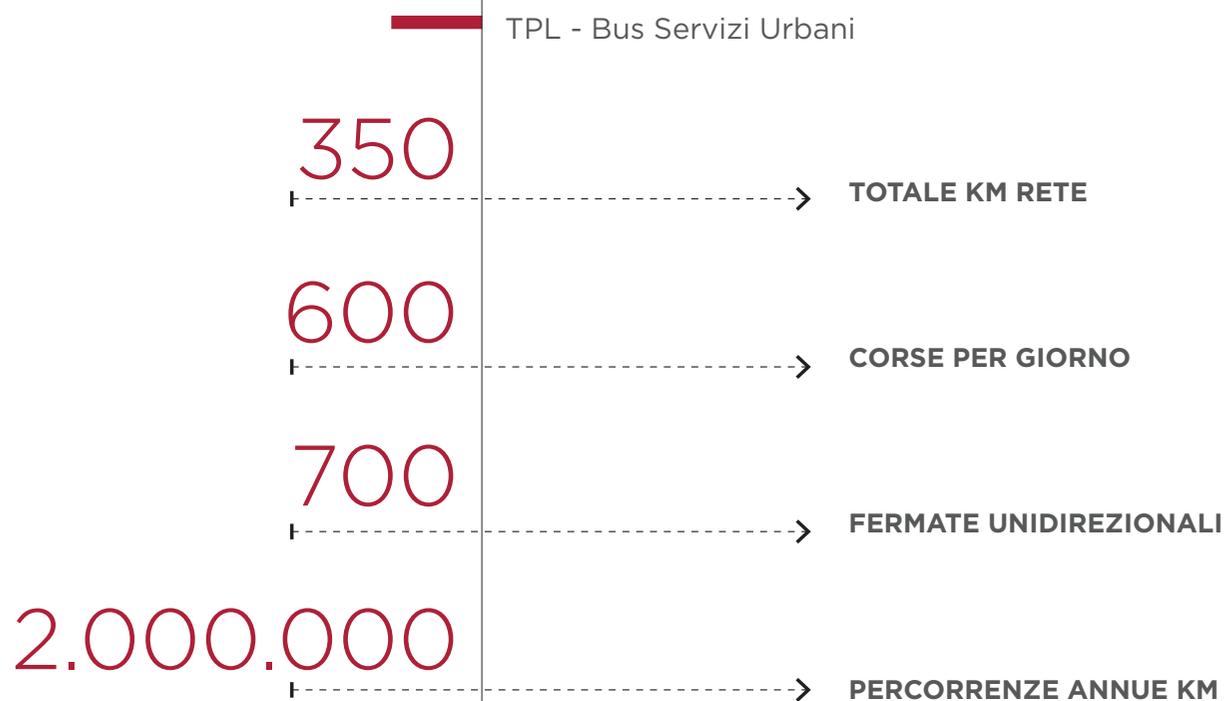
ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2017



ARST IN CIFRE

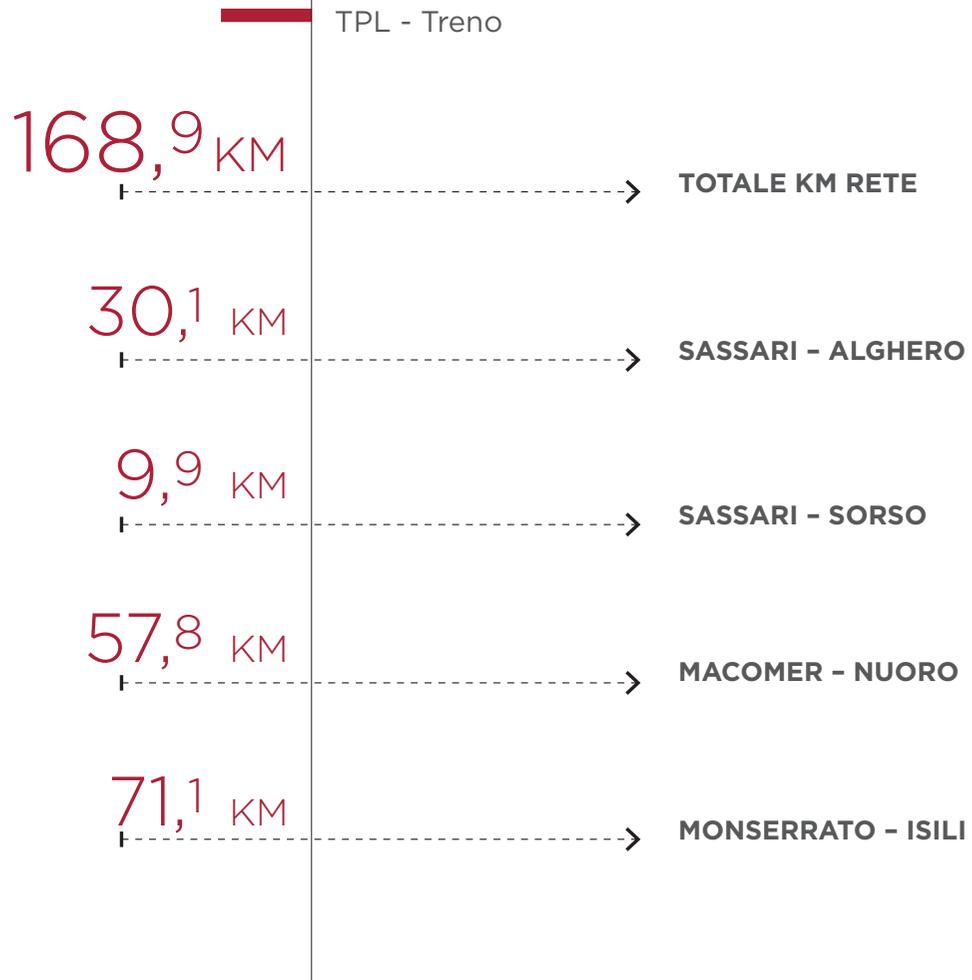


Comuni serviti: Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer, Oristano

dati aggiornati
al 31-12-2017



ARST IN CIFRE

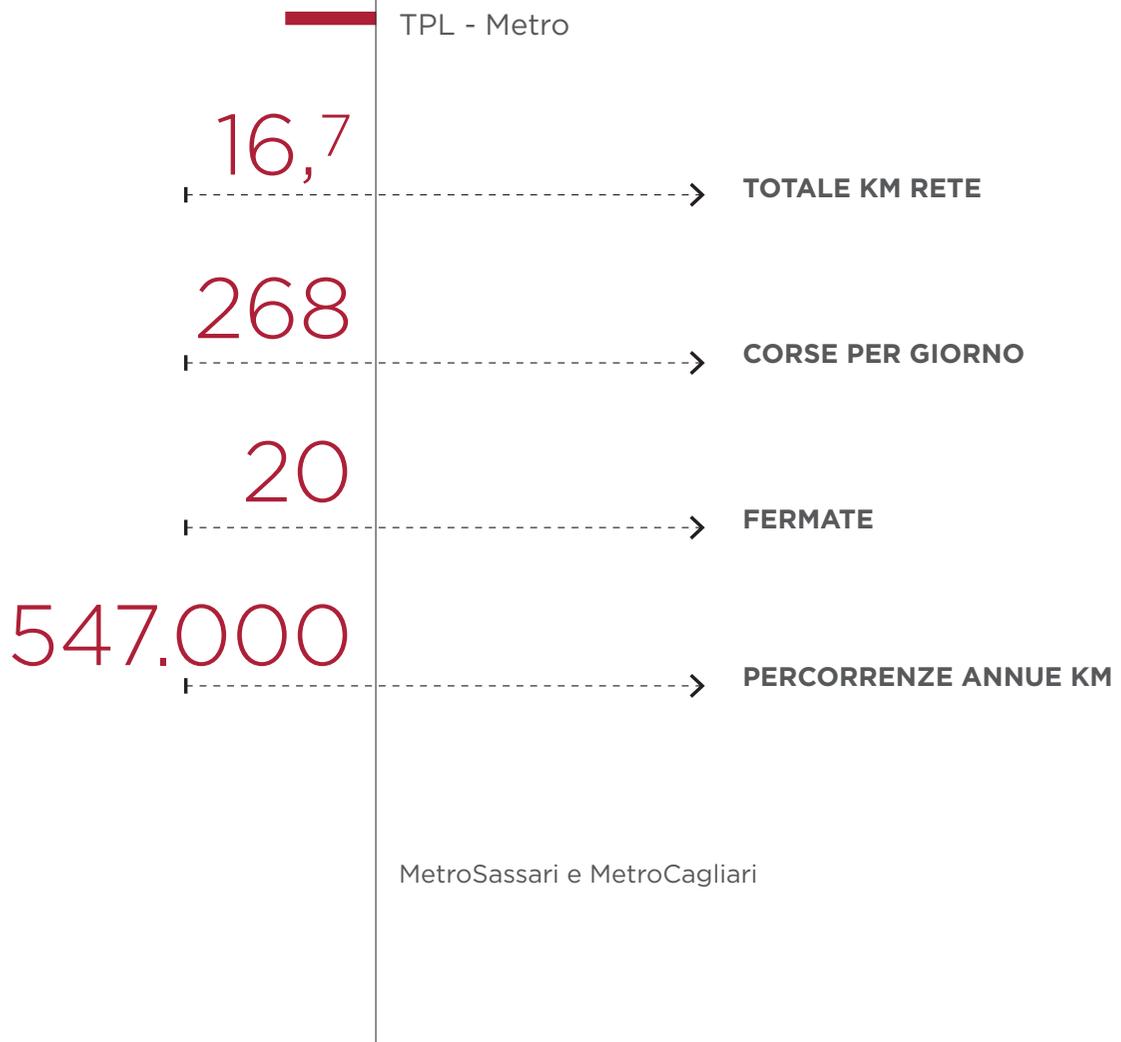


dati aggiornati
al 31-12-2017



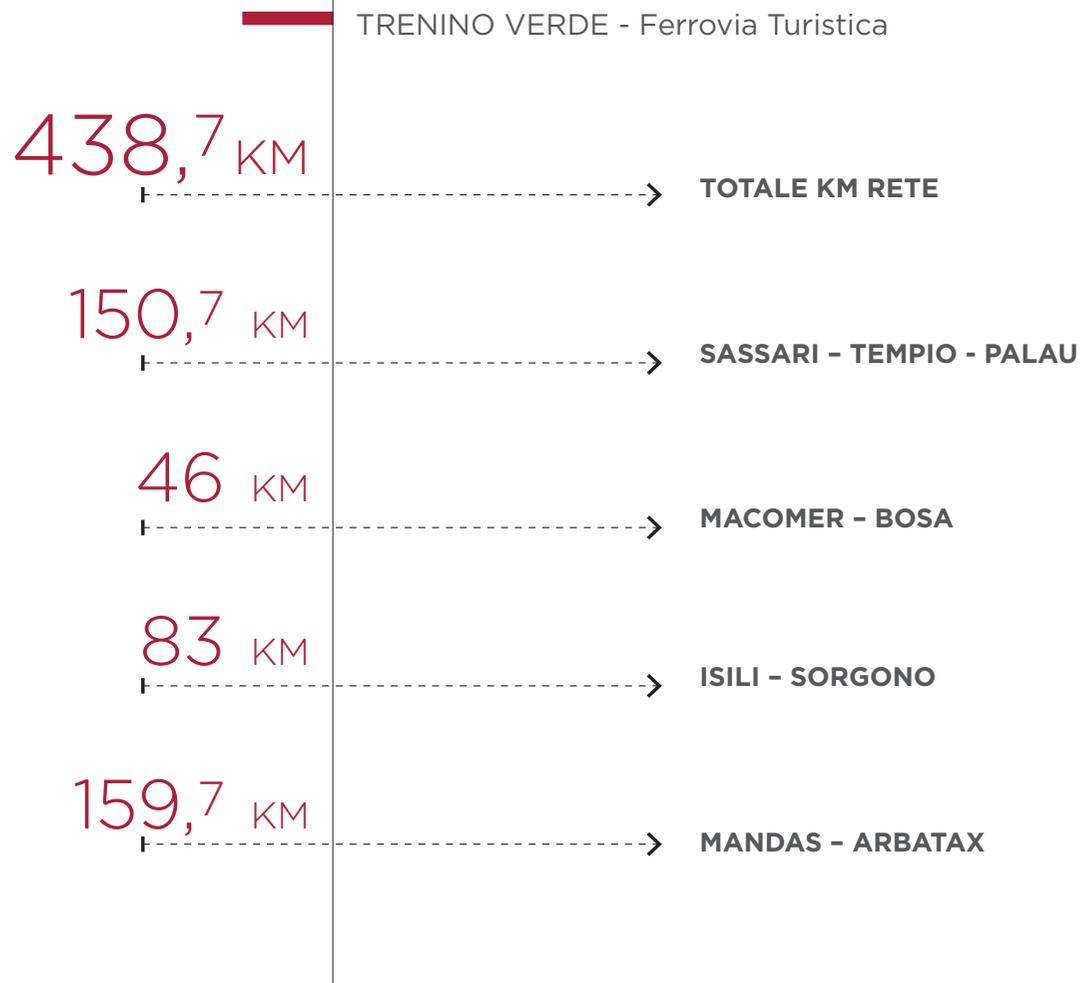


ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2017

ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2017





ARST IN CIFRE

SERVIZI DI INGEGNERIA

29 PROGETTI

in carico per investimenti in infrastrutture per la mobilità

746 MILIONI

il valore complessivo potenziale delle opere di cui **686 MILIONI** per la realizzazione delle opere
60 MILIONI di Servizi di Ingegneria

valori in euro

SERVIZI PATRIMONIALI

Gestione di

6.450
particelle catastali trasferite dal demanio statale

1.843

già regolarizzate e trasferite a RAS

4.337

da regolarizzare





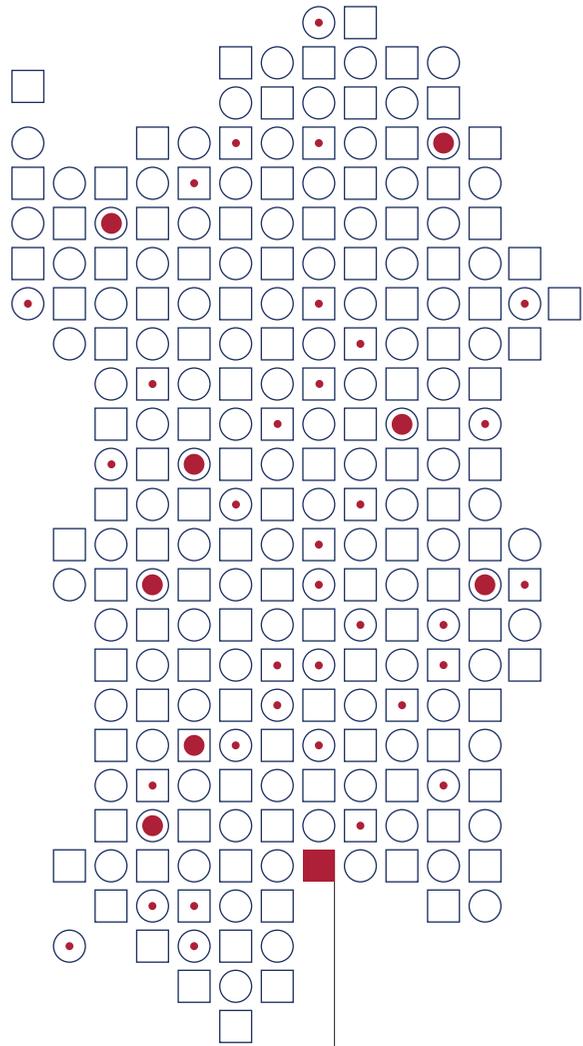
ORGANIZZAZIONE

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
- Jerzu
- Isili
- Laconi
- Monserrato
- Nule
- Nulvi
- Ozieri
- Perfugas
- Pozzomaggiore
- Sadali
- San Vito
- Sanluri
- Santa Teresa di Gallura
- Sant'Anna Arresi
- Santadi
- Senorbì
- Siniscola
- Sorgono
- Tempio
- Tortoli
- Villacidro



SEDE CENTRALE

Cagliari via Posada 8 - 10

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

STRUTTURA DIREZIONALE

Direttore Centrale

Carlo Poledrini

Vice Direttore

Ettore Porceddu

Direttore Esercizio Ferroviario Cagliari

Franco Lai

Direttore Esercizio Ferroviario Sassari-Macomer

Giuseppe Roggero

Direttore Esercizio Metrotramviario

Felice Mulas

Direttore Esercizio Automobilistico

Francesca Sulis

Dirigente Servizio RUF - NEG

Salvatore Perra

Dirigente Servizio MRL

Paolo Pezzuoli

Dirigente Servizio ISAT

Paolo Diana

Dirigente Servizio COMM

Alessandro Boccone

Dirigente Servizio MANLIN

Carlo Onano

Dirigente Servizio Tecnico

Ernesto Porcu

Responsabile Servizio BF

Simone Canu

Responsabile Servizio SICQUA

Antonio Saliu

Responsabile Servizio CG

Alessandro Pibiri

INDICE

| | |
|--|------------|
| 2017 KEY FACTS | II |
| MISSION | 6 |
| PROFILO | 7 |
| ARST IN CIFRE | 8 |
| ORGANIZZAZIONE | 24 |
| ORGANI SOCIALI | 26 |
| STRUTTURA DIREZIONALE | 27 |
| LEGENDA E GLOSSARIO | 30 |
| LETTERA ALL'AZIONISTA | 34 |
| RELAZIONE SULLA GESTIONE | 38 |
| RISULTATI DI SINTESI ANNO FINANZIARIO 2017 | 39 |
| FOCUS 2017: ARST E IL TERRITORIO | 43 |
| IL QUADRO MACROECONOMICO REGIONALE | 46 |
| IL MERCATO DI RIFERIMENTO E IL QUADRO NORMATIVO DEL TPL | 48 |
| PRINCIPALI ACCADIMENTI DEL 2017 | 52 |
| LE 9 LINEE DI ATTIVITÀ ARST | 57 |
| ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA | 102 |
| INVESTIMENTI | 110 |
| FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO | 112 |
| EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE | 113 |
| INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE | 114 |
| ALTRE INFORMAZIONI | 130 |
| DELIBERA | 137 |
| BILANCIO DI ESERCIZIO | 138 |
| STATO PATRIMONIALE | 139 |
| CONTO ECONOMICO | 146 |
| RENDICONTO FINANZIARIO | 148 |
| NOTA INTEGRATIVA | 151 |
| RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE | 184 |
| RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE | 190 |

LEGENDA E GLOSSARIO

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

ANSF. Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

BF. Servizio Bilancio e Finanza.

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.

Cash Flow. In italiano Flussi di Cassa. 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.

CCNL. Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro è, nel diritto del lavoro italiano, un tipo di contratto di lavoro stipulato a livello nazionale tra le organizzazioni dei lavoratori dipendenti e i loro datori di lavoro. Nel caso specifico ARST applica le disposizioni contrattuali e normative relative al settore degli Autoferrotranvieri.

CG. Servizio Controllo di Gestione.

CIREM. Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità.

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 di tariffazione integrata.

COMM. Servizio Commerciale.

CRENOS. Centro Ricerche Economiche Nord e Sud.

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.

D.E. Direzione di Esercizio.

DL. Decreto Legislativo.

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.

EBIT. *Earnings Before Interest and Taxes.* In italiano risultato ante oneri finanziari o anche

Reddito Operativo Aziendale è l'espressione del risultato aziendale prima delle imposte e degli oneri finanziari. È l'indicatore di redditività che tiene conto, quindi, oltre che della gestione operativa, degli ammortamenti e delle svalutazioni dei beni. Si calcola sottraendo queste ultime dall'EBITDA.

EBT. *Earnings Before Taxation.* 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.

EBITDA. *Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization.* In italiano *Margine Operativo Lordo*, 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.

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.

Factoring. Il factoring è un particolare tipo di contratto con il quale un imprenditore (denominato "cedente") si impegna a cedere verso corrispettivo i crediti presenti e futuri scaturiti dalla propria attività imprenditoriale ad un altro soggetto professionale (denominato "factor"). Quest'ultimo, a fronte di un compenso assume l'obbligo di fornire una serie di Servizi tra cui il pagamento anticipato del corrispettivo dei crediti ceduti.

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.

FSC. Fondo per lo Sviluppo e la Coesione. Inizialmente denominato Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) è lo strumento di finanziamento del governo italiano per le aree sottoutilizzate del paese. Esso raccoglie risorse nazionali aggiuntive, da sommarsi a quelle ordinarie e a quelle comunitarie e nazionali di cofinanziamento. Dal 2003 il FAS rappresenta lo strumento di governo della politica regionale nazionale, per la realizzazione di interventi in aree particolari. Il suo compito è di favorire la ripresa della competitività e della produttività nelle aree obiettivo.

GDPR. *General Data Protection Regulation.* In italiano il regolamento generale sulla protezione dei dati. È il Regolamento UE 679/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 in materia di protezione delle persone fisiche, con riguardo al trattamento dei dati personali nonché alla libera circolazione dei dati.

G.G. Gestioni Governative. Le ex aziende governative di Trasporto Pubblico Locale FdS e FMS confluite sotto il controllo di ARST con deliberazione della Giunta regionale n. 13/21 del 4 marzo 2008 e successivamente incorporate nel 2011.

ISAT. Servizio Impianti Speciali Apparati Tecnologici.

MANLIN. Servizio Manutenzione Linea.

MDM. *Mobile Device Management.* Strumento che permette di definire le policy di gestione di tutti i dispositivi senza fili, personali e di lavoro, utilizzati da dipendenti, manager e consulenti di un'azienda.

MIT. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

MRL. Servizio Manutenzione Rotabili e Logistica.

NEG. Servizio Negoziale.

OIC. Organismo Italiano di Contabilità. È nato dall'esigenza, avvertita dalle principali Parti private e pubbliche italiane, di costituire uno standard setter nazionale dotato di ampia rappresentatività, capace di esprimere in modo coeso le istanze nazionali in materia contabile.

OO.SS. Organizzazioni Sindacali.

PEF. Piano Economico Finanziario. È il principale strumento per valutare la sostenibilità economico finanziaria dell'obbligo di Servizio imposto dall'Ente Concedente. È utilizzato sia per confrontare le offerte dei concorrenti nelle gare che per valutare la convenienza degli affidamenti in house. Nella sostanza è l'insieme dei flussi di cassa pluriennali calcolati sull'intera durata del contratto di Servizio. I flussi di cassa annuali vengono attualizzati tramite un tasso d'interesse (WACC) per calcolare il Valore Attuale Netto (VAN) dei flussi di cassa generati dall'obbligo di Servizio. Il VAN deve risultare pari a zero nel caso di una equa compensazione dell'obbligo di Servizio.

PL. Passaggio a Livello.

RAS. Regione Autonoma della Sardegna.

RLS. Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza.

ROI. *Return on Investment.* È il rapporto tra 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 relativa 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 ricavi totali netti (*Sales*) x 100. È una misura di quante unità cresce il risultato operativo per ogni 100 unità di ricavi.

RTVM. Emittitrice Self Service di Titoli di Viaggio.

RSPP. Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione.

RUF. Servizio Risorse Umane e Formazione.

SAP. È una multinazionale europea per la produzione di software gestionale ed una delle principali aziende al mondo nello sviluppo di soluzioni informatiche per le imprese. I sistemi gestionali di amministrazione, finanza e controllo e risorse umane di ARST sono sviluppati su piattaforma SAP.

SGS. Sistema di Gestione della Sicurezza.

SICQUA. Servizio Sicurezza e Qualità.

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.

STRAIL. La Società STRAIL fornisce sistemi di passaggio a livello sostenibili, soluzioni di smorzamento delle piste e traversine di plastica per le ferrovie.

TdV. 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.

TPL. Trasporto Pubblico Locale. È 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.

Treni-Km. Indicatore del trasporto ferroviario corrispondente al totale dei chilometri percorsi dai treni in un dato arco temporale utilizzato per misurare l'offerta dell'impresa di trasporto ferroviario.

TVS. Trenino Verde della Sardegna.

USTIF. Ufficio Speciale Trasporti è un organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, dipendente dal Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale della Motorizzazione Civile.

Valore Aggiunto. Indicatore di redditività della gestione operativa al netto dei costi per il personale. È calcolato, come nel caso dell'EBITDA, dalla differenza tra i ricavi e i costi operativi senza includere però, tra questi, i costi del personale. Si può calcolare anche sommando al margine operativo lordo (EBITDA) il Costo per il Personale.

VAN. Valore Attuale Netto. In inglese NPV acronimo di *Net Present Value* è la sommatoria dei flussi di cassa operativi generati dal progetto, per ogni singolo periodo considerato all'interno della sua durata totale, attualizzati al periodo iniziale con un tasso pari al costo del capitale (vedi WACC).

VAS. Valutazione Ambientale Strategica.

WACC. *Weighted Average Cost of Capital*. È il costo medio del capitale che l'impresa paga a tutti i suoi investitori, azionisti e creditori. Il WACC utilizzato per attualizzare i flussi di cassa generati da un contratto di Servizio TPL rappresenta il ritorno complessivo atteso dall'azienda concessionaria il quale riflette il costo medio dei mezzi finanziari di terzi forniti a titolo di debito e quelli forniti a titolo di rischio. È fissato in modo da garantire ai portatori di capitale dell'impresa una remunerazione uguale a quella che essi potrebbero ottenere sul mercato investendo in attività con analogo profilo di rischio.

LETTERA ALL'AZIONISTA

Signor Azionista,

L'Annual Report illustra l'attività svolta e il Bilancio di esercizio relativo al periodo 01.01.2017 - 31.12.2017. Il Bilancio viene approvato oltre i termini previsti per completare un approfondito lavoro di review gestionale che ha consentito l'individuazione di 9 linee di attività e di procedere con la loro separazione contabile così come richiesto dallo stesso Ente Concedente RAS. Questo lavoro si è concluso nel mese di giugno tramite gli incontri di verifica con i consulenti nominati dalla RAS per l'assistenza nella procedura di rinnovo dei contratti ferroviari e metrotranviari.

L'identificazione delle linee di attività e l'implementazione della loro separazione contabile su piattaforma SAP, è risultata indispensabile per una valutazione trasparente dell'andamento aziendale. Come primo risultato ha consentito di individuare specifiche criticità nelle linee di attività relative ai Servizi di trasporto pubblico su gomma e di gestione della infrastruttura metrotranviaria responsabili, da sole, del 98% della perdita di esercizio.

Il paradosso è che i decreti ministeriali sui costi standard per i Servizi automobilistici, pubblicati lo scorso 1 giugno dal MIT, hanno confermato che ARST, con costi industriali dell'8% al di sotto degli standard di elevata efficienza fissati dal Ministero, è uno degli operatori italiani più competitivi. Tale risultato è frutto di operazioni di ottimizzazione gestionale realizzate dalla Società nel corso degli anni e proseguite anche in questi mesi con iniziative che consentiranno ulteriori risparmi sul personale e sugli oneri finanziari per circa 3 milioni di euro all'anno.

Altrettanto paradossale è la situazione della linea di attività relativa alla gestione della infrastruttura metrotranviaria. Il contratto con RAS quantifica correttamente i costi di manutenzione dell'infrastruttura, ma questi non sono mai stati riconosciuti ad ARST determinando nei conti aziendali una passività annuale di circa 2 milioni di euro.

È evidente già in questa sintetica premessa, che la Società — avendo raggiunto standard dimostrabili e quantificabili di efficienza gestionale — valuti come insufficienti, in relazione agli obblighi di Servizio imposti dall'Ente Concedente, gli attuali livelli di compensazione. Un'analisi estesa agli ultimi 7 anni (2011-2017) rivela un EBIT medio negativo e un rapporto tra l'EBITDA e i ricavi operativi pari, in media, ad appena lo 0,5%. I contratti in essere derivano, infatti, da scenari operativi e normativi precedenti al 2007, quindi, non in linea con le previsioni del Regolamento Europeo 1370/2007 e delle sue successive integrazioni. Il Regolamento Europeo determina in maniera puntuale la

compensazione sulla base dell'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. Prevede, inoltre, una puntuale ricognizione della matrice dei costi legati a rischi operativi e di sistema con la quantificazione, se si verificano, della loro copertura. Nei contratti oggi vigenti tutti i rischi di sistema rimangono in carico all'operatore. Un esempio di questo, con relativa quantificazione, è riportato nella sezione *Trasporto Pubblico su Gomma*.

Nel 2015 la situazione si è aggravata per effetto degli aumenti previsti nel rinnovo del CCNL di categoria — a differenza dei precedenti non coperti da Stato e Regione — per il progressivo sviluppo della estensione della infrastruttura metrotranviaria i cui oneri, pur previsti da contratto, non sono stati ancora coperti e per i maggiori oneri derivanti dalle nuove prescrizioni in materia di sicurezza ferroviaria.

Soltanto l'ottimizzazione della gestione finanziaria corrente con la smobilizzazione, a cavallo di fine 2017, di crediti per oltre 42 milioni di euro — i cui dettagli sono evidenziati nella sezione *Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria* — ha consentito alla Società di garantire l'indispensabile continuità operativa.

Per quanto sopra descritto si può affermare che, dal punto di vista gestionale, in questi ultimi 2 anni, la Società non abbia avuto perdite operative, ma abbia semplicemente accettato, in un periodo di difficoltà per la finanza pubblica, di convertire il patrimonio netto aziendale in Servizi di pubblica utilità. Un atteggiamento lodevole — possibile solo per una grande azienda di diritto privato, ma con capitale e orientamento pubblico — che ha, però, il suo limite nella sostenibilità finanziaria di medio termine.

Per porre parziale rimedio a questa situazione la Società si è attivata, nel primo semestre 2018, per richiedere alla RAS, anche ai sensi di quanto previsto nell'articolo 14 del DL 175/2016, almeno le integrazioni di corrispettivo previste negli attuali contratti. Già nel 2014 l'Ente Concedente, grazie all'assunzione di responsabilità dell'attuale Giunta regionale, aveva accolto positivamente le richieste della Società di recupero dei crediti arretrati risalenti fino al 2011 e di rivalutazione ISTAT dei corrispettivi contrattuali. Misure che hanno consentito un primo passo verso l'equilibrio finanziario. Anche per questa nuova istanza aziendale si è registrata la massima attenzione da parte della Giunta regionale che andrà approfondita anche alle luce delle considerazioni espresse nella sezione *Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze* e all'interno della *Relazione sulla Gestione* di questo Annual Report.

La Società ritiene, però, che solo evitando ulteriori proroghe degli insostenibili contratti in essere si potrà risolvere in via definitiva questa cronica situazione di marginalità operativa. Per fare questo è necessaria una valutazione preliminare della strategicità delle aziende a capitale pubblico come ARST e della loro capacità di accompagnare ad una elevata efficienza produttiva uno speciale orientamento al bene collettivo. ARST è pronta al confronto nella consapevolezza che la data del 3 dicembre 2018 — entro la quale la RAS dovrà pubblicare la lettera di preavviso sulla modalità di rinnovo degli affidamenti in scadenza in accordo con quanto previsto dal R.E. 1370/2007 — è alle porte. Per non entrare in una lunga fase di incertezza, che rischia di minare la stessa continuità del Servizio pubblico, ARST auspica che si possa procedere rapidamente, per tutte le modalità di trasporto, al rinnovo in house degli affidamenti, come esplicitamente previsto all'art. 5, comma 2, del R. E. 1370/2007.

Questa posizione non è in contrasto con l'importante attività avviata dalla Giunta regionale sulla definizione dei bacini. Un'attività che richiederà tempi molto lunghi per definire gli enti di governo, per avviare le attività di pianificazione e di analisi della domanda, per configurare la rete di Servizi minimi più idonea al soddisfacimento delle esigenze rilevate, per definire le modalità più efficienti per il finanziamento degli obblighi di Servizio individuati e per le specifiche procedure di affidamento dei Servizi.

In attesa che prenda forma lo scenario regolatorio del TPL regionale, l'Azienda, pur con le incertezze e le difficoltà di programmazione insite nella situazione attuale, continua a svolgere il suo ruolo strategico al Servizio della mobilità dei sardi. Un ruolo che va molto al di là di quello di operatore di trasporto pubblico su gomma e su ferro, un ruolo possibile solo per una Società che prima dei profitti guarda al bene della Sardegna. Basti ricordare l'assunzione di responsabilità personale dei dirigenti ARST che ha permesso, anche nel 2018, di assicurare l'operatività del Trenino Verde che rischiava di fermarsi per le difficoltà interpretative della L. 128/2017. Un'attività di trasporto turistico che ARST svolge in perdita operativa e in assenza di obblighi di Servizio, ma con l'orgoglio e la responsabilità di contribuire a un importante strumento di sviluppo locale grazie al trasferimento dell'economia turistica delle coste verso i paesi dell'interno.

Strategiche sono anche le attività che ARST svolge come Società d'Ingegneria e come Stazione Appaltante consentendo alla RAS economie di decine di milioni di euro, per il recupero dell'IVA, e di tempi per la possibilità di bandire gare con il solo progetto preliminare grazie al fatto che la Società può applicare la disciplina dei "settori speciali". Hanno, infatti, un valore di quasi 750 milioni di euro i lavori di realizzazione delle opere,

principalmente legati allo sviluppo della rete metrotranviaria e della rete ciclabile regionale, che ARST segue da anni con una remunerazione, peraltro, molto al di sotto dei parametri di mercato. Anche questa attività è possibile unicamente grazie alle sinergie ed economie con le attività di trasporto multimodale svolte da ARST.

Per tutti questi motivi ARST si candida, anche nel prossimo futuro, a continuare a riempire di contenuti la propria mission istitutiva. Una mission che impegna l'Azienda a contribuire alla crescita delle persone e allo sviluppo sociale, economico e culturale dei territori della Sardegna con Servizi multimodali per la mobilità collettiva sempre più in linea con i bisogni e le aspettative dei sardi. Per continuare a farlo siamo fiduciosi di poter programmare insieme al nostro Socio — la Regione Autonoma della Sardegna — i compiti, gli investimenti e le azioni in grado valorizzare il ruolo di ARST come principale attuttore delle strategie regionali per la mobilità delle persone con l'obiettivo di farle diventare, sempre di più, strumenti concreti di crescita e di sviluppo della nostra regione.

Chicco Porcu



RELAZIONE SULLA GESTIONE

RISULTATI DI SINTESI ANNO FINANZIARIO 2017

Riportiamo i principali indicatori della performance operativa, economica, patrimoniale e finanziaria, degli anni 2017 e 2016, riclassificati secondo logiche gestionali.

CONTO ECONOMICO SINTETICO

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 111.509.425 | 117.530.370 | (5,1) |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 115.237.114 | 115.970.873 | (0,6) |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 71.286.454 | 72.581.462 | (1,8) |
| VALORE AGGIUNTO | 67.558.765 | 74.140.959 | (8,9) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (3.727.689) | 1.559.497 | (339,0) |
| AMMORTAMENTI NETTI (1) | 1.531.839 | 1.234.607 | 24,1 |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2) | 1.795.988 | 2.006.201 | (10,5) |
| EBIT | (7.055.516) | (1.681.311) | 319,6 |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (2.234.122) | (1.569.850) | 42,3 |
| SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI | 244.027 | 400.223 | (39,0) |
| RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT) | (9.045.611) | (2.850.938) | 217,3 |
| IMPOSTE SUL REDDITO | (352.865) | (352.864) | |
| RISULTATO NETTO (EAT) (3) | (9.398.476) | (3.203.802) | 193,4 |
| CASH FLOW (1+2+3) | (6.070.649) | 37.006 | (16.504,5) |

STATO PATRIMONIALE SINTETICO

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|--|-------------------|-------------------|---------------|
| CAPITALE CIRCOLANTE (A1) | 33.648.902 | 24.829.211 | 35,5 |
| ATTIVO FISSO (B) | 43.925.354 | 64.981.427 | (32,4) |
| TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B) | 77.574.256 | 89.810.638 | (13,6) |
| TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D) | 57.973.223 | 60.811.119 | (4,7) |
| CAPITALE NETTO (E) | 19.601.033 | 28.999.519 | (32,4) |
| TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E) | 77.574.256 | 89.810.638 | (13,6) |

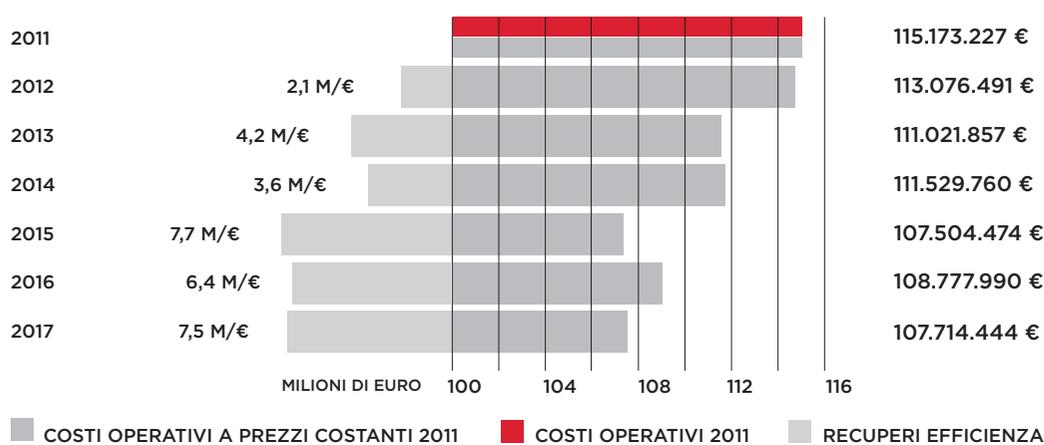
L'esercizio si chiude con un **livello dei ricavi operativi in calo (-5,1%) rispetto al 2016**, soprattutto per la contrazione dei ricavi da Titoli di Viaggio (-14,5%) e dei corrispettivi del contratto di servizio per il Trasporto Pubblico su Ferro (-10,1%). In quest'ultimo caso, il calo è dovuto alla riduzione dei Treni-Km a seguito della interruzione della linea ferroviaria Isili-Monserrato per attività di manutenzione straordinaria. Il nuovo sistema tariffario regionale, in vigore dalla fine del 2016, ha certamente avuto un impatto negativo sui ricavi da TdV della Società, ma le precise dinamiche di questa flessione, per linea e per fascia tariffaria, sono ancora oggetto di monitoraggio.

Complessivamente il livello di ricavi 2017, pari a 111,5 milioni di euro, ha raggiunto il livello più basso del periodo 2011-2017. Il 2011 è il primo Esercizio dalla fusione per incorporazione di ARST con le ex Gestioni Governative FdS e FMS.

È da ricordare che la Società, operando nel mercato del Trasporto Pubblico Locale, non ha alcuna leva per incidere sui propri ricavi, sia in termine di corrispettivo che di tariffe applicate all'utenza. Anche sul lato dei costi, la Società, avendo obblighi di servizio puntualmente definiti nei contratti, può agire sulle variabili strettamente operative, ma non può modificare il perimetro e la tipologia delle attività svolte come il numero di linee e la frequenza delle corse.

I **costi operativi** sono sostanzialmente allineati con i valori del precedente esercizio (-0,6%), ma con un trend rispetto agli esercizi precedenti che registra — a parità di produzione chilometrica e di volume di attività — **un calo, a prezzi costanti 2011 e al netto dell'ultimo aumento CCNL del 2015, pari a 7,5 milioni di euro (-6,5%)**. Gli elevati livelli di efficienza raggiunti da ARST sono meglio descritti nella sezione dedicata alla linea di attività *Trasporto Pubblico su Gomma*.

COSTI OPERATIVI. RECUPERI DI EFFICIENZA 2011-2017



I **costi del personale** sono in diminuzione dell'1,8% rispetto al 2016, ma in aumento del 3,4% rispetto al 2015. Questo andamento è determinato dal rinnovo del contratto nazionale di categoria CCNL siglato nel 2015 che prevedeva un phase-in graduale che si completerà nel 2018, ma con una erogazione una tantum aggiuntiva nel 2016. **A regime, il rinnovo CCNL, comporterà un incremento annuo complessivo dei costi del personale della Società di circa 4 milioni di euro** la cui copertura, esplicitamente prevista nel Contratto per i Servizi su Gomma, è stata richiesta all'Ente Concedente per garantire la necessaria continuità operativa.

L'elevata età media dei rotabili ha portato a un aumento delle spese per il gasolio che costituisce la voce principale delle **materie prime e di consumo** (+9,6%). Come specificato nelle sezioni dedicate al TPL su Gomma e su Ferro, la Giunta regionale, ha avviato negli ultimi anni un'importante attività di rinnovo del parco rotabili con l'inserimento in servizio di 9 nuovi treni (su un totale di 25) e con il **recupero di fondi FSC, gestiti dal MIT, sufficienti per il rinnovo integrale del parco bus entro i prossimi 24 mesi**. Questo consentirà, in prospettiva, sia di garantire una migliore qualità del servizio per gli utenti che di recuperare ulteriori margini di efficienza operativa.

Nel primo semestre del 2018, **la Società ha avviato ulteriori ottimizzazioni concordando con le OO.SS una procedura di licenziamento collettivo con incentivo all'esodo e di rinnovo generazionale** capace di portare nuove energie e competenze in Azienda con importanti risparmi sui costi del personale.

Le altre principali spese operative sono in linea o in calo rispetto agli anni precedenti.

Il valore aggiunto generato nell'esercizio è stato pari a 67.558.765 euro, in diminuzione dell'8,9% rispetto al 2016, in ragione della contrazione dei ricavi totali come ulteriormente precisato nella sezione *Ricavi da Contratto e da Titoli di Viaggio*.

Il margine operativo (EBITDA) è negativo per 3.727.689 euro in larga misura per le perdite operative del servizio di *Trasporto Pubblico su Gomma* e della *Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria*. Si rimanda alle specifiche sezioni per una più puntuale descrizione degli andamenti di queste linee di attività.

Il saldo delle attività finanziarie risulta in peggioramento rispetto all'esercizio precedente per il perdurare della insufficiente dotazione finanziaria che determina tempi di pagamento dei fornitori nettamente superiori agli obblighi contrattuali con conseguente maggiore spesa per interessi.

Il **risultato netto finale** è negativo per 9.398.476 euro nonostante una sopravvenienza attiva di 3,4 milioni di euro per rimborso, da parte della RAS, degli oneri sostenuti dall'Azienda nei precedenti esercizi, relativi alla ex G.G. FdS.

Sul lato patrimoniale la Società è riuscita a completare a fine 2017 una operazione di factoring che ha trasformato crediti a lungo termine in capitale circolante immediatamente disponibile. Questo ha consentito di ridurre in maniera consistente

l'attivo fisso (-32,4%) facendo crescere il **capitale circolante** (+35,5%) e mettendo le condizioni per abbattere la spesa per interessi di circa 800mila euro per anno.

La perdita di esercizio ha portato una ulteriore **erosione del capitale netto** (-32,4%).

Il miglioramento degli indici di liquidità e degli indici finanziari, pur in presenza di una consistente perdita di esercizio, **confermano la bontà della gestione finanziaria** che ha consentito lo **smobilizzo di crediti per oltre 42 milioni di euro** consentendo alla Società di affrontare le scadenze più immediate in attesa di una rinegoziazione complessiva dei contratti di servizio.

Ulteriori dati e approfondimenti sono reperibili nelle sezioni relative alle singole linee di attività, nella sezione sull'*Andamento della Gestione Economica, Finanziaria e Patrimoniale* e nella *Nota Integrativa*.

ARST, con gli obblighi di servizio assegnati dalla RAS, svolge un ruolo centrale di perequazione sociale e territoriale, garantendo a tutta la popolazione, a prescindere dal luogo di residenza, il diritto alla mobilità e la possibilità di muoversi per raggiungere il luogo di lavoro, di studio ed i principali servizi per il cittadino come i presidi sanitari e gli uffici pubblici.

In una regione insulare, dalle caratteristiche territoriali uniche, con un'estensione di 24.000 Km² ed una densità abitativa di 68 ab/Km² che colloca la Sardegna al terz'ultimo posto tra le regioni italiane, la dimensione sociale del Trasporto Pubblico assume una posizione di particolare rilievo garantendo collegamenti capillari nel territorio anche a vantaggio delle zone maggiormente colpite dall'invecchiamento della popolazione, dallo spopolamento, dalla povertà e dallo svantaggio geografico, realtà destinate ad aumentare nel prossimo futuro.

In questo contesto ARST opera con oltre 4.500 corse giornaliere, servendo 369 comuni su 377, connettendo l'intero territorio regionale, contribuendo a rispondere ai bisogni essenziali di mobilità dei cittadini sia nelle aree maggiormente urbanizzate, a forte domanda, che nelle aree più interne e isolate, a domanda debole.

ARST trasporta ogni anno 22 milioni di passeggeri. L'azienda è impegnata a soddisfare le esigenze dei cittadini fornendo una gamma di servizi multimodale sull'intero territorio regionale.

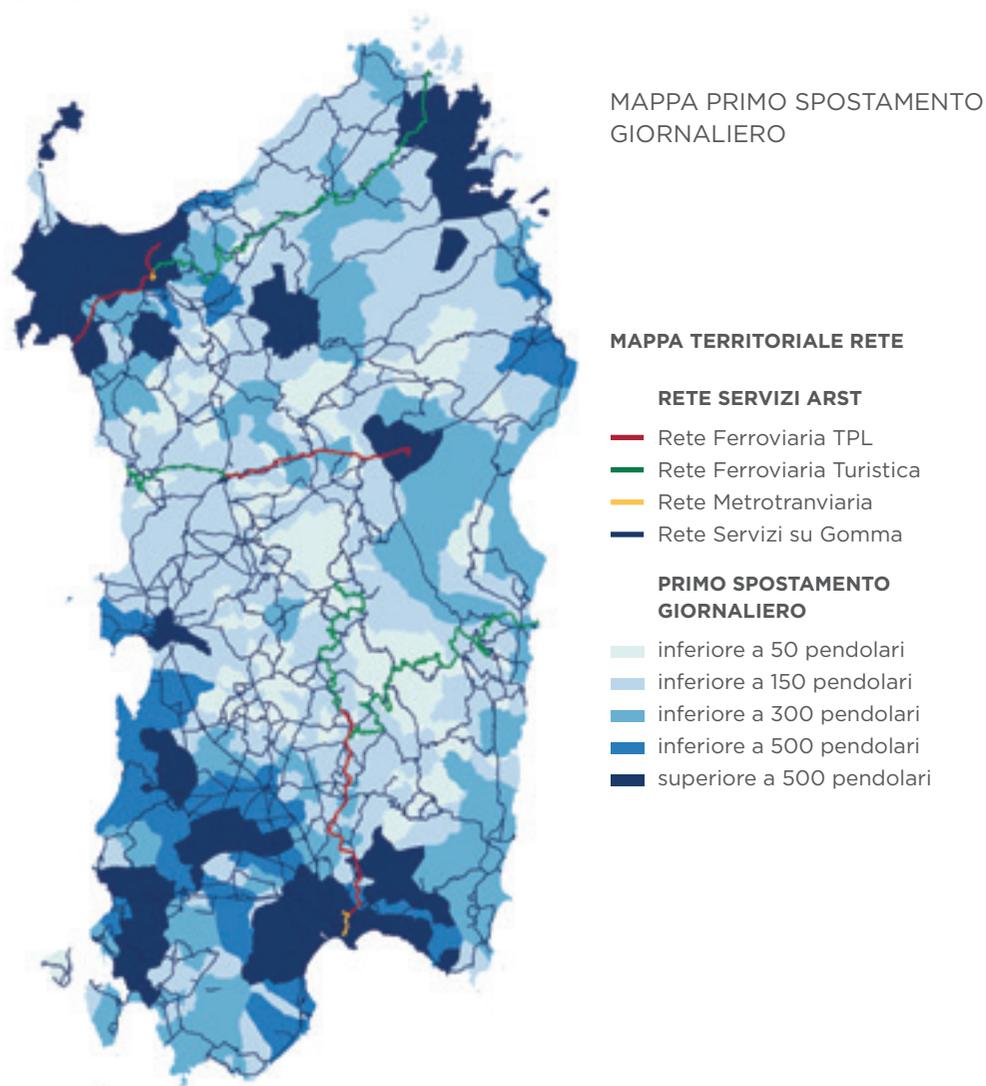
Attualmente ARST assicura:

- i servizi urbani nelle città di Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer, Oristano;
- i servizi Metrotranviari nelle città di Cagliari e Sassari;
- i servizi ferroviari TPL sulle linee Sassari-Alghero, Sassari-Sorso, Macomer-Nuoro e Monserrato-Isili;
- il servizio extraurbano su gomma che comprende 293 linee ad orario su una rete di circa 15.000 Km;
- il Trenino Verde, uno dei principali attrattori turistici della Sardegna.

Nella mappa sottostante sono stati elaborati i dati dell'ultimo censimento ISTAT (2011) da cui si evidenziano i dati relativi al primo spostamento di lavoro/studio effettuato durante la giornata con i mezzi di trasporto pubblico.

I territori evidenziati con colori chiari rappresentano località che hanno un basso numero di spostamenti pendolari, cioè le aree a bassa domanda; al contrario le zone marcate con colori più scuri registrano un elevato numero di spostamenti pendolari costituendo le aree a elevata domanda.

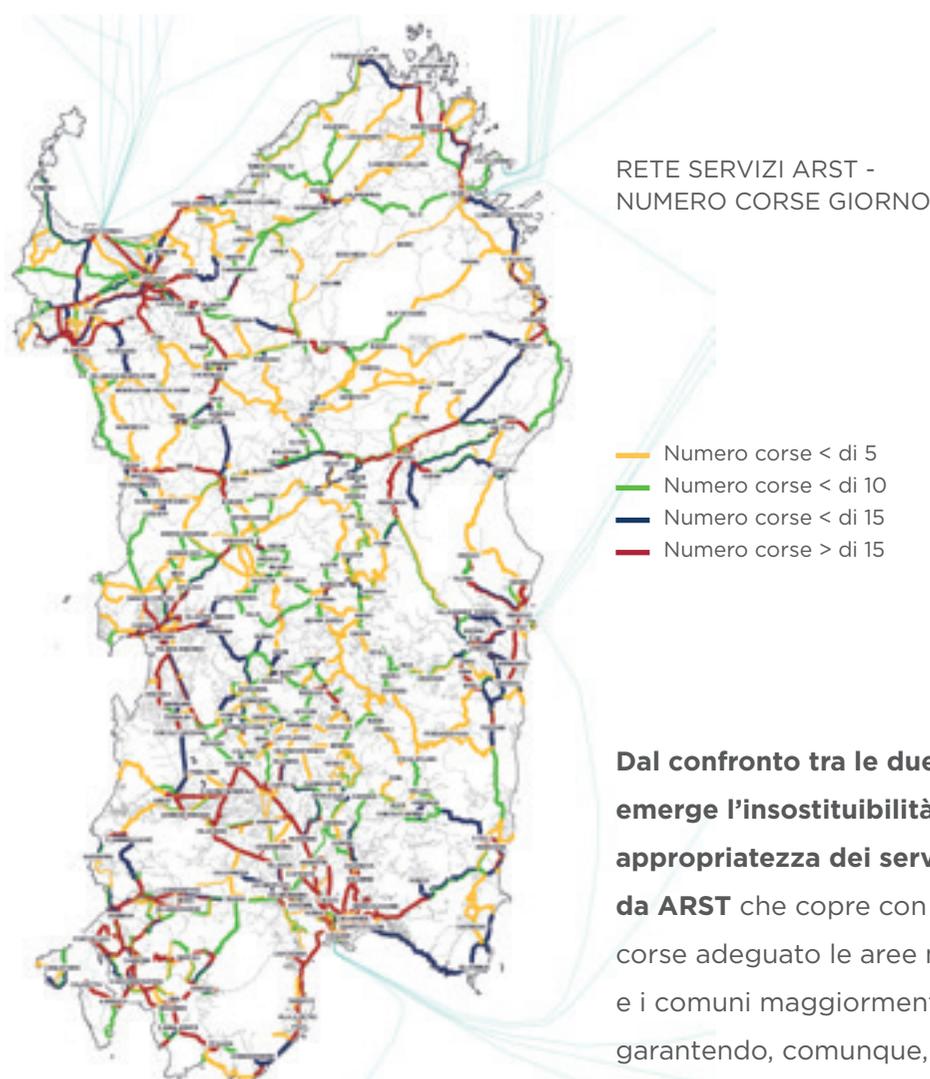
L'analisi degli spostamenti con origine all'interno dei comuni della Regione, evidenzia come i principali poli generatori di mobilità siano costituiti dall'area cagliaritana, dalle città di Sassari, Olbia, Nuoro, Tempio, dall'Oristanese e da alcune zone del Medio Campidano e del Sulcis. I comuni più interni presentano valori di spostamenti ridotti rispetto alla mobilità complessiva, proporzionati al numero di residenti nei singoli territori.



La capillarità del Servizio offerto da ARST in tutto il territorio regionale, viene evidenziata nella successiva **mappa in cui è rappresentato il flussogramma giornaliero delle corse relative a tutti i Servizi di Trasporto erogati dall'Azienda.**

Nella mappa è riportata l'intensità della rete dei servizi ARST, dove i colori rosso e blu costituiscono l'ossatura portante della rete di trasporto pubblico, con un'offerta di servizi superiore alle 10 corse/giorno. Questa rete a elevata intensità collega i maggiori poli di mobilità dell'isola e individua le principali direttrici di percorrenza. I colori verde e giallo evidenziano la restante parte della rete con un numero di corse giornaliere inferiore a 10. Tale porzione di rete rappresenta il collettore tra le zone a domanda debole e i principali attrattori di mobilità.

Confrontando le 2 mappe, le aree evidenziate di colore chiaro della prima mappa, a bassa concentrazione di utenza potenziale, corrispondono i rami gialli della seconda mappa con un numero di corse/giorno inferiore a 5. Questo garantisce almeno livelli minimi di accesso alla mobilità anche alle aree interne isolate e a più bassa intensità di domanda. Al contrario, ai colori più scuri, a maggior intensità di domanda della prima mappa, corrispondono i rami rossi e blu della seconda caratterizzati da un numero di corse/giorno superiore, rispettivamente, a 10 o a 20.



Dal confronto tra le due mappe emerge l'insostituibilità, centralità e appropriatezza dei servizi di TPL offerti da ARST che copre con un numero di corse adeguato le aree metropolitane e i comuni maggiormente popolati, garantendo, comunque, anche nelle aree più interne, con densità inferiore degli spostamenti, un'offerta minima essenziale con diffusione capillare.

I dati Istat elaborati da CRENOS nel 25mo rapporto 2018 sull'Economia della Sardegna, riportano, per il 2016, un PIL in termini reali pari a 31,5 miliardi di euro (espresso in prezzi costanti del 2010), che registra un calo dello 0,9% rispetto all'anno precedente. Nel 2016, la Sardegna è 212ma nella classifica delle regioni europee, con un PIL pari al 71% della media europea, che la colloca tra le regioni europee in ritardo di sviluppo. Il PIL sardo per abitante è stato pari a 19.007 euro, superiore ai 17.248 euro del dato medio registrato nelle regioni del Mezzogiorno, ma inferiore al dato medio nazionale pari a 25.945 euro e, ancor più, al dato del Centro-Nord pari a euro 30.452.

L'andamento negativo del PIL è diretta conseguenza della flessione di due delle sue principali componenti, i consumi finali delle famiglie, in lieve incremento, e gli investimenti, in forte contrazione.

Nel 2016 le famiglie sarde hanno speso 22,1 miliardi di euro. I consumi per abitante sono stati pari a 13.321 euro, con un aumento del 2,1% su base annua, che parzialmente compensa la perdita subita nel quinquennio (in media -0,4% dal 2012). Tali dati possono essere interpretati come un importante segnale positivo in termini di miglioramento delle aspettative da parte dei consumatori. Scomponendo la spesa si osserva che circa la metà dei consumi delle famiglie nel 2016 è destinato all'acquisto dei servizi, la cui spesa per abitante è di circa 6.500 euro (+2,7%). La spesa per i beni non durevoli aumenta meno dell'1% rispetto al 2015 e supera i 5.800 euro per abitante mentre è confermata la ripresa degli acquisti di beni durevoli (autovetture, arredamento ed elettrodomestici), la cui spesa per abitante è di circa 1.000 euro (+5%).

La componente del PIL legata agli investimenti fissi lordi è particolarmente influenzata dal clima di fiducia delle imprese, che in base alle aspettative sull'andamento futuro dell'economia pianificano i loro investimenti. L'isola in dieci anni dimezza il valore degli investimenti per abitante e mostra di non aver ancora imboccato la strada della ripresa (-2,2% rispetto all'anno precedente). Questo dato è in controtendenza rispetto al dato per l'intero paese e a quello del mezzogiorno, che mostrano entrambi un tasso di crescita positivo nel periodo 2014-2015.

Desti inoltre preoccupazione il contesto demografico dell'isola, caratterizzato da un forte processo di invecchiamento della popolazione. L'età media della popolazione aumenta in dieci anni dai 42,9 anni del 2008 ai 46,1 del 2017. Ciò si traduce da un lato, in un progressivo aumento del carico sociale ed economico sulla popolazione

potenzialmente attiva e dall'altro, in una minore produttività della forza di lavoro nel suo complesso. Anche le attività di analisi della domanda e pianificazione dei servizi di trasporto pubblico dovranno necessariamente rispondere a questa variazione del contesto demografico regionale.



IL MERCATO DI RIFERIMENTO E IL QUADRO NORMATIVO DEL TPL

Il *25mo Rapporto CRENOS 2018* analizza la mobilità interna e l'utilizzo dei trasporti pubblici locali, sulla base delle rilevazioni dell'Istat fornite 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 (indice di mobilità) nel periodo dal 2007 al 2016. Vengono considerati mezzi pubblici i treni, i tram, i bus, le metropolitane, 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 2016 la percentuale di utenti che ha ricorso ai mezzi pubblici per i propri spostamenti è stata pari a 14,3%, in calo dello 0,9% rispetto al 2015, un valore inferiore di 6 punti percentuali rispetto alla media italiana (20,2%) e di 5 rispetto a quella del Mezzogiorno (19,3%). Le rilevazioni dell'ISTAT, inoltre, mostrano che la domanda media di trasporto tra capoluoghi di provincia della Sardegna è in lieve decremento, passando dai 35,6 passeggeri per abitante del 2011 ai 34,9 passeggeri per abitante del 2015.

Secondo lo studio realizzato dai consulenti incaricati dalla Regione per l'individuazione e la definizione dei bacini di mobilità per i servizi di Trasporto Pubblico Locale e regionale, 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%. Inoltre, 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 rispetto 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, Marghine, 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.

Per ciò che concerne l'offerta di Trasporto Pubblico Locale i servizi di Trasporto Automobilistico della Sardegna sono erogati da 57 aziende delle quali 52 private

e 5 pubbliche che producono 67.312.770 Bus-Km/anno di cui circa il 33% è relativo ai servizi urbani. Le 52 aziende private erogano 10.004.177 Bus-Km/anno, pari a circa il 15% del totale regionale. L'offerta esercitata dalle 5 aziende pubbliche è invece pari a 57.308.953 Bus-Km/anno, pari a circa l'85% del totale regionale.

Il settore è caratterizzato da uno scenario normativo in costante evoluzione.

La disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, è da rinvenirsi nel regolamento UE 1370/2007. Tale norma prevede un regime transitorio che ha il suo limite ultimo nella data del 3 dicembre 2019, entro la quale i nuovi affidamenti devono conformarsi al Regolamento Europeo. Sul punto, la Commissione Europea con l'adozione della comunicazione recante gli orientamenti interpretativi al Reg. UE n. 1370/2007, ha precisato che il par. 2 dell'art. 8, deve intendersi nel senso che l'adeguamento al par. 3 dell'art. 5 decorre dal 3 dicembre 2019, ben potendo le autorità competenti ricorrere alle altre forme di affidamento ivi previste (parr. 2, 4, 5 e 6) sin da subito.

Con il D.L. n. 50/2017 e s.m.i., è stato dato mandato alla Regione di determinare, da un lato i bacini di mobilità, dall'altro di determinare i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico sul territorio regionale. D'altro canto, soltanto a Giugno 2018 è stato pubblicato il Decreto Ministeriale che detta i criteri per la definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico su gomma.

L'art. 27, comma sesto, del D.L. 50/2017, ha previsto che con Decreto MIT-MEF da adottarsi previa intesa in Conferenza Unificata, saranno definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario dovranno determinare - nei successivi 120 giorni - i livelli di servizio adeguati e contestualmente procedere alla riprogrammazione dei servizi.

In ottemperanza a quanto stabilito all'art. 48 del D.L. 50/2017, inoltre, la Regione è chiamata a definire i bacini di mobilità ed i relativi enti di governo, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico, sulla scorta di criteri introdotti dal legislatore nazionale. Lo stesso art. 48, al comma 5, impone, tuttavia, nelle more della conclusione del processo di riorganizzazione avviato, l'obbligo di procedere comunque al nuovo affidamento nel rispetto della normativa vigente dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla data di entrata in vigore del decreto, ovvero scadrà tra la predetta data e fino all'adozione dei provvedimenti di pianificazione.

Dallo scenario normativo di riferimento emerge, dunque, un duplice onere in capo agli enti competenti: da un lato, la Regione è chiamata ad attivare un articolato percorso di definizione dei bacini di mobilità con i relativi enti di governo e di successiva riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico, dall'altro, la Regione e gli enti locali, secondo le rispettive competenze, devono altresì provvedere all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico in scadenza.

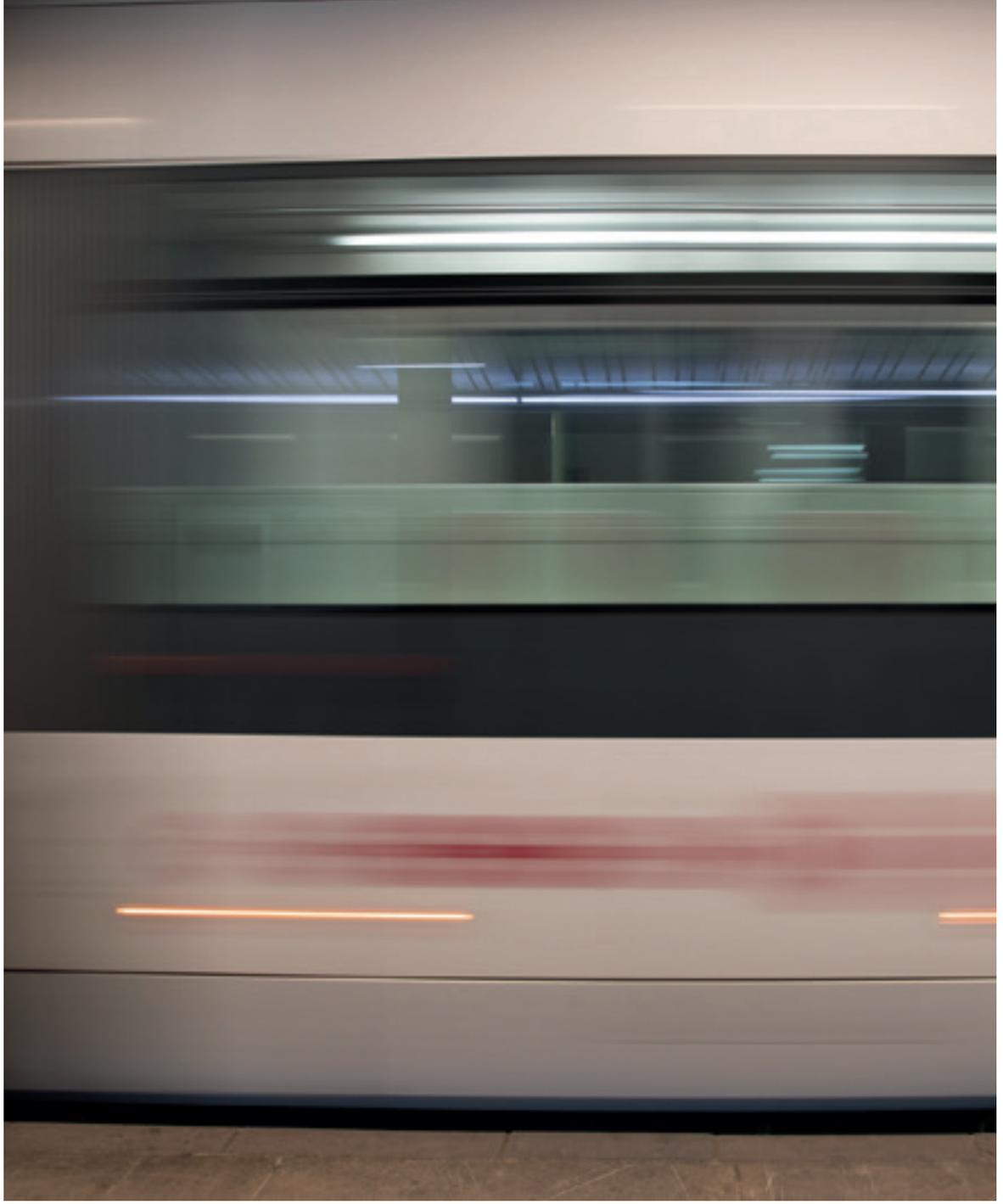
Sul punto, si evidenzia – anzitutto – la complessità della citate attività pianificatorie e programmatiche: la Regione, infatti, unitamente agli altri enti locali è chiamata ad acquisire preliminarmente tutti i dati trasportistici della domanda di mobilità, dei flussi origine/destinazione, dei dati di frequentazione e/o di aggiornare quelli esistenti; senza considerare che si tratta di un'attività i cui criteri definitivi non sono ancora ad oggi conoscibili, stante la mancata approvazione del decreto del MIT-MEF come previsto dall'art. 27 del D.L. 50/2017.

In tale prospettiva la Regione ha avviato il percorso di confronto con gli enti locali, le aziende e le parti sociali, con il preciso scopo di riorganizzare e di sviluppare il trasporto collettivo per assicurare un sistema integrato, idoneo ed efficace e per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini. Tale ripianificazione dovrà avvenire sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento, sì da individuare la domanda potenziale e la domanda debole.

Una volta individuata la domanda di mobilità, si rende, altresì, necessario individuare la configurazione della rete di servizi minimi più idonea al soddisfacimento delle esigenze rilevate, perseguendo la massima efficacia ed efficienza delle scelte trasportistiche e tenendo conto di variabili economiche e tecnico-ambientali, come pure i metodi più efficienti per il finanziamento degli obblighi di servizi così individuati.

Trattasi, a bene vedere, di un'attività particolarmente complessa ed articolata. Un simile quadro normativo, impone l'intervento a livello legislativo della Regione per disciplinare l'esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico, in particolar modo, nella fase temporale intercorrente con le predette attività di pianificazione e programmazione richieste ai sensi del D.L. 50/2017 e sopra richiamate.

Pertanto, in vista della scadenza del 3 dicembre 2019 e nelle more delle attività pianificatorie e programmatiche, la Regione dovrà necessariamente intervenire per rispondere all'esigenza ineludibile di garantire continuità al servizio di TPL che, in quanto servizio pubblico essenziale, non può in nessun caso essere interrotto.



Attività Operativa

Di seguito i principali accadimenti relativi al 2017.

Nel corso del 2017 è stato firmato il **Contratto per il prolungamento della tratta Piazza Repubblica-Matteotti di MetroCagliari** e le cui attività si stanno sviluppando a cura dell'impresa nel rispetto della tempistica prevista. Ciò induce a ritenere di poter procedere con la realizzazione dell'opera entro i termini stabiliti dal cronoprogramma e, quindi, con il pieno utilizzo delle risorse assegnate che provengano da 3 distinte fonti con "scadenze" molto ravvicinate.

Nel contempo si sono concretamente avviate le attività progettuali relative alla tratta Vesalio-Quartu SE che rientra tra quelle comprese nella Convenzione per la progettazione delle 5 linee dell'Area Vasta alla quale era stata data priorità.

A questo proposito e nel rispetto dei programmi a suo tempo stabiliti, si è proceduto al reclutamento di 16 figure professionali con alto profilo tecnico che sono state dedicate in via esclusiva alle attività progettuali previste nella Convenzione già ricordata.

Nella seconda metà dell'anno si è finalmente avviata la procedura di gara per l'acquisto di circa 65 nuovi autobus. ARST, delegata dalla Regione Sardegna, si è occupata di svolgere il ruolo di stazione appaltante a beneficio anche di altri operatori regionali. Il finanziamento complessivo riguarda, infatti, anche ulteriori 35 autobus destinati ai vettori privati. La consegna dei nuovi autobus - lungamente attesa per attenuare vari problemi operativi, ma soprattutto per migliorare la qualità di Servizio offerto alla clientela - è prevista entro il 2018. Nel momento in cui si scrivono queste note, sono in corso le attività negoziali per l'utilizzo di ulteriori finanziamenti statali disponibili con quota di cofinanziamento e destinati al rinnovo del parco autobus. Grazie a questo ulteriore finanziamento saranno disponibili, per ARST, 35 nuovi autobus. Anche in questo caso la Società è stata individuata quale stazione appaltante, gli altri beneficiari sono prevalentemente costituiti dalle altre aziende pubbliche. Per la consegna dei mezzi occorre riferirsi al 2019.

L'inserimento del totale di questi 100 autobus darà una prima risposta alle ineludibili esigenze di rinnovo della flotta che, con oltre 13 anni di anzianità media, manifesta elevati costi operativi e notevoli disagi per la clientela. **Una risposta definitiva potrà avvenire grazie ai fondi FSC che la Giunta regionale intende dedicare a un rinnovo integrale della flotta con 500 nuovi mezzi.** La flotta ARST consta in totale di 811 mezzi di cui quasi 770 assicurati e disponibili per l'operatività giornaliera.

Dal punto di vista strettamente operativo è degna di nota una importante modifica al programma di esercizio automobilistico rappresentata da una **profonda revisione dei collegamenti tra area di Cagliari e Ogliastro.** Infatti si è dato seguito alle richieste dei territori interessati con la modifica delle linee tenendo conto dell'entrata in esercizio della nuova SS125. Questo ha implicato un incremento delle percorrenze di circa 80.000 Bus-Km. Come considerazione di carattere generale, è opportuno sottolineare come ogni modifica dell'offerta che richieda incrementi anche trascurabili delle percorrenze, comporti una impegnativa attività di ricerca da parte aziendale di corrispondenti riduzioni su altri programmi di esercizio coinvolgendo nell'analisi molti altri territori oltre a quelli presso i quali si è verificata la necessità di integrazione. **Le risorse annuali a disposizione prevedono, infatti, un limite massimo che non rende possibile lo sviluppo di nuova offerta se non a fronte di equivalenti riduzioni o "tagli".** Tale meccanismo limita evidentemente la flessibilità dell'offerta automobilistica.

Nel settore del trasporto ferroviario turistico, oltre a quanto verrà descritto nella sezione *Il Servizio Turistico del Trenino Verde*, si deve segnalare la promulgazione della nuova legge 128 recante *"Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico"*. Si tratta di una legge che negli intendimenti del legislatore mirava a "mettere in sicurezza" la particolarità delle ferrovie turistiche - definendo le stesse per la prima volta dal punto di vista normativo - con l'introduzione di norme specifiche per dette ferrovie, tra le quali sono indicate anche quelle di proprietà regionale gestite da ARST spa. Agli intendimenti, condivisibili, della nuova legge ha purtroppo corrisposto un **articolato della legge che ha comportato notevolissime difficoltà all'Azienda fino a mettere concretamente a rischio per il futuro l'esercizio del Trenino Verde.** Tale stato di cose è, in qualche modo, stato affrontato in modo tecnico congiuntamente all'Assessorato dei Trasporti della RAS con una **specificata presa di posizione dell'Azienda che ha valutato non efficaci le previsioni della legge in assenza di decreti attuativi.** Solo oggi, nel momento in cui si scrivono queste note, sembra ci possa essere una ipotesi di soluzione. Intanto, nel 2017, si è provveduto all'acquisto di nuove traverse in legno eco-impregnato per oltre 5 milioni di euro a valere sulla Convenzione Trenino Verde che scadrà il prossimo 31 dicembre 2018.

Nei rapporti con la Proprietà e, segnatamente, con l'Assessorato dei Trasporti con il quale vengono sottoscritti i diversi contratti di Servizio, hanno assunto a partire dal

2017 particolare rilievo le attività e le risultanze - tuttora provvisorie - della consulenza affidata ad un raggruppamento di esperti esterni all'Amministrazione regionale per **il rinnovo dei contratti di Servizio su sede fissa**. Le prime conclusioni di tali attività, trasmesse all'Azienda nella parte finale dell'anno, non sono state considerate dall'Azienda effettivamente rappresentative della realtà aziendale. A seguito dei chiarimenti forniti da ARST e **grazie alla specifica attenzione dedicata alla questione da parte dell'Assessore dei Trasporti, è stato possibile negli ultimi giorni del 2017, procedere alla sottoscrizione della proroga del vigente contratto** ancora unificato senza, quindi, alcuna suddivisione in Trasporto ed Infrastruttura.

L'Azienda ha comunque portato avanti una nuova e più approfondita verifica dei dati utilizzati dai consulenti, delle metodologie di valutazione seguite e dei conseguenti esiti dell'attività consulenziale affidata dalla RAS, anche attraverso ripetuti incontri con gli stessi consulenti. L'attività svolta di approfondita review contabile e gestionale, allo scopo di fornire alla stessa RAS una rappresentazione completa e corretta dell'attività aziendale, ha condotto alla **individuazione di 9 diverse linee di business**, comprese quelle oggetto della consulenza regionale: trasporto TPL ferro, gestione infrastruttura TPL ferro, trasporto metrotranviario, gestione infrastruttura metrotranviaria, gestione infrastruttura turistica. Grazie a questa approfondita analisi, resa prontamente nota alla Proprietà, è stato possibile determinare e quantificare l'inadeguatezza rispetto ad ogni possibile riferimento, dell'attuale corrispettivo chilometrico sia del contratto relativo al trasporto su gomma, sia di quello (non) riconosciuto per la gestione della infrastruttura metrotranviaria. **Gli esiti dell'analisi sono stati dettagliatamente e formalmente comunicati alla Proprietà, nel primo semestre del 2018, con conseguente richiesta di adeguamento.**

Ancorché già indicato nella nota relativa al 2016, si ricorda la nomina del nuovo Amministratore Unico, avvenuta nell'ultimo trimestre dell'anno, che ha portato in approvazione il bilancio consuntivo 2016 e il progetto di bilancio 2017.

Altri Fatti di Rilievo

Il 2017 si è chiuso, sotto il versante del servizio ferroviario, con l'approvazione della Legge n. 172 nell'ambito della quale - art. 15 ter - è previsto a partire dal 30 giugno 2019 il passaggio delle competenze in materia di sicurezza, da USTIF ad ANSF, anche per le ferrovie isolate come quelle gestite da ARST.

L'impatto di questa determinazione è particolarmente rilevante sia in termini organizzativi sia, in misura ancora più significativa, in termini di investimenti necessari per l'adeguamento ed attrezzaggio della rete. Tale passaggio, epocale, non costituisce infatti un semplice trasferimento dei riferimenti amministrativi ed operativi o, il solo abbandono del DPR 753/80. ANSF è, infatti, incaricata di predisporre un nuovo sistema di regole per la circolazione ferroviaria mutate in larga misura da quelle già in essere per le ferrovie interconnesse. A queste nuove regole le attività di servizio pubblico svolte da ARST dovranno necessariamente conformarsi.

In questo quadro ancora oggi estremamente incerto - a meno di 1 anno dalla data stabilita per il passaggio ad ANSF - si deve evidenziare l'avvenuta estensione anche alla tratta Senorbì-Isili delle opere di realizzazione del nuovo sistema di controllo centralizzato della circolazione (ACCM). Tale estensione comporterà un investimento di ulteriori 18 milioni di euro circa.

Si evidenzia che è già in corso di realizzazione le medesime attività per le tratta Monserrato-Senorbì e Macomer-Nuoro. Sono attualmente in corso serrate interlocuzioni con la stessa ANSF per le necessarie valutazioni in ordine alla futura accettabilità tecnica delle opere già appaltate nel nuovo quadro regolatorio in corso di predisposizione da parte della medesima Agenzia. A questo proposito, anche grazie alla diretta partecipazione di ARST alla Commissione Tecnica che lavora sull'applicazione delle nuove regole, si confida di essere in grado di realizzare opere coerenti anche con il nuovo scenario normativo.

Vanno, inoltre, ricordati i finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Sardegna, di provenienza statale, per la realizzazione di opere di attrezzaggio per le ferrovie isolate (31,5 milioni di euro), e per l'acquisto di 5 nuovi rotabili ferroviari con la partecipazione del 40% da parte della Società. Per l'utilizzo di entrambi i finanziamenti verranno sottoscritte apposite Convenzioni.

Come già ricordato, l'impatto organizzativo delle nuove disposizioni ANSF risulterà particolarmente impegnativo per la necessità di disporre di figure professionali con competenze specifiche che in Azienda non sono presenti. A questo proposito va tuttavia segnalato il reclutamento nella seconda metà dell'anno, di 9 giovani ingegneri che sono stati inseriti nelle strutture tecniche aziendali ed avviati a percorsi formativi specialistici necessari al nuovo scenario normativo che si concretizzerà al 30 giugno 2019. Sono inoltre state inserite ulteriori 3 figure tecniche - provenienti da altri settori aziendali - anche presso le Direzioni di esercizio Ferro e Gomma.

Tra gli altri fatti degni di nota del 2017, si ricordano l'affidamento per un triennio dei servizi di manutenzione applicativa per SAP (necessaria per lo sviluppo di nuove applicazioni strategiche per l'azienda), l'affidamento alla Michelin del servizio di outsourcing per la gestione dei pneumatici (circa 3,9 milioni di euro) ed il rinnovo

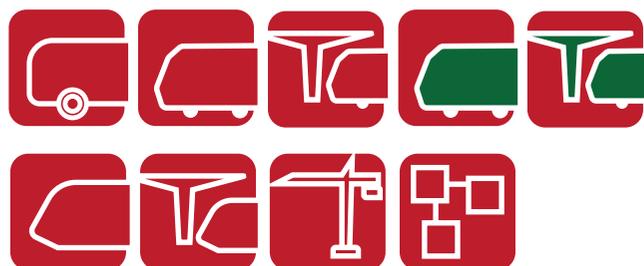
delle convenzioni per la copertura dei servizi sanitari necessari per la abituale attività aziendale.



Le 9 Linee di Attività ARST

Nel 2017 è stato avviato, con conclusione nel primo semestre del 2018, il processo di individuazione delle linee di attività aziendali con elevati livelli di autonomia dal punto di vista dei costi e dei ricavi. Su queste linee di attività si è proceduto alla separazione contabile verificando l'affidabilità delle metodologie adottate su 3 diversi esercizi (2016, 2017 e budget 2018). Successivamente la separazione contabile è stata integrata all'interno della piattaforma di gestione contabile aziendale SAP. Le 9 linee di attività così individuate sono:

1. Servizi di TPL su Gomma
2. Servizi di TPL su Ferro
3. Gestione Infrastruttura Ferroviaria
4. Servizi di TPL Metrotranviari
5. Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria
6. Servizio Turistico del Trenino Verde
7. Gestione Infrastruttura Ferroviaria Turistica
8. Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante
9. Servizi di Gestione Patrimoniale



I Servizi TPL su Gomma costituiscono l'attività principale dell'Azienda e contribuiscono al 72% dei ricavi totali. Costituiscono la linea di attività che impiega il maggior numero di unità lavorative. Assicurano una capillare rete di collegamenti intercomunali nell'intero territorio regionale nonché i servizi urbani nelle città di

Oristano, Alghero, Carbonia, Iglesias e Macomer. Nei Comuni di Sestu e Carloforte viene effettuato un servizio dalle caratteristiche simili a quello urbano ancorché sia definito extraurbano.

Il **sistema ferroviario** nel suo complesso è gestito attraverso 4 linee di attività differenti e non solo per ragioni di origine contrattuale. Infatti, come avviene in tutte le ferrovie europee ormai da tempo, il servizio di trasporto è funzionalmente distinto dalla gestione della relativa infrastruttura. Tale distinzione nasce dall'esigenza europea di consentire la creazione di un mercato ferroviario aperto nel quale nella medesima infrastruttura possano circolare convogli di operatori diversi creando così uno spazio per la concorrenza. Ciò vale in particolare e specificatamente per le ferrovie interconnesse alla rete europea.

È evidente che non sia questo il caso delle 4 porzioni di rete gestite da ARST, Sassari-Alghero, Sassari-Sorso, Nuoro-Macomer, Monserrato-Isili, giacché si tratta di reti isolate tra di loro, isolate dalla rete nazionale e con scartamento ridotto di 950 mm rispetto ai 1435 mm dello scartamento ordinario. L'origine storica di questa differenza, la costruzione della ferrovia complementare sarda risale a circa 130 anni fa, sta nelle economie costruttive e nel miglior adattamento all'orografia sarda grazie alla possibilità di progettare curve, senza incidere sulla prestazione delle locomotive, con raggio inferiore rispetto a quanto possibile nello scartamento standard.

In attesa che venga superata la normativa vigente stabilita dal DPR 753/80, il Direttore di Esercizio è tuttora responsabile di entrambe le attività: trasporto ed infrastruttura. L'Azienda in anticipo rispetto alle esigenze organizzative che, verosimilmente, scaturiranno a seguito del passaggio dalle regole DPR 753 alle regole ANSF di cui già si è fatto cenno, ha costituito unità organizzative autonome responsabili della manutenzione dei rotabili, della gestione della infrastruttura e della gestione degli impianti speciali anche se, ad oggi, gerarchicamente dipendenti dal Direttore di Esercizio. La suddivisione operativa tra attività di trasporto e di gestione della infrastruttura, consente di distinguere puntualmente gli specifici costi e ricavi.

L'attività ferroviaria relativa al Trasporto consiste nel garantire il regolare esercizio dei treni. A questa attività fa capo tutto il personale viaggiante (macchinisti, capitreno) nonché il personale delle officine per la manutenzione dei rotabili. I costi che vengono attribuiti a tale attività sono essenzialmente quelli relativi al personale oltre a tutti i costi connessi alla circolazione e manutenzione dei rotabili.

La gestione della Infrastruttura, è assicurata a livello regionale dal Servizio MANLIN e dal Servizio ISAT. Entrambi i Servizi sono presenti con propria articolazione tecnica ed organizzativa presso le 3 Sedi Territoriali Ferroviarie (Cagliari, Macomer, Sassari). Alla Gestione Infrastruttura fanno infatti capo tutte le attività connesse alla manutenzione ordinaria, straordinaria e ciclica della intera rete sia TPL che Turistica, nonché quelle relative agli Impianti Speciali (segnalamento, PL, etc.) ed alla Circolazione (Dirigenti Movimento, Capi Stazione, Manovratori, Addetti ai PL).

La medesima suddivisione tra servizio di *Trasporto e Infrastruttura* sussiste per il **Trasporto ferroviario turistico meglio noto come “Trenino Verde”**. Le attività che vengono svolte dalle 2 divisioni, sono sostanzialmente le medesime già descritte per il TPL ferroviario. Nel caso del Trenino Verde, le attività che si eseguono sulla infrastruttura, ricadono all'interno di uno specifico contratto di servizio che scadrà il 31 dicembre 2018, mentre le attività di trasporto non sono coperte da alcun contratto e sono svolte attualmente con il medesimo personale ed i medesimi rotabili utilizzati per il TPL. Dal punto di vista contabile i servizi offerti dalla linea di attività ferroviaria TPL alla linea di attività del *Servizio Turistico del Trenino Verde* vengono caricati sul TVS al costo del Km-Treno rilevato dal contratto di servizio TPL su Ferro.

È da segnalare la rilevanza degli aspetti commerciali connessi all'esercizio di questo particolare servizio che trae i propri ricavi esclusivamente dai TdV. Questa specifica linea di attività è attualmente oggetto di un processo di riorganizzazione complessiva che riguarda sia le modalità di gestione operativa - anche per tenere conto della L. 128/2017 - sia la politica commerciale e di marketing. A livello di produzione chilometrica, in questi ultimi anni si è registrata una contrazione dovuta alla necessità di esecuzione di improrogabili lavori di manutenzione straordinaria sui 437 Km della linea turistica.

I servizi metrotranviari, nel loro complesso, costituiscono una linea di attività aziendale con potenziale di crescita particolarmente interessante. Infatti le linee metrotranviarie gestite da ARST a Cagliari e Sassari sono state oggetto in questi anni di importanti progetti di sviluppo, sia in termini di estensione della rete sia in termini di dotazione di rotabili, che corrispondono ad una crescente domanda di trasporto conseguente all'affermarsi progressivo di stili di vita diversi. A differenza di quanto già stabilito per le ferrovie isolate, non vi sarà alcun passaggio di competenze da USTIF ad ANSF in tema di sicurezza, in quanto le metrotranvie continueranno ad essere vigilate da USTIF.

Il modello di separazione operativa delle attività svolte tra Trasporto ed Infrastruttura, è applicato anche alle attività metrotranviarie. Sul dettaglio delle attività effettivamente svolte dalle due linee di attività si rimanda alla specifica sezione. Occorre tuttavia osservare che l'attuale Contratto di Servizio, pur prevedendo i costi per la manutenzione della infrastruttura, non li ha ancora, materialmente, riconosciuti ad ARST.

Una ulteriore osservazione riguarda i ricavi di queste linee di attività. I proventi da

traffico della linea di attività Trasporto, sono costituiti dai biglietti direttamente emessi da ARST e dalle quote riconosciute dalle altre aziende per la bigliettazione integrata, attuata in applicazione degli accordi promossi dalla Regione Sardegna. In merito a questi ultimi non si può non sottolineare l'inadeguatezza delle attuali modalità di clearing per le quali sono state avviate e pressoché concluse attività di studio e ricerca propedeutiche a sostenere la necessità di revisione dell'intero quadro degli accordi — laddove esistenti — o di sottoscrizione di nuovi.

I Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante costituiscono una linea di business che negli ultimi anni ha accresciuto notevolmente il proprio perimetro di attività. Le attività svolte finora sono state essenzialmente connesse allo sviluppo delle infrastrutture metrotranviarie delle reti di Cagliari e Sassari, all'ammodernamento dell'armamento nonché all'attrezzaggio delle linee ferroviarie TPL. Negli ultimi anni ARST è stata utilizzata inoltre come società di ingegneria anche per la realizzazione della rete ciclabile regionale e per la progettazione di altri interventi - seppure limitati - connessi al Parco Geominerario del Sulcis.

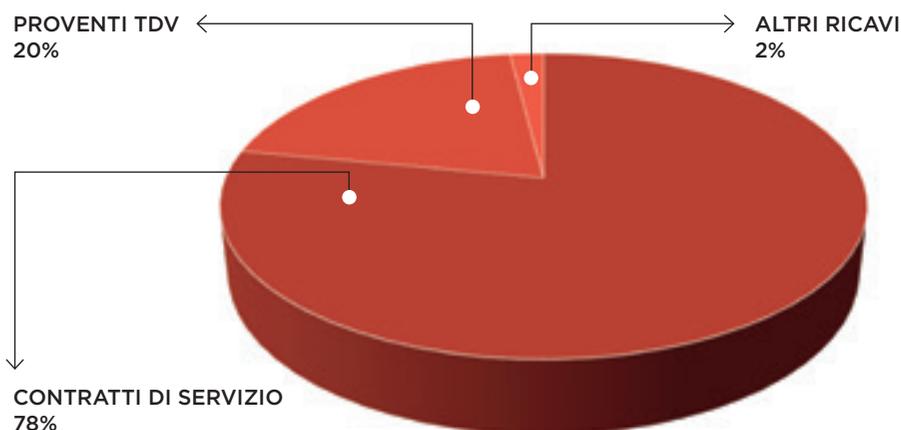
La Gestione Patrimoniale, come linea di attività autonoma ed organizzativamente strutturata, si occupa della complessiva gestione del patrimonio aziendale e di quello di proprietà regionale in comodato d'uso. L'attività consiste nel mantenere il patrimonio in condizioni d'uso quantomeno paragonabili a quelle esistenti al momento della cessione in comodato. Il tutto a fronte di ricavi costituiti dai canoni di concessione degli immobili disponibili e da quelli provenienti dai canoni per attraversamenti/parallelismi della linea ferroviaria da parte delle società di erogazione di servizi pubblici a rete (reti idriche, elettriche, gas, etc). Ciò vale in particolare per la parte di patrimonio di provenienza statale (sostanzialmente pervenuta alla RAS e, quindi, ad ARST con il passaggio delle ex Gestioni Commissariali) costituito da diverse migliaia di particelle. Gestisce, inoltre, il patrimonio di diretta proprietà ARST spa costituito dalle autostazioni e dai depositi/officine che, in ragione della obsolescenza che caratterizza la quasi totalità degli immobili in questione, richiederebbe per la sola normale manutenzione ordinaria l'impegno di risorse finanziarie non disponibili nel bilancio aziendale.

Ricavi da Contratti e da Titoli di Viaggio

I ricavi aziendali sono rappresentati prevalentemente dai corrispettivi per contratti di servizio che incidono per circa il 78% sul totale e per il 20% dai ricavi da traffico.

La parte restante è rappresentata da altri ricavi legati ai Servizi di Ingegneria, Stazione Appaltante e Gestione del Patrimonio.

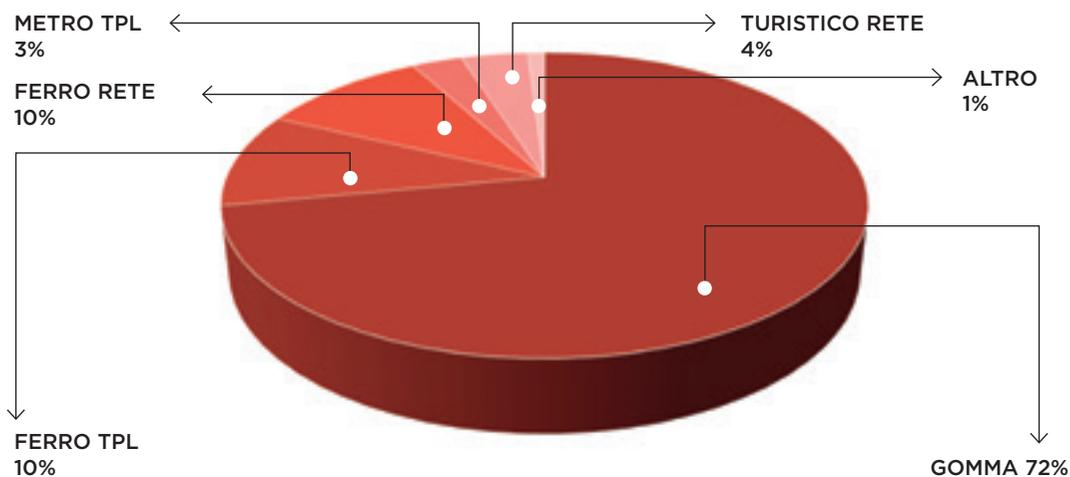
RICAVI PER TIPOLOGIA ANNO 2017



I corrispettivi da Contratti di Servizio erogati dalla Regione Sardegna nel 2017 sono stati di circa 87,6 milioni di euro, facendo registrare una lieve riduzione del 2,88% rispetto all'anno precedente. Prendendo come riferimento il 2011-2017, l'importo dei corrispettivi è stato mediamente di circa 90 milioni di euro, con picchi nel 2012 e nel 2013 rispettivamente per 93 e 95 milioni di euro.

Se si considerano i ricavi totali da corrispettivo e da traffico (TdV), i servizi su Gomma coprono il 72%, le attività di gestione di infrastrutture il 14%, il TPL ferroviario e metrotranviario il 13%. Rimane l'anomalia dell'attività di Gestione della Infrastruttura metrotranviaria che, pur generando costi per quasi 2 milioni di euro, non ha, al momento, una copertura sul fronte dei ricavi.

RICAVI TOTALI PER LINEE ATTIVITÀ ANNO 2017



I ricavi da traffico (vendita dei Titoli di Viaggio), nel 2017 sono stati quasi 22 milioni di euro, nettamente inferiori al 2016. In parte ciò è imputabile alle minori percorrenze ferroviarie e metrotranviarie dovute a manutenzioni straordinarie, in parte all'impatto determinato dalla modifica del sistema tariffario regionale.

Sulle variazioni delle vendite dei TdV, non è semplice il confronto tra i due esercizi, poiché nel Settembre 2016 è entrato in vigore il nuovo sistema tariffario regionale che ha uniformato e ridotto le tipologie di TdV esistenti, stabilendo che la commercializzazione di questi nuovi titoli fosse avviata dal 1° settembre 2016 e che gli utenti potessero utilizzare i titoli di viaggio del precedente sistema tariffario fino al 31 dicembre 2016.

Anche per il Bilancio 2017 la Società ha ritenuto di evidenziare la situazione che si trascina da anni e relativa alla mancata ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati (clearing) sulle linee Metro di Cagliari e Sassari. Per facilitare la definizione di una vicenda che fa venir meno una importante componente delle proprie entrate, ARST ha affidato a una società specializzata lo specifico incarico di verificare il numero di viaggiatori e i TdV più utilizzati all'interno di MetroCagliari. L'indagine, che ha coinvolto nel mese di marzo oltre 1000 utenti, consentirà di ottenere una quantificazione su base scientifica del corretto dimensionamento del clearing.

Nella tabella che segue è riportata la stima dei passeggeri registrati nel 2017.

PASSEGGERI PER MODALITÀ DI TRASPORTO

| | 2017 |
|----------------------|-------------------|
| AUTOBUS EXTRA URBANO | 16.225.000 |
| AUTOBUS URBANO | 1.224.000 |
| METRO | 3.065.000 |
| TRENO | 1.100.000 |
| TOTALE | 21.614.000 |

Le problematiche segnalate sulla modifica del sistema tariffario hanno influenzato anche il calcolo delle stime sui passeggeri. Si ritiene, tuttavia, che il numero complessivo dei viaggiatori nel 2017 sia rimasto costante in quanto le oscillazioni rilevate sui titoli di viaggio, ad eccezione di quelli del Servizio ferroviario, sono attribuibili al nuovo sistema tariffario.





1. TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Il Servizio è regolato dal contratto stipulato in data 25.09.2009 con la RAS e prevede un corrispettivo €/Bus-Km differenziato per le quattro classi, C1-C2-C3-C4 stabilite con deliberazione della Giunta regionale n. 44/2017 del 06.08.2008, che raggruppano linee con velocità di percorrenza omogenea. L'unico adeguamento previsto dal contratto è relativo all'andamento dell'indice dei prezzi al consumo per le rivalutazioni monetarie. Il valore medio del corrispettivo chilometrico, rivalutato con gli indici ISTAT, risulta oggi pari a €/Km 1,56.

Risultati di Sintesi del TPL su Gomma

CONTO ECONOMICO SINTETICO GOMMA

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 80.041.841 | 83.031.764 | (3,6) |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 83.545.927 | 84.196.964 | (0,8) |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 47.855.479 | 46.920.149 | 2,0 |
| VALORE AGGIUNTO | 44.351.393 | 45.754.949 | (3,1) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (3.504.086) | (1.165.200) | 200,7 |
| AMMORTAMENTI NETTI | 1.271.612 | 1.034.123 | 23,0 |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI | 805.823 | 900.769 | (10,5) |
| EBIT | (5.581.521) | (3.100.092) | 80,0 |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (1.492.551) | (1.061.285) | 40,6 |
| EBT | (7.074.072) | (4.161.377) | 70,0 |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 237.751 | 227.821 | 4,4 |
| RISULTATO NETTO | (7.311.823) | (4.389.198) | 66,6 |

I ricavi operativi del Servizio TPL su Gomma ammontano a 80.041.841 euro, in diminuzione del 3,6% rispetto all'esercizio precedente, interamente a causa del calo dei ricavi da TdV.

I costi operativi sono pari a 83.545.927 euro e risultano in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (-0,8%). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale, al netto dei rimborsi per CCNL (57%), spese per materie prime e di consumo (24%), spese per manutenzione (8%) e spese per assicurazioni (5%).

L'EBITDA è negativo per 3.504.086 euro in peggioramento (-200%) rispetto all'anno precedente. Tale variazione negativa dei ricavi si ripercuote sul risultato d'esercizio dei Servizi di TPL su Gomma, negativo per 7.311.823 euro.

Un tale insoddisfacente risultato di esercizio rischia di compromettere, senza decisivi interventi della Proprietà, la continuità degli obblighi di Servizio imposti dagli attuali contratti. Per approfondire tali problematiche la Società ha operato un focus di approfondimento sulla performance del Servizio di trasporto su Gomma.

Focus Performance Servizio TPL su Gomma

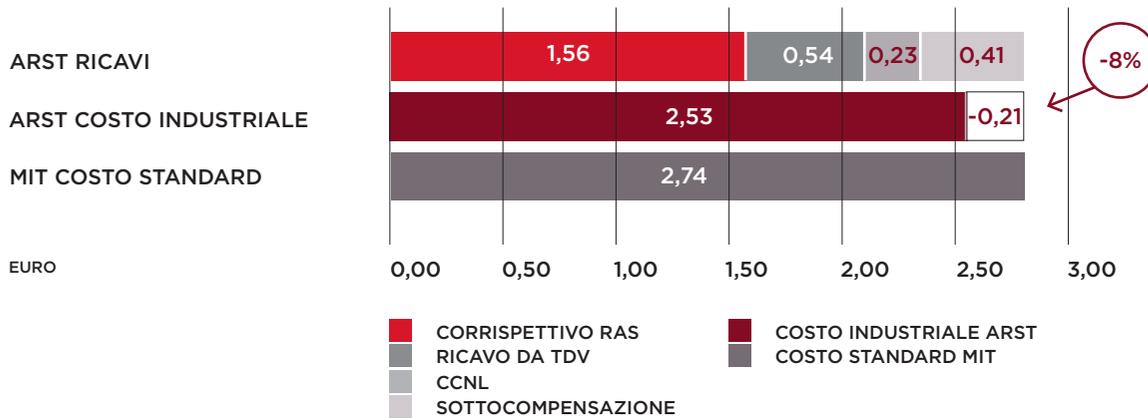
La prima analisi effettuata è stata quella di valutare se l'impossibilità di garantire gli obblighi di Servizi con i corrispettivi previsti dagli attuali contratti, derivi da una conclamata inefficienza di ARST o dalla non adeguatezza dei corrispettivi chilometrici previsti dai contratti di Servizio, legati a uno scenario operativo di oltre 10 anni fa. La pubblicazione del Decreto Ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 sui costi standard per i Servizi automobilistici del MIT, offre un benchmark oggettivo sulla performance aziendale, in quanto frutto di un lungo lavoro di analisi e di confronto dei tecnici del Ministero, sia con gli enti concedenti che con le rappresentanze di categoria.

Il Decreto Ministeriale conferma gli **elevati standard produttivi e organizzativi garantiti da ARST, che riporta un costo industriale notevolmente inferiore rispetto a quello indicato come benchmark di eccellenza dal MIT.**

Dal grafico seguente emerge, infatti, che i costi industriali ARST pari a €/Km 2,53 sono inferiori (-8%) rispetto al costo standard definito dal MIT e pari a €/Km 2,74. Ne consegue un corrispettivo di oltre 0,40 euro inferiore per Km percorso, con minori ricavi totali, rispetto allo standard, pari ad almeno 15 milioni di euro. Il grafico evidenzia l'insieme delle voci di ricavo (TdV e rimborsi CCNL) e di costo, determinate dall'assolvimento degli obblighi di Servizio. Come *Fabbisogno* s'intende l'attuale insufficiente livello di compensazione. **Se i corrispettivi riconosciuti ad ARST fossero allineati agli standard ministeriali il risultato di esercizio del Servizio TPL su Gomma sarebbe positivo per circa 8 milioni di euro.**



COSTO INDUSTRIALE ARST VS COSTO STANDARD MIT



La Società è riuscita a raggiungere questi elevati livelli di efficienza, grazie a costanti attività di outsourcing ed efficientamento, che hanno consentito di limitare l'impatto dell'aumento dei costi per la crescente vetustà del parco mezzi e per specifiche voci di costo cresciute al di sopra delle rivalutazioni ISTAT, riconosciute nel contratto.

Per valutare l'aumento dei costi operativi rispetto alla situazione di inizio contratto, si è proceduto ad effettuare un'analisi sulle principali voci di costo del Servizio Gomma (gasolio, assicurazioni e manutenzioni), mantenendo costanti i prezzi e la composizione della flotta del 2008 (anno di primo riferimento del corrispettivo contrattuale €/Km). In particolare, di tali fattori di costo, sono state esaminate le variazioni rispetto:

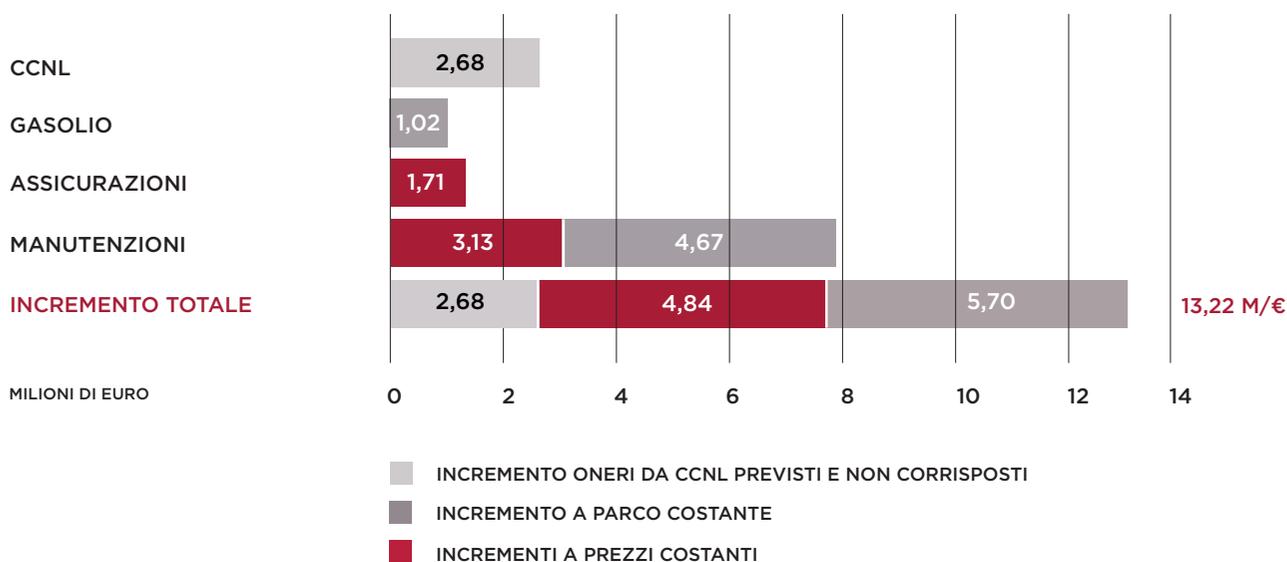
- agli indici ISTAT di incremento dei prezzi al consumo (incrementi a prezzi costanti: ossia gli incrementi di mercato non coperti da ISTAT);
- all'incremento dell'età media del parco mezzi, cresciuta nel periodo di oltre 7 anni, che determina maggiori consumi di gasolio e maggiori oneri di manutenzione (incrementi a parco costante).

Dall'analisi è emerso che tali voci di costo registrano, complessivamente, degli incrementi a prezzi e parco mezzi costante rispetto al 2008, per oltre 10 milioni di euro a cui si aggiungono maggiori oneri annuali CCNL non corrisposti da RAS, per circa 2,7 milioni di euro.

Il totale dei maggiori oneri sostenuti da ARST per lo svolgimento dei Servizi automobilistici nel 2018 rispetto allo scenario operativo 2008, è pari a 13 milioni di euro. Di questi, circa 7,5 milioni di euro, in grande prevalenza relativi al settore Gomma,

sono stati recuperati dalla Società attraverso costanti ottimizzazioni operative - vedi grafico della sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2017* - consentendo di limitare le perdite al livello attuale. Da questo punto di vista si può affermare che la ristrettezza finanziaria in cui si è trovata la Società in questi anni abbia "obbligato" la stessa a sperimentare soluzioni innovative nella gestione operativa che le consentono, oggi, di collocarsi tra gli operatori più efficienti del mercato italiano.

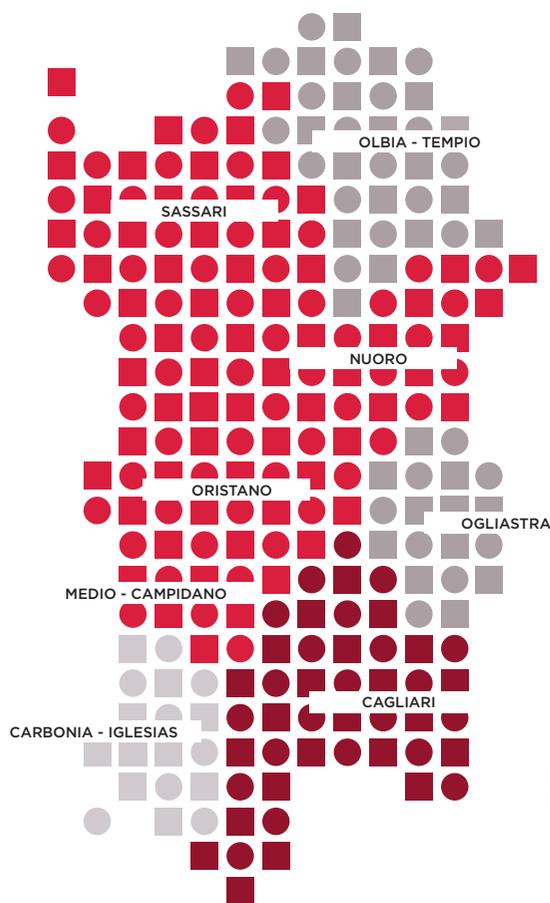
MAGGIORI ONERI A PREZZI E PARCO MEZZI COSTANTI ANNO 2018 VS 2008



Il grafico seguente, sulla **% di Copertura dei Costi Industriali da TDV per Territorio**, spiega perché ARST sia l'operatore regionale più penalizzato dall'algoritmo di calcolo del corrispettivo contrattuale stabilito dalla RAS nel 2008.

Tale algoritmo ipotizza lo stesso livello di ricavi da Titoli di Viaggio (TdV) per tutto il territorio regionale, questo indipendentemente dal fatto che il Servizio si svolga nelle zone urbane ad alta densità di domanda o nelle zone rurali a domanda debole. Tale livello di copertura dei costi da TdV è fissato, nell'algoritmo contrattuale RAS, al livello del 32%, mentre per ARST nel 2017 la copertura è stata del 21,5% con riferimento ai costi industriali e del 22,2% con riferimento ai soli costi operativi. Nei costi ARST sono compresi i costi degli incrementi contrattuali da CCNL. Va ricordato che ARST non ha alcuna leva per agire sui ricavi da traffico in quanto linee, corse, orari e tariffe sono fissate da RAS.

ARST 2017 - SERVIZI SU GOMMA
 COPERTURA PERCENTUALE DEI COSTI INDUSTRIALI
 DA TITOLI DI VIAGGIO PER TERRITORIO



Valore medio ARST 2017 di copertura costi da TdV:

- rispetto ai costi industriali: 21,5%
- rispetto ai costi operativi: 22,2%

Valore copertura costi da TdV per algoritmo contrattuale RAS:

- 32,0%

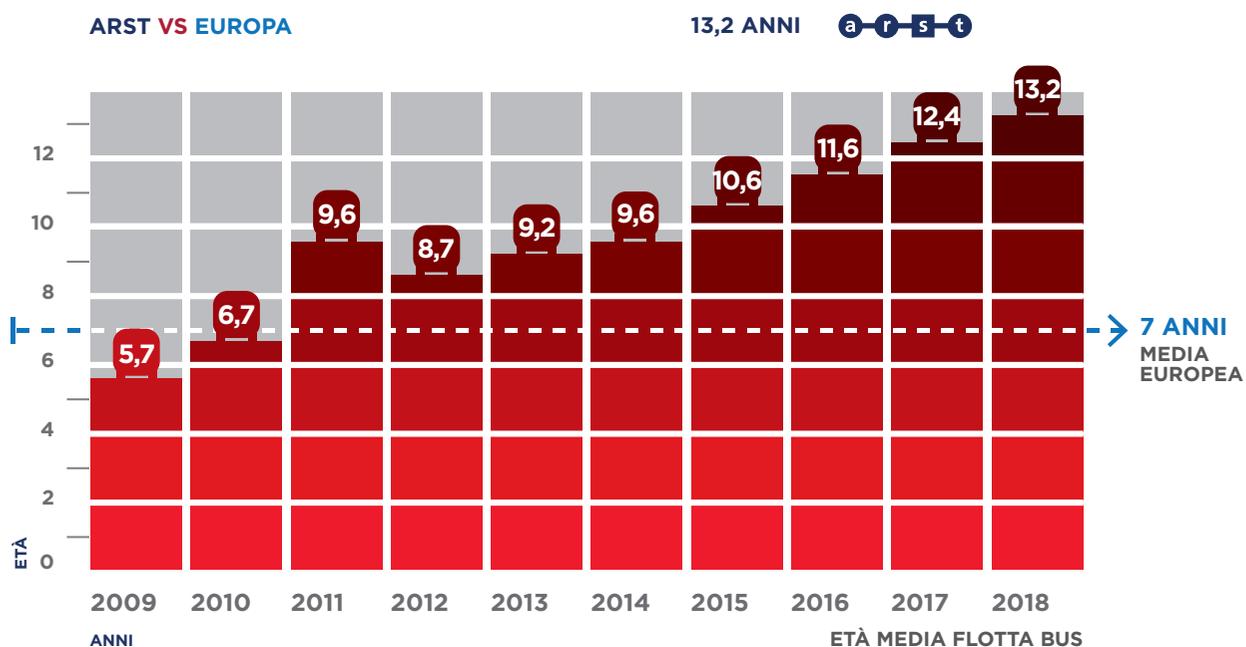
- > 30%
- COMPRESO TRA IL 20% E IL 24%
- COMPRESO TRA IL 13% E IL 19%
- < 13%

(Euro*Km da TdV/Costo Industriale)*100

I grafici che seguono mostrano l'età media della flotta autobus di ARST. La proiezione al 2018 dell'età media della flotta è pari a 13,2 anni mentre la media europea è pari a 7 anni. Il 47% della flotta autobus ha tra i 7 e gli 11 anni di età, il 9% ha più di 21 anni e soltanto il 6% ha meno di 7 anni. Come descritto nelle sezioni precedenti **la situazione della Flotta ARST è destinata, però, a migliorare in tempi brevi** grazie all'impegno dell'attuale Giunta regionale. Entro il 2018 entreranno in Servizio 65 nuovi mezzi ed entro il 2019 altri 35 mezzi. L'Assessorato dei Trasporti ha, inoltre, deciso di dedicare 125 milioni di euro di fondi FSC, di provenienza MIT, al **rinnovo integrale del parco bus ARST**.

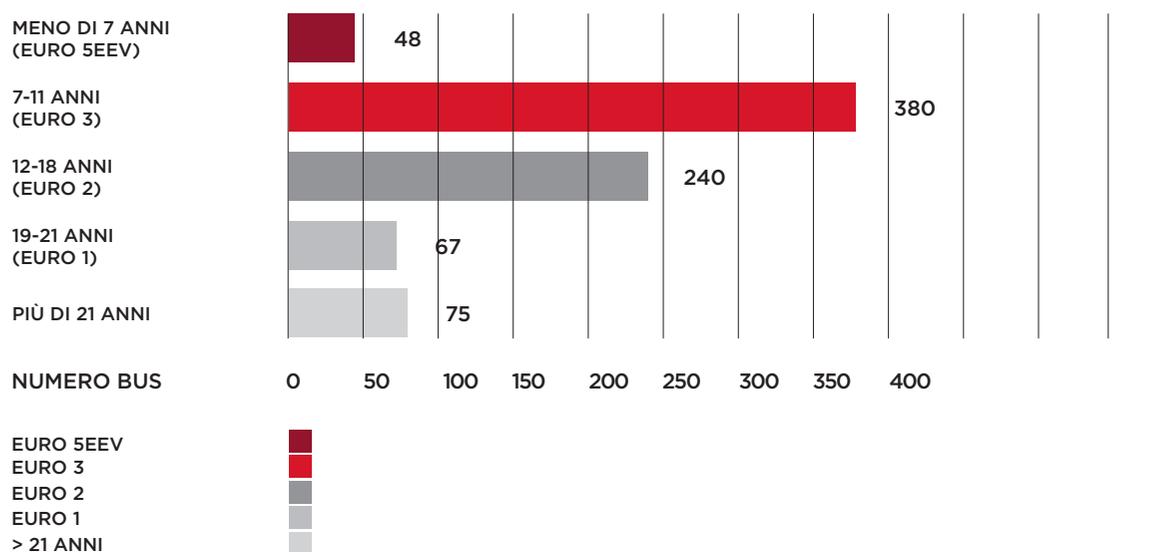
Questo consentirà di portare la flotta ARST molto al di sotto dei 7 anni della media europea garantendo sia una migliore qualità del Servizio per gli utenti che il recupero di ulteriori margini di efficienza operativa che si tradurranno in corrispettivi di Servizio più bassi per l'Ente Concedente.

CRITICITÀ - ANDAMENTO FLOTTA BUS 2009 - 2018



INVESTIMENTO PER RAGGIUNGERE EUROPA: **28 MILIONI (€/ANNO)** OVVERO **100 BUS** RINNOVO DI **OGNI ANNO**

CLUSTER DI ETÀ FLOTTA BUS



L'ultima tabella mostra la copertura dei rischi disciplinati dall'attuale contratto di Servizio. L'aumento del CCNL è l'unico fattore di rischio a carico della Regione (anche se l'ultimo aumento CCNL non è stato ancora corrisposto), mentre tutti gli altri fattori di rischio sono a carico di ARST. Per questo motivo ARST ritiene non sostenibile una proroga degli attuali contratti, ma auspica un rinnovo degli affidamenti in linea con le previsioni del Regolamento Europeo e sulla base del Decreto MIT sui Costi Standard.

| FATTORE DI RISCHIO | COPERTO DA CONTRATTO DI SERVIZIO |
|---|----------------------------------|
| AUMENTI COSTI FATTORI DI PRODUZIONE OLTRE ISTAT (GASOLIO, ASSICURAZIONI) | NO |
| AUMENTI COSTI DA INCREMENTO VETUSTÀ PARCO MEZZI (MANUTENZIONI E GASOLIO) | NO |
| AUMENTI PER MANCATI INVESTIMENTI SU IMPIANTI OPERATIVI | NO |
| MINORI RICAVI PER IPOTESI NON REALISTICHE DI COPERTURA COSTI INDUSTRIALI DA TDV | NO |
| AUMENTI CCNL | sì |

L'esercizio 2017 si è concluso con una produzione effettiva totale di Bus-Km di linea venduti pari a 37.558.442 e così ripartiti:

- Km totali effettivi autolinee extraurbane = 35.485.928
- Km totali effettivi autolinee urbane = 2.072.514
(compresa la linea di adduzione da Sestu al Policlinico).

Il totale dei chilometri di linea effettivi è diminuito di 71.708 Km rispetto all'anno precedente. Il totale dei chilometri autorizzati è aumentato di 28.740 Km rispetto all'anno precedente. L'esercizio 2017 è stato caratterizzato operativamente da una notevole difficoltà ad avere disponibili i mezzi necessari (circa 650) per garantire giornalmente il Servizio, infatti su circa 770 bus mediamente assicurati, si sono registrati picchi di indisponibilità di mezzi anche di 130-140 bus/die il che ha determinato l'impossibilità di garantire la regolarità del Servizio. Tale criticità continuerà anche nel 2018, fintanto che non si riuscirà a svecchiare il parco bus. Nelle tabelle seguenti è riportato l'andamento delle percorrenze negli ultimi esercizi.



TREND 2015 - 2017 KM BUS URBANI E EXTRAURBANI

| | | KM AUTORIZZATI (KmA) | KM SOPPRESSIONI (KmS) | KM INTENSIFICATI (Kml) | KM EFFETTIVI (KmE) | % SCOSTAMENTO (KmE-KmA) | % KmS/ KmA | % Kml/ KmA |
|------------------------|----------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------|------------------|
| EXTRA | 2017 | 35.424.263 | 207.539 | 269.204 | 35.485.928 | 0,17 | 0,59 | 0,76 |
| EXTRA | 2016 | 35.378.019 | 196.517 | 355.877 | 35.537.379 | 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 '17 - '16 | Δ | 46.244 | 11.022 | (86.673) | (51.451) | | | |
| URBANO | 2017 | 2.080.814 | 8.376 | 76 | 2.072.514 | (0,40) | 0,40 | 0,00 |
| 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 '17-'16 | Δ | (17.504) | 2.245 | (508) | (20.257) | | | |
| TOTALI | 2017 | 37.505.077 | 215.914 | 269.279 | 37.558.442 | 0,14 | 0,58 | 0,72 |
| 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 |
| Δ 2017-2016 | Δ | 28.740 | 13.267 | (87.181) | (71.708) | (0,27) | 0,03 | (0,23) |



TREND 2015 - 2017 KM BUS EXTRAURBANI (DETTAGLIO)

| ANNO | KM AUTORIZZATI (KmA) | KM SOPPRESSIONI (KmS) | KM INTENSIFICATI (Kml) | KM EFFETTIVI (KmA-KmS+Kml) | % SOPPRESSI KmS/KmA | % INTENSIFICATI Kml-KmA |
|------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| 2017 | 35.424.263 | 207.539 | 269.204 | 35.485.928 | 0,59 | 0,76 |
| 2016 | 35.378.019 | 196.517 | 355.877 | 35.537.379 | 0,56 | 1,01 |
| 2015 | 35.288.933 | 283.859 | 322.292 | 35.327.366 | 0,80 | 0,91 |
| Δ '17-'16 | 46.244 | 11.022 | (86.673) | (51.451) | 0,03 | (0,25) |

TREND 2015 - 2017 KM BUS URBANI (DETTAGLIO)

| ANNO | KM AUTORIZZATI (KmA) | KM SOPPRESSIONI (KmS) | KM INTENSIFICATI (Kml) | KM EFFETTIVI (KmA-KmS+Kml) | % SOPPRESSI KmS/KmA | % INTENSIFICATI Kml-KmA |
|------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| 2017 | 2.080.814 | 8.376 | 76 | 2.072.514 | 0,40 | 0 |
| 2016 | 2.098.318 | 6.130 | - | 2.092.188 | 0,29 | 0 |
| 2015 | 2.027.353 | 9.448 | 682 | 2.018.587 | 0,47 | 0,03 |
| Δ '17-'16 | (17.504) | 2.245 | 76 | (19.674) | 0,11 | 0 |

Nell'estate del 2017 sono stati rivisti i collegamenti sulla direttrice Cagliari - Tortoli e rimodulata l'intera rete dell'area Ogliastro. È proseguita l'attività di riorganizzazione e di adeguamento dei Servizi alle esigenze della clientela soprattutto con riferimento a quella scolastica (nell'arco del 2017 è stato modificato oltre il 20% delle linee esercite). Lo scostamento delle percorrenze effettivamente svolte rispetto a quelle autorizzate è diminuito rispetto all'esercizio precedente, in virtù di una notevole riduzione delle percorrenze relative alle corse intensificate.

Dei 269.204 Bus-Km intensificati, 182.495 sono stati effettuati per soddisfare un incremento di domanda. Questo ha consentito, pur nelle difficoltà dello scenario attuale, un miglioramento dell'offerta.

Nello specifico, relativamente alla produzione effettiva, si può osservare che nell'esercizio 2017 rispetto al 2016:

- viene confermato che le percorrenze totali delle corse intensificate (269.279 Km) superano quelle delle corse soppresse (215.914 Km);
- le percorrenze delle sole corse extraurbane soppresse per imprevisti (senza tenere conto delle soppressioni determinate dalle interruzioni stradali per ordinanze degli Enti proprietari), in percentuale rispetto alle autorizzate, sono state pari a 0,57% e pur essendo aumentate rispetto al 2016 (0,53%) sono rimaste nello stesso ordine di grandezza per cui, nonostante le enormi difficoltà con i mezzi con le quali si è dovuto operare, la regolarità strettamente connessa all'esercizio è rimasta quasi invariata.





2. TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

Il Contratto, prorogato con Delibera n. 58/34 del 27/12/2017 fino al 31/12/2019, regola la gestione del Trasporto Pubblico Locale su ferro. Il corrispettivo €/Km è unico per la gestione del Servizio Ferroviario e per la Manutenzione dell'Infrastruttura ed è stato definito con la D.G.R. n. 44/38 del 14/12/2010 differenziando i valori per le cinque linee ferro TPL. Dal 2010 il corrispettivo non ha subito adeguamenti.

Risultati di Sintesi del TPL su Ferro

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERRO TPL

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|--------------------|------------------|----------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 11.143.174 | 12.592.873 | (11,5) |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 12.186.301 | 10.325.737 | 18,0 |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 8.654.235 | 8.247.419 | 4,9 |
| VALORE AGGIUNTO | 7.611.108 | 10.514.555 | (27,6) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (1.043.127) | 2.267.136 | (146,0) |
| AMMORTAMENTI NETTI | 48.630 | 76.365 | (36,3) |
| ACCANTONAMENTI / SVALUTAZIONI | 141.789 | 369.425 | (61,6) |
| EBIT | (1.233.545) | 1.821.346 | (167,7) |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (261.995) | (183.500) | 42,8 |
| EBT | (1.495.540) | 1.637.846 | (191,3) |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 41.833 | 40.732 | 2,7 |
| RISULTATO NETTO | (1.537.373) | 1.597.114 | (196,3) |

Il corrispettivo del Servizio Ferro è stato suddiviso in **Ferro Trasporto** e **Ferro Infrastruttura** in base al peso del costo della manutenzione rete ed impianti, come desumibile indirettamente dal Contratto di Servizio.

Sulla base di tale premessa i **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio TPL ferro ammontano a 11.143.174 euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente del 11,5%.

La diminuzione dei ricavi operativi è legata alla riduzione della produzione Treni-Km per effetto dell'interruzione di alcune linee ferroviarie chiuse al transito da parte dell'USTIF. L'erogazione di tali Servizi ferroviari TPL è stata comunque garantita mediante Servizio sostitutivo 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.

I **costi operativi** sono pari a 12.186.301 euro e risultano in aumento rispetto all'anno precedente (10.325.737 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (71%), spese per materie prime e di consumo (7%), spese per assicurazioni (3%), spese per vigilanza e pulizia (3%).

Oltre a tali voci, è presente la voce di costo "Gomma Servizi Sostitutivi" costituita dai costi sostenuti dalla Linea di Attività Gomma, per i Servizi effettuati con bus da orario e sostitutivi di treno, a carico della linea di attività ferro TPL.

Per riequilibrare l'imputazione dei costi in funzione della allocazione dei proventi, tale voce è stata, pertanto, trasferita dalla linea di attività Gomma TPL alla linea di attività Ferro TPL.

La determinazione del costo è effettuata utilizzando come riferimento il costo €/Km di mercato per analogo Servizio.

L'EBITDA è negativo per 1.043.127 euro e il risultato netto è negativo per 1.537.373 euro e risentono sia della contrazione dei ricavi operativi che dell'incremento dei costi operativi per manutenzioni straordinarie non differibili e per il progressivo adeguamento alle normative ANSF.



La Produzione dei Servizi TPL su Ferro

La produzione complessiva ferroviaria TPL è stata nel 2017 pari a 1.019.658 Treni-Km, rispetto a 1.037.693 Treni-Km del 2016, 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 (in calo del 1,7% rispetto al 2016) 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. 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, soprattutto, la stabilità dei conti dell'intera Azienda che si trova a operare a costi invariati e ricavi in diminuzione. Non vanno trascurate le complessità di origine amministrativa che promanano dal nuovo codice degli appalti. 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 entro settembre 2018.

L'immissione in Servizio di 3 nuovi treni STADLER assegnati alla linea TPL Macomer-Nuoro ed entrati in esercizio a fine 2017, ha tuttavia contribuito a migliorare sia la qualità che la regolarità dell'esercizio ancorché, a causa delle misure mitigative del rischio imposte da USTIF alla circolazione ferroviaria, non sia stato ancora possibile sfruttare a pieno le caratteristiche prestazionali dei nuovi rotabili.

Presso la medesima D.E. di Sassari/Macomer sono entrate in Servizio le ultime 2 unità di trazione STADLER facenti parte dell'ordine integrativo di 5, sottoscritto nel 2016. I 5 nuovi treni, che si aggiungono ai 4 già acquisiti in precedenza, sono impegnati nelle linee TPL Sassari-Alghero e Sassari-Sorso, contribuendo in modo significativo al rinnovamento del parco rotabili della D.E. in parola.

Come più volte rappresentato si conferma ancora la necessità di procedere urgentemente al rinnovo dei rotabili ferroviari anche presso la Direzione Esercizio di Cagliari, che dovrebbe potersi avviare già nel corso del 2018 grazie alla disponibilità di specifici finanziamenti statali che consentiranno l'acquisto di 5 nuovi rotabili ferroviari con la partecipazione del 40% da parte della Società.

Nella tabella che segue è riportata la situazione delle 2 Direzioni Esercizio ed il confronto con l'anno precedente.



RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL TRENI - KM

| LINEA | 2017 TRENI KM | 2016 TRENI KM | 2015 TRENI KM |
|--|------------------|------------------|------------------|
| MONSERRATO-ISILI | 208.028 | 395.861 | 376.231 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI | 208.028 | 395.861 | 376.231 |
| MACOMER-NUORO | 215.966 | 242.769 | 254.483 |
| TOT. MACOMER | 215.966 | 242.769 | 254.483 |
| SASSARI-ALGHERO | 232.453 | 226.683 | 231.111 |
| SASSARI-SORSO | 87.654 | 88.466 | 87.714 |
| SASSARI-NULVI | | | 3.054 |
| TOT. SASSARI | 320.108 | 315.149 | 321.878 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI | 536.075 | 557.918 | 576.362 |
| TOTALE ARST | 744.102 | 953.778 | 952.593 |

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - BUS DA ORARIO - KM

| LINEA | 2017 BUS DA ORARIO | 2016 BUS DA ORARIO | 2015 BUS DA ORARIO |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| MONSERRATO-ISILI | 10.950 | 11.255 | 9.972 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI | 10.950 | 11.255 | 9.972 |
| MACOMER-NUORO | 17.134 | 16.573 | 16.814 |
| TOT. MACOMER | 17.134 | 16.573 | 16.814 |
| SASSARI-ALGHERO | 14.895 | 15.137 | 14.244 |
| SASSARI-SORSO | | | |
| SASSARI-NULVI | | | 37.754 |
| TOT. SASSARI | 14.895 | 15.137 | 51.998 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI | 32.029 | 31.710 | 68.812 |
| TOTALE ARST | 42.979 | 42.965 | 78.784 |



RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - SERVIZI SOSTITUTIVI - KM

| LINEA | 2017 SOSTITUTIVI | 2016 SOSTITUTIVI | 2015 SOSTITUTIVI |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| MONSERRATO-ISILI | 193.111 | 18.756 | 20.231 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI | 193.111 | 18.756 | 20.231 |
| MACOMER-NUORO | 36.956 | 14.568 | 603 |
| TOT. MACOMER | 36.956 | 14.568 | 603 |
| SASSARI-ALGHERO | 2.511 | 7.527 | 2.648 |
| SASSARI-SORSO | | 99 | 198 |
| SASSARI-NULVI | | | |
| TOT. SASSARI | 2.511 | 7.626 | 2.846 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI | 39.466 | 22.194 | 3.449 |
| TOTALE ARST | 232.577 | 40.950 | 23.680 |



RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - TOTALE - KM

| LINEA | 2017 TRENI KM +BUS | 2016 TRENI KM +BUS | 2015 TRENI KM +BUS |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| MONSERRATO-ISILI | 412.088 | 425.871 | 406.434 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI | 412.088 | 425.871 | 406.434 |
| MACOMER-NUORO | 270.056 | 273.910 | 271.901 |
| TOT. MACOMER | 270.056 | 273.910 | 271.901 |
| SASSARI-ALGHERO | 249.859 | 249.347 | 248.003 |
| SASSARI-SORSO | 87.655 | 88.565 | 87.912 |
| SASSARI-NULVI | | | 40.807 |
| TOT. SASSARI | 337.514 | 337.913 | 376.722 |
| TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI | 607.570 | 611.823 | 648.623 |
| TOTALE ARST | 1.019.658 | 1.037.693 | 1.055.057 |



3. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Contratto, prorogato con Delibera n. 58/34 del 27/12/2017 fino al 31/12/2019, regola la gestione del Trasporto Pubblico Locale su Ferro. Il corrispettivo €/Km è unico per la gestione del Servizio Ferroviario e per la Manutenzione dell'Infrastruttura ed è stato definito con la D.G.R. n. 44/38 del 14/12/2010 differenziando i valori per le cinque linee ferro TPL. Dal 2010 il corrispettivo non ha subito adeguamenti.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA

VALORI IN EURO

| | 2017 |
|-----------------------------------|------------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 11.062.919 |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 8.473.512 |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 7.611.924 |
| VALORE AGGIUNTO | 10.201.332 |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | 2.589.408 |
| AMMORTAMENTI NETTI | 73.223 |
| ACCANTONAMENTI / SVALUTAZIONI | 125.178 |
| EBIT | 2.391.007 |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (282.172) |
| EBT | 2.108.834 |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 36.933 |
| RISULTATO NETTO | 2.071.902 |

Il corrispettivo del Servizio Ferro, è stato suddiviso in **Ferro Trasporto** e **Ferro Infrastruttura** in base al peso del costo della manutenzione rete e impianti come desumibile indirettamente dal Contratto di Servizio.

Sulla base di tale premessa i **ricavi operativi** sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria ammontano a 11.062.919 euro. Non è stato possibile effettuare alcun confronto dei ricavi operativi rispetto all'esercizio precedente, in quanto, nel 2016 non era stata completata la metodologia di separazione contabile e, di conseguenza, i ricavi sono stati attribuiti all'unica linea di attività ferro-metro infrastruttura.

I costi operativi sono pari a 8.473.512 euro. Anche in tal caso non è stato possibile effettuare alcun confronto dei costi operativi rispetto all'esercizio precedente, in quanto tali costi, nel 2016, sono stati contabilmente attribuiti alla linea di attività unica ferro - metro infrastruttura.

Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (90%), spese per materie prime e di consumo (2%), spese per manutenzioni (2%).

I risultati positivi d'esercizio (EBITDA 2.589.408 euro e risultato netto d'esercizio 2.071.902 euro) devono essere congiuntamente analizzati con i risultati raggiunti dalla linea di attività Ferro TPL (EBITDA negativo per 1.043.127 euro e risultato netto d'esercizio negativo per 1.537.373 euro). Infatti, come già indicato, il Contratto di Servizio è unico per entrambe le linee di attività e i risultati raggiunti risentono dei criteri di ripartizione definiti indirettamente dal Contratto. **Considerando il risultato consolidato delle 2 linee di attività Trasporto e Infrastruttura, l'attività ferroviaria TPL è risultata sostanzialmente in equilibrio.**



Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria

Le **attività manutentive** che si sono svolte sulla infrastruttura TPL nel 2017 sono state sostanzialmente di tipo ordinario e ricorrente, salvo alcuni interventi localizzati di cui si dirà nel seguito. In termini generali presso tutte le D.E. sono state svolte attività di tipo ordinario e cicliche che, oltre agli interventi di sfalcio e decespugliamento, consistono essenzialmente nei lavori di verifica e, laddove necessario, rinforzo dell'armamento, ripristino livello, verifica scartamento, sostituzione traverse e rotaie, ganasce, chiavarde.

Sulle linee facenti capo a Sassari e Cagliari si sono eseguiti i lavori di sfalcio e decespugliamento non solo lungo linea, ma anche nei piazzali di Stazione. A Sassari si è portata a termine la realizzazione di un tronchino ferroviario e di 3 binari per il ricovero dei nuovi treni Stadler in attesa di poter realizzare la nuova officina. A causa della rottura di una condotta idrica di proprietà del Consorzio di bonifica della Nurra, che ha comportato l'allagamento di una tratta della Sassari-Alghero al Km 19+500,

è stato necessario, inoltre, provvedere al ripristino della massicciata e ad ulteriori interventi per la verifica del livello e scartamento. L'esecuzione di tali interventi ha comportato l'interruzione della linea per alcuni giorni. Sulla linea Macomer - Nuoro si è proceduto alla manutenzione dell'armamento anche di alcuni PL che ha pure comportato la sostituzione della pavimentazione *STRAIL*, previa rinalzata e messa in piano del binario.

In tutte le linee in esercizio sono stati eseguiti lavori sulla Sede comprendenti pulizia di cunette, tombini ed acquedotti. Sull'intera rete si è, inoltre, intervenuti per l'eliminazione, in diverse fasi, dei difetti di linea conseguenti all'abbassamento del piano di posa che hanno richiesto il sollevamento del binario e la rinalzata effettuata con i rinalzatori portatili. A questo proposito è necessario ancora rappresentare che, l'Azienda non dispone di mezzi d'opera per l'esecuzione delle attività più impegnative e complesse e deve ricorrere, pertanto, all'ausilio di imprese esterne in possesso delle attrezzature necessarie. Ciò vale pure per l'esecuzione degli interventi sulle travate metalliche che devono, necessariamente, essere realizzati da imprese specializzate. Ulteriori difficoltà sono generate dallo scartamento in uso che riduce inevitabilmente l'offerta specifica reperibile sul mercato.





4. TRASPORTO PUBBLICO METROTRANVIARIO

L'esercizio del trasporto pubblico urbano su metrotranvia per le città di Cagliari e Sassari è regolato dal contratto n. 4/2015 stipulato in data 27/02/2015 e prorogato al 03/12/2019 con deliberazione n. 58/34 del 27/12/2017. Il corrispettivo è stato determinato con Delibera n. 44/14 del 31/10/2007 nella misura di €/Km 7,21 per Sassari e di 5,52 €/Km per Cagliari. Dal 2007 il corrispettivo non ha subito alcun adeguamento.

Risultati di Sintesi del TPL Metrotranviario

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO TPL

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|------------------|------------------|----------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 3.615.953 | 3.871.295 | (6,6) |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 3.856.400 | 3.874.464 | (0,5) |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 1.906.861 | 2.037.599 | (6,4) |
| VALORE AGGIUNTO | 1.666.415 | 2.034.430 | (18,1) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (240.447) | (3.169) | 7.487,3 |
| AMMORTAMENTI NETTI | 25.104 | 18.493 | 35,7 |
| ACCANTONAMENTI / SVALUTAZIONI | 30.214 | 77.496 | (61,0) |
| EBIT | (295.764) | (99.159) | 198,3 |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (81.467) | (53.894) | 51,2 |
| EBT | (377.231) | (153.053) | 146,5 |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 8.914 | 9.235 | (3,5) |
| RISULTATO NETTO | (386.146) | (162.288) | 137,9 |

I ricavi operativi sulla produzione del Servizio TPL Metrotranviario ammontano a 3.615.953 euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente del 6,6%.

Sulle attività di trasporto Metro grava la mancanza di una procedura di clearing per i titoli di viaggio integrati con le società di Servizio Urbano.

I costi operativi sono pari a 3.856.400 euro e risultano in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (3.874.464 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (49%), spese per materie prime e di consumo (18%), spese per manutenzione (23%) e spese per assicurazioni (4%).

L'EBITDA è negativo per 240.447 euro ed è determinato, prevalentemente, dalla contrazione dei ricavi operativi rispetto all'anno precedente a causa della ulteriore riduzione delle percorrenze.

Tale variazione dei ricavi si ripercuote, inoltre, sul **risultato d'esercizio** negativo per 386.146 euro.

La Produzione dei Servizi TPL Metrotranviario

Come già ricordato in precedenza, le 2 reti metrotranviarie servono le città di Cagliari e Sassari in modo complementare rispetto ai Servizi urbani erogati dalle Aziende CTM ed ATP. In fase di avvio dell'esercizio - prima Sassari e poi Cagliari - fu stabilito dalla RAS un regime transitorio che consentiva, a determinate condizioni, l'utilizzo dei Servizi prima FdS poi ARST, anche ai possessori di titoli di viaggio emessi da CTM ed ATP.

Nonostante il tempo trascorso e la più volte confermata volontà da parte di RAS di favorire le condizioni affinché le aziende interessate pervenissero a un accordo per una suddivisione equa dei proventi da traffico, ancora oggi si registra l'impossibilità di arrivare a una procedura di clearing condivisa che superi la situazione attuale assai penalizzante per ARST. Poiché in materia di sistema tariffario (livello prezzi, regole, validità, etc.) la Regione Sardegna detiene ogni competenza in modo esclusivo, l'Azienda non ha alcuna possibilità di modificare la situazione attuale senza un intervento regionale.



Le 2 metrotranvie di Sassari e Cagliari hanno fatto registrare le seguenti **percorse**:

PERCORRENZE ANNUALI METRO (KM)

| LINEA | 2017 | 2016 | 2015 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| REPUBBLICA - SAN GOTTARDO - POLICLINICO (METROCAGLIARI) | 364.023 | 367.184 | 493.353 |
| SAN GOTTARDO - SETTIMO SAN PIETRO (METROCAGLIARI) | 78.353 | 81.100 | 65.267 |
| EMICICLO GARIBALDI - S. MARIA DI PISA (METROSASSARI) | 104.314 | 107.502 | 105.468 |
| TOTALE | 546.690 | 555.785 | 664.089 |





5. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA METROTRANVIARIA

La Manutenzione della Infrastruttura Metrotranviaria non risulta remunerata pur essendo i costi della sua gestione, definiti nel contratto relativo al TPL Metro. I relativi costi sono stati temporaneamente coperti con risorse proprie dell'Azienda con conseguente erosione del Patrimonio Netto della Società.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA

VALORI IN EURO

| | 2017 |
|-----------------------------------|--------------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 0 |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 1.777.244 |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 1.221.753 |
| VALORE AGGIUNTO | (555.491) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (1.777.244) |
| AMMORTAMENTI NETTI | 73.223 |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI | 18.222 |
| EBIT | (1.868.689) |
| EBT | (1.868.689) |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 5.376 |
| RISULTATO NETTO | (1.874.065) |

Non essendo attribuibile alcun corrispettivo da contratto di Servizio né alcuna altra voce di ricavo, i ricavi operativi per tale linea di attività risultano essere pari a zero euro. Non sono inoltre presenti canoni per concessioni, attraversamenti o parallelismi. Gli unici ricavi direttamente attribuibili a tale linea di attività sarebbero quelli relativi agli oneri richiesti ai privati in occasione dello stacco/riattacco

dell'alimentazione elettrica delle linee aeree, legate all'esecuzione di particolari lavori.

I **costi operativi** sono pari a 1.777.244 euro. Non è stato possibile effettuare alcun confronto dei costi operativi rispetto all'esercizio precedente in quanto, tali costi, nel 2016 sono stati contabilizzati in maniera indistinta per le linee di attività gestione infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria.

Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (32%), spese per materie prime e di consumo (1%), spese per manutenzione (8%), spese per assicurazioni (4%) e spese per vigilanza e pulizia (4%).

L'EBITDA negativo pari a 1.777.244 euro corrisponde al totale dei costi operativi, data la totale assenza dei ricavi. Il **risultato netto** è negativo per 1.874.065 euro.

Gestione dell'Infrastruttura Metrotranviaria

Nel corso del 2017 si è proceduto con l'esecuzione delle manutenzioni di tipo ordinario e ciclico sulle 2 reti di MetroCagliari e MetroSassari. In particolare, sono state eseguite le necessarie attività di rinalzatura e di livellamento manuale degli scambi, giunzioni e traverse che richiedono periodiche verifiche lungo linea effettuate dagli operatori del Servizio MANLIN. È stato pure eseguito lo sfalcio delle intere linee e dei piazzali di stazione. Con specifico riferimento alla infrastruttura di MetroCagliari prosegue la necessità di grafitaggio delle curve con raggio di curvatura minore per limitare i maggiori consumi della rotaia indotti dall'azione dei carrelli dei tram Skôda per i quali sono tuttora in corso approfondimenti tecnici volti alla individuazione delle misure correttive da adottare.

Sulla rete di MetroSassari specifiche attività manutentive sono costantemente richieste dall'usura delle pavimentazioni stradali all'interno delle quali a Sassari, a differenza di Cagliari, è realizzato il tracciato con rotaie a gola. Frequenti interventi sono pure richiesti per sfalcio e potatura di alberi presenti lungo linea che creano perturbazioni alla regolarità del Servizio.

Ulteriori attività ordinarie e straordinarie, con la supervisione del D.E. e del Servizio ISAT, sono costantemente eseguite dall'impresa esterna che provvede, in outsourcing, alla manutenzione dei sistemi di segnalamento per garantire la sicurezza della circolazione metrotranviaria. Anche nel 2017 si è, purtroppo, dovuti intervenire per il ripristino dei collegamenti elettrici e di segnale interrotti a causa del furto dei cavi di rame. Si tratta di interventi non solo onerosi, ma anche particolarmente delicati giacché sono funzionali al mantenimento in condizioni di sicurezza dell'esercizio.

Per l'esecuzione di tutte le attività sopra descritte - del tutto ordinarie e correnti oltretutto assolutamente necessarie - ARST non risulta remunerata in alcun modo per la copertura dei relativi costi impattando così, significativamente, sulla sostenibilità complessiva delle attività aziendali.





6. IL SERVIZIO TURISTICO DEL TRENINO VERDE

Questa linea di attività non è coperta da alcun Contratto di Servizio. Le risorse per l'esercizio del trasporto sono parzialmente coperte dalla vendita dei Titoli di Viaggio.

Risultati di Sintesi del Servizio Turistico del Trenino Verde

CONTO ECONOMICO SINTETICO TURISTICO TRASPORTO

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|------------------|------------------|-------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 108.891 | 172.462 | (36,9) |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 371.980 | 370.455 | 0,4 |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (263.089) | (197.993) | 32,9 |

I **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde ammontano a 108.891 euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente del 36,9%.

Non essendo attribuibile alcun corrispettivo da Contratto di Servizio, i ricavi operativi per tale linea di attività risultano essere pari al totale dei proventi dalla vendita dei TdV, corrispondenti a 108.891 euro.

I **costi operativi** sono pari a 371.980 euro e risultano in lieve aumento rispetto all'anno precedente. Tali costi sono originariamente imputati alla linea di attività TPL su ferro e riallocati internamente per destinazione al turistico TL. Questo trasferimento tra linee di attività riequilibra la corretta imputazione delle voci. La determinazione del costo è effettuata utilizzando come riferimento il corrispettivo €/Km previsto nel Contratto di Servizio Ferro TPL.

L'**EBITDA** negativo pari a 263.089 euro è determinato sia dalla contrazione dei ricavi operativi che dall'aumento dei costi operativi rispetto all'anno precedente.

È evidente che tale attività potrà difficilmente trovare un suo equilibrio economico nella situazione attuale. In attesa di un piano organico di investimento, che consenta una riqualificazione integrale dell'infrastruttura e un investimento su rotabili specificatamente dedicati all'attività turistica,

la Società ritiene strategico e coerente con la propria mission, continuare a far viaggiare il Trenino Verde contribuendo allo sviluppo territoriale e sociale con un trasferimento dell'economia turistica delle coste verso i paesi dell'interno. Su questo punto la Società ha consegnato alla Proprietà le prime ipotesi di sviluppo che possono prevedere, anche con investimenti gradualmente e diluiti nel tempo, una crescita importante del servizio che ha una larghissima domanda potenziale, a livello regionale, nazionale e internazionale, che attualmente è impossibile soddisfare.

La Produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde

ARST ha raccolto l'eredità delle Gestioni Statali che hanno esercitato l'attività del Trenino Verde per oltre 130 anni. L'offerta del Servizio turistico è pari a 37.703 Km per il 2017, in lieve incremento rispetto all'esercizio precedente, ma nettamente inferiore rispetto al 2015, come da tabella sotto riportata.

L'assenza di un contratto di servizio rende impossibile per ARST, investire in una struttura organizzativa stabile dedicata al Trenino Verde e vincola le attività ferroviarie turistiche alle limitatissime risorse del bilancio aziendale. Va ricordato che, come è tipico nei servizi di trasporto di piccola scala come il Trenino, i soli ricavi da titoli di viaggio coprono, nel migliore dei casi, il 30% dei costi del servizio.

Per tutti questi motivi ARST è costretta a limitare il Servizio in autunno e in primavera e a cancellarlo durante la stagione invernale, ovvero, proprio nei mesi di maggiore domanda per il Trenino Verde. Inoltre, al momento possono essere utilizzati i soli treni già in uso, in condivisione con il TPL ferro. Le difficoltà connesse all'uso condiviso dei rotabili con il Servizio ferroviario TPL e la vetustà degli stessi, non consentono la migliore pianificazione dei viaggi.

La linea Mandas-Arbatax nel 2017 è stata suddivisa in 2 tratte: Mandas-Seui e Arbatax-Gairo ed è stata interessata negli ultimi anni da 2 vasti incendi che hanno distrutto oltre 15 Km di linea.



Di seguito il dettaglio dei Servizi svolti dal 2015 al 2017 per linea:

TRENINO VERDE - PRODUZIONE KM

| | 2017 | | | 2016 | | | 2015 | | |
|------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | NOL | CAL | TOT | NOL | CAL | TOT | NOL | CAL | TOT |
| MANDAS - ARBATAX | 1.456 | 8.572 | 10.028 | 3.003 | 8.856 | 11.859 | 3.762 | 34.392 | 38.154 |
| ISILI - SORGONO | 1.453 | 2.604 | 4.057 | 702 | 2.652 | 3.354 | 1.348 | 2.681 | 4.029 |
| SASSARI - PALAU | 2.736 | 17.116 | 19.852 | 3.998 | 14.864 | 18.862 | 6.127 | 18.005 | 24.132 |
| MACOMER - BOSA | 414 | 3.340 | 3.766 | 644 | 2.814 | 3.458 | 705 | 3.156 | 3.861 |
| TOTALE | 6.059 | 31.632 | 37.703 | 8.347 | 29.186 | 37.533 | 11.942 | 58.234 | 70.176 |

TRENINO VERDE - VIAGGIATORI

| | 2017 | | | 2016 | | | 2015 | | |
|------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| | NOL | CAL | TOT | NOL | CAL | TOT | NOL | CAL | TOT |
| MANDAS - ARBATAX | 1.062 | 2.974 | 4.036 | 2.604 | 1.715 | 4.319 | 2.303 | 12.701 | 15.004 |
| ISILI - SORGONO | 1.170 | 1.165 | 2.335 | 515 | 882 | 1.397 | 480 | 498 | 978 |
| SASSARI - PALAU | 3.230 | 8.465 | 11.695 | 5.518 | 7.770 | 13.288 | 3.602 | 8.332 | 11.934 |
| MACOMER - BOSA | 487 | 1.704 | 2.191 | 539 | 1.665 | 2.204 | 686 | 1.690 | 2.376 |
| TOTALE | 5.949 | 14.308 | 20.257 | 9.176 | 12.032 | 21.208 | 7.071 | 23.221 | 30.292 |

Nol = Treni a Noleggio; Cal = Treni a Calendario





7. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

Nel corso dell'esercizio 2016 è stato stipulato con la RAS il Contratto di Servizio n. 18/2016, in cui viene regolamentata la gestione, per il triennio 2016-2017-2018, dell'infrastruttura di rete del Servizio Turistico comunemente denominato "Trenino Verde". Le risorse di riferimento sono stanziare con Leggi Regionali 5 e 6 dell'11.04.2016 ed ammontano a 5.000.000 euro IVA compresa per ciascuno dei tre anni.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERROVIA TURISTICA INFRASTRUTTURA

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|-----------------|------------------|----------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 4.559.406 | 4.545.454 | 0,3 |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 4.365.357 | 4.640.613 | (5,9) |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 3.532.762 | 4.268.070 | (17,2) |
| VALORE AGGIUNTO | 3.726.811 | 4.172.911 | (10,7) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | 194.049 | (95.159) | (303,9) |
| AMMORTAMENTI NETTI | 40.048 | 30.340 | 32,0 |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI | 58.383 | 94.954 | (38,5) |
| EBIT | 95.618 | (220.453) | (143,4) |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (115.937) | (73.095) | 58,6 |
| EBT | (20.319) | (293.548) | (93,1) |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 17.225 | 22.066 | (21,9) |
| RISULTATO NETTO | (37.545) | (315.614) | (88,1) |

I **ricavi operativi** della Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica ammontano a 4.559.406 euro e sono suddivisi in: corrispettivo da contratto di Servizio pari a 4.545.454 euro e da altri ricavi pari a 13.952 euro.

I **costi operativi** sono pari a 4.365.357 euro e risultano in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente (4.640.613 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (76%), spese per materie prime e di consumo (9%), spese per manutenzione (5%).

Nonostante l'**EBITDA** sia positivo per 194.049 euro, il risultato netto d'esercizio risente dell'attività della gestione extra caratteristica ed è negativo per 37.545 euro.

Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica

Nel corso del 2017 l'impegno dedicato alla manutenzione della infrastruttura turistica è stato particolarmente gravoso, in particolare, per le ordinarie attività sull'armamento che, tenuto conto della vetustà delle linee, sono sempre più delicate e difficoltose.

Sulla Mandas - Arbatax si è dovuti intervenire per il completo ripristino della linea, pesantemente danneggiata nel luglio ed agosto 2017 da 2 distinti incendi in agro di Tortolì ed Esterzili. Per diversi chilometri di linea è stato necessario procedere alla completa sostituzione delle traverse in legno e delle rotaie deformate dal calore. Per l'incendio di Esterzili è stato possibile limitare a poche settimane l'interruzione riportando la semi tratta Mandas - Sadali al regolare esercizio, grazie all'impegno straordinario degli addetti e alla disponibilità delle nuove traverse in legno eco-impregnato acquistate di recente. Il tratto danneggiato in agro di Tortolì è stato ripristinato a fine 2017.

La manutenzione della infrastruttura turistica che, si ricorda, costituisce oltre il 70% dell'intera rete sotto gestione aziendale, presenta caratteristiche di armamento differenti da quelle del TPL - con tutte le conseguenze che ciò comporta - che richiedono modalità di intervento e attrezzature tecniche specifiche.

Nel corso dell'anno si è comunque realizzata gran parte degli interventi previsti dalla vigente convenzione ancorché il presentarsi di esigenze manutentive straordinarie - in ragione della vetustà delle linee - comporti giocoforza la modifica dei programmi. L'esecuzione della manutenzione straordinaria delle travate metalliche presenti nelle linee turistiche, determinata dalle condizioni strutturali accertate dai tecnici, condiziona



la continuità delle linee e quindi dei Servizi. Ancora oggi non è stato possibile completare tutte le attività necessarie all'esecuzione di tali interventi. Si ha ora tuttavia a disposizione un consistente parco progetti che consentirà di avviare quanto prima le opere necessarie. Va comunque segnalato che, ancora oggi, non sono state rese disponibili le risorse finanziarie straordinarie previste dalla Regione Sardegna proprio per l'esecuzione delle predette opere che consentiranno la riapertura integrale delle linee.





8. SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE

ARST ha in carico - fornendo Servizi di progettazione, stazione appaltante, soggetto collaudatore - 29 interventi, di cui 14 in convenzione, per delle opere pari a quasi 750 milioni di euro, attività che richiederebbero oltre 4 anni di lavoro con l'attuale ufficio tecnico di 15 persone.

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|------------------|------------------|---------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 232.764 | 0 | - |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 554.855 | 413.217 | 34,3 |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 363.307 | 177.121 | 105,1 |
| VALORE AGGIUNTO | 41.216 | (236.096) | (117,5) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (322.091) | (413.217) | (22,1) |
| AMMORTAMENTI NETTI | | | |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI | 16.379 | 30.409 | (46,1) |
| EBIT | (338.470) | (443.626) | (23,7) |
| EBT | (338.470) | (443.626) | (23,7) |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 4.832 | 2.904 | 66,4 |
| RISULTATO NETTO | (343.302) | (446.530) | (23,1) |

Per tale linea di attività ARST non percepisce alcun compenso per le risorse proprie messe a disposizione. Tuttavia, nei quadri economici di alcune convenzioni con la RAS sono previsti degli stanziamenti a copertura dei costi generali sostenuti da ARST per l'attività di progettazione.

In particolare, sono stati imputati nei **ricavi operativi** 207.541 euro relativi alla convenzione “Metro Cagliari Area Vasta” e 71.080 euro relativi alla convenzione “Piste Ciclabili”.

È evidente che un’attività di questo tipo comporta oneri di vario genere a iniziare dall’ appesantimento della struttura amministrativa (che risulta pertanto a carico dei corrispettivi per il trasporto), passando per le responsabilità legate ai Servizi di progettazione e di gestione dei cantieri fino a sottrarre preziose disponibilità finanziarie all’attività caratteristica.

I **costi operativi** sono pari a 554.855 euro e risultano in aumento rispetto all’anno precedente (413.217 euro) per effetto delle nuove figure professionali assunte per la progettazione della Metropolitana di Cagliari Area Vasta. La principale voce di costo è costituita dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (65%).

L’EBITDA negativo pari a 322.091 euro e il risultato netto negativo pari a 343.302 euro sono determinati prevalentemente dalla mancanza di adeguata remunerazione per l’attività svolta e per i rischi ad essa connessi.

Attività dei Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante

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.

Sono in corso interventi per circa 750 milioni di euro, tra cui i più rilevanti sono:

- Metropolitana di Cagliari: prolungamento fino a Piazza Matteotti, per un importo di oltre 18 milioni di euro;
- Metropolitana di Cagliari: direttrice Quartu S.E. per un importo di circa 100 milioni di euro;
- Metropolitana di Sassari: prolungamento rete, lotti II e III per un importo di oltre 30 milioni di euro;
- Rete Itinerari Ciclabili: realizzazione rete regionale itinerari ciclabili, per un importo di oltre 10 milioni di euro;
- Infrastruttura ferroviaria: realizzazione impianti di sicurezza delle linee ferroviarie, per un importo di oltre 50 milioni di euro.

Per quanto riguarda le opere non ancora finanziate la parte più importante riguarda ulteriori estensioni della rete Metro di Cagliari per complessivi 30 Km.



ATTIVITÀ IN CORSO PER CONTO RAS UFFICIO TECNICO ARST

VALORI IN EURO

| | TOTALE INTERVENTI | IMPORTO COMPLESSIVO OPERE | IMPORTO PER LAVORI E SPESE | IMPORTO INGEGNERIA |
|---------------------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| INTERVENTI IN CORSO | 29 | 196.234.738 | € 185.834.738 | 10.400.000 |
| VALORE POTENZIALE DEGLI INTERVENTI | | 550.000.000 | 500.500.000 | 49.500.000 |
| TOTALE | | € 746.234.738 | € 686.334.738 | € 59.900.000 |



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

- può considerare le risorse assegnate ad ARST, 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.

Rete Regionale Itinerari Ciclabili

ARST è stata individuata dalla Regione Sardegna - Assessorato dei Lavori Pubblici - come soggetto attuatore della progettazione e realizzazione dei lavori della "Rete Regionale Itinerari Ciclabili - 1° intervento funzionale", con un importo stanziato di 8.000.000 euro.

In collaborazione con l'Università degli Studi di Cagliari, in particolare con il Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM) e di tutti gli stakeholder della Sardegna (enti locali, operatori economici, associazioni) ha proceduto a svolgere una analisi su tutto il territorio isolano e una individuazione di quegli itinerari che presentavano il maggior interesse sotto il profilo paesaggistico e culturale, la migliore sicurezza stradale e la connessione con porti e aeroporti.

L'attività sviluppata da ARST ha così portato alla redazione di uno Studio (consultabile su www.sardegnaiciclabile.it) che costituisce la base per la pianificazione su scala regionale dell'intera rete ciclabile e alla selezione e individuazione di n° 42 tracciati per 1.916 Km (come nella cartina sotto riportata).



Obiettivi principali nella redazione dello studio sono stati:

- inserire la mobilità ciclistica nelle politiche dei trasporti regionali, fortemente integrata con le altre modalità di trasporto;
- promuovere e rendere disponibile un nuovo modo di conoscere e vivere la Sardegna, con una forte connotazione ecologica ed ambientale.



Nello Studio è stata poi svolta un'analisi multicriteria che ha considerato anche le pendenze dei tracciati, la presenza di intersezioni, il numero dei centri attraversati, i nodi intermodali, le piste già realizzate e i tracciati ferroviari dismessi; si è così giunti a selezionare ulteriormente i tracciati e a disegnare i seguenti 5 itinerari prioritari (ognuno costituito da più tracciati) per complessivi 677,3 Km:

1. Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi (115,8 Km);
2. Ozieri/Chilivani - Illorai (Stazione Tirso) - Macomer - Bosa (164,2 Km);
3. Cagliari - Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili (113,8 Km);
4. Tharros - Oristano - Terralba e Oristano - Bosa (133,8 Km);
5. Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius - Villaputzu (149,7 Km);

quest'ultimo successivamente esteso fino a Chia.

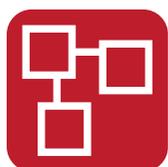
Per ciascuno dei 5 interventi prioritari della rete regionale, in qualità di soggetto attuatore della Rete, ARST ha attivato le procedure negoziali per l'affidamento dell'incarico di progettazione e di fattibilità tecnico-economica:

| ITINERARIO | KM | DATA BANDO | NUMERO OFFERTE PERVENUTE | INIZIO |
|------------|-----|------------|--------------------------|------------|
| 1 | 115 | 07/06/2017 | 20 | 03/07/2017 |
| 2 | 164 | 14/06/2017 | 27 | 10/07/2017 |
| 3 | 113 | 21/06/2017 | 25 | 17/07/2017 |
| 4 | 133 | 11/09/2017 | 18 | 09/10/2017 |
| 5 | 149 | 28/06/2017 | 28 | 24/07/2017 |

Successivamente, saranno individuati all'interno degli itinerari, degli interventi stralcio funzionali e immediatamente cantierabili con il finanziamento disponibile e pari a circa il 20% del fabbisogno per ciascun itinerario.

Data la complessità degli interventi, la contemporaneità del lavoro delle commissioni di gara e il numero delle offerte pervenute, al 31 dicembre le procedure sono tutte in corso.





9. 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 oltre 6.451 particelle catastali di cui all'art. 1 del Decreto Legislativo 21 febbraio 2008, n. 46.

Risultati di Sintesi della Gestione Patrimoniale

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|-----------------------------------|----------------|----------------|---------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 744.477 | 410.014 | |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 105.540 | 105.540 | |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | 638.937 | 304.474 | 109,8 |
| AMMORTAMENTI NETTI | | | |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI | 600.000 | | |
| EBIT | 38.937 | 304.474 | (87,2) |

Per tale linea di attività non è stata attivata alcuna specifica convenzione che garantisca la copertura delle spese necessarie per la messa a norma e bonifica del patrimonio.

Sulla base di tale premessa i **ricavi operativi** sulla gestione patrimoniale ammontano a 744.477 euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente (410.014 euro). Tali ricavi sono composti unicamente da ricavi per locazioni attive e concessioni per attraversamenti ferroviari.

I **costi operativi** sono pari a 105.540 euro e restano costanti per gli anni 2016-2017 in quanto sono costituiti esclusivamente dai costi relativi al personale impiegato in tale attività.

L'EBITDA per tale attività è positivo e ammonta a 638.937 euro.

Il **risultato netto d'esercizio**, pari a 38.937 euro, risente dell'indispensabile accantonamento di 600.000 euro per la copertura delle future spese inerenti la riqualificazione del patrimonio affidato ad ARST.

Attività dei Servizi di Gestione Patrimoniale

L'Azienda è il soggetto a cui la Regione ha trasferito, insieme agli asset operativi, tramite contratti di Comodato d'uso (Delibera 72/06 del 19.12.2008), 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 tutto il patrimonio una complessa attività che può essere così riassunta:

- Gestione concessioni e locazioni
- Autorizzazione attraversamenti, parallelismi, etc (p.es. utilità pubbliche, reti di servizi)
- Deroghe (per realizzare interventi essenzialmente edilizi in prossimità di beni demaniali)
- Trasferimento del patrimonio immobiliare (attività di "regolarizzazione" ovvero la definizione puntuale della correttezza di tutti i documenti relativi a ciascun mappale)
- Risarcimento danni (istruttoria tecnica per i danni subiti, vedi incendi, atti vandalici etc.)
- Rendicontazioni dei finanziamenti statali, regionali ed europei e svincolo delle risorse (dove disponibili).

Nel Patrimonio in comodato d'uso sono presenti, fin dal trasferimento Stato-Regione, varie criticità ed emergenze che risulta necessario affrontare e per le quali sono necessarie specifiche risorse da quantificare sulla base di un dettagliato piano di investimenti.

Per far fronte a questi oneri la Società ha chiesto formalmente alla 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 tale patrimonio.



| | |
|---|--------------|
| TOTALE PARTICELLE ORIGINARIE ACCERTATE NEL 2011 | 6.450 |
| PARTICELLE REGOLARIZZATE DA ARST (AFFIDAMENTI A TECNICI ESTERNI) | 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 | 1.843 |
| PARTICELLE RESIDUE DA REGOLARIZZARE | 4.337 |

In relazione agli interventi da pianificare, le emergenze da affrontare sono varie e sono necessarie specifiche risorse da quantificare sulla base di un'accurata programmazione di attività, come si evince dalla tabella sotto riportata.

Interventi da Pianificare sul Patrimonio



EMERGENZE PATRIMONIO

| 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 (...) | | |





ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

L'analisi del conto economico è stata trattata nella sezione:

Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2017.

Lo stato patrimoniale riclassificato evidenzia un aumento consistente del **capitale circolante netto** per il 35,5% determinato prevalentemente dall'incremento delle disponibilità liquide generato dalla **cessione dei crediti CCNL quota Stato** - vantati verso il MIT per il tramite della Regione Autonoma della Sardegna - che a fine 2016 erano pari a 19.553.511 euro. Lo smobilizzo, effettuato in data 27/12/17, è stato effettuato mediante la cessione del credito pro-soluto alla società di factoring Ifitalia, per un importo pari a 15.366.587 euro mentre la restante parte è stata rimborsata dalla RAS nel corso dell'anno.

Nel corso dell'esercizio si è verificata una consistente riduzione dei **crediti commerciali verso la RAS** per effetto del saldo dell'ultima rata dei crediti pregressi a valere sulla L.R. 27/2015 regolarizzati in tre annualità. Si sono inoltre ridotti del 70,9% i **crediti verso l'erario** per circa 16 milioni di euro a seguito del rimborso dell'IVA sugli acquisti maturata negli anni 2015 e 2016.

La riduzione dei crediti dell'attivo corrente ed il loro relativo incasso ha permesso di ottenere le risorse necessarie per il pagamento dei debiti a breve termine determinando un netto miglioramento del **passivo corrente** per il 29,2% e la regolarizzazione della posizione tributaria e previdenziale della Società.

Sono lievemente diminuiti i **debiti verso fornitori commerciali** (in calo del 15,8%) nonostante permanga una situazione di difficoltà finanziaria che determina un notevole ritardo nei pagamenti, come si può evincere dall'**indicatore giorni di credito dai fornitori** (giorni 170, contro i 184 dell'esercizio precedente).

L'**indice di liquidità corrente** (1,8), l'**indice di liquidità immediata** (1,4) e il valore positivo della **posizione finanziaria netta** pari a 7.535.574 euro confermano un miglioramento del flusso dell'attività finanziaria rispetto agli anni precedenti.

Le **immobilizzazioni** subiscono un decremento dovuto principalmente all'ammortamento del fabbricato e dei veicoli. Questo ha consentito di migliorare l'indice di rigidità degli impieghi (rapporto tra Attivo Fisso e Attivo Totale). Tale indice è complementare all'**indice di elasticità degli impieghi** che presenta un miglioramento altrettanto marcato ed esprime la percentuale di impieghi a breve ciclo di utilizzo rispetto al totale degli impieghi (43,4%).

La riduzione del **passivo consolidato** 2.837.896 euro è determinata prevalentemente dal pagamento della rata per l'acquisto dell'immobile adibito a sede della società. L'acquisizione dell'immobile verrà completata nel corso del 2019.

Il miglioramento degli indici di liquidità e degli indici finanziari, pur in presenza di una consistente perdita di esercizio, **confermano la bontà della gestione finanziaria** che ha consentito lo smobilizzo di crediti per oltre 42 milioni di euro consentendo alla Società di affrontare le scadenze più immediate in attesa di una rinegoziazione complessiva dei contratti di servizio.

Il **capitale netto** subisce una diminuzione pari al 32,4%, per effetto della perdita generata nell'esercizio di 9.398.486 euro. La variazione in diminuzione della riserva disponibile e degli utili accantonati negli esercizi precedenti è conseguenza della specifica copertura della perdita dell'esercizio 2016 (pari a 3.203.802 euro) avvenuta con l'Assemblea dei Soci del 21.06.2018.

Si confermano discreti gli indicatori di produttività ed efficienza tra cui, quello maggiormente positivo, è il **turnover del capitale circolante** (3,8) che esprime la capacità del capitale circolante di generare ricavi di vendita. In lieve miglioramento è il **costo del lavoro pro capite** pari a 32.658 euro rispetto a 33.490 euro dell'anno precedente.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

VALORI IN EURO

| | 2017 | 2016 | Δ % |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| RICAVI OPERATIVI | 111.509.425 | 117.530.370 | (5,12) |
| PROVENTI TDV | 21.861.709 | 25.573.120 | (14,51) |
| CONTRATTI DI SERVIZIO | 87.591.561 | 90.190.146 | (2,88) |
| BUS | 58.517.335 | 58.564.734 | (0,08) |
| TRENO | 21.334.751 | 23.728.515 | (10,09) |
| METRO | 3.194.021 | 3.351.443 | (4,70) |
| TRENINO VERDE | 4.545.454 | 4.545.454 | |
| ALTRI RICAVI | 2.056.155 | 1.767.104 | 16,36 |
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 111.509.425 | 117.530.370 | (5,12) |
| COSTI OPERATIVI | 115.237.114 | 115.970.873 | (0,63) |
| SPESE PER IL PERSONALE | 71.286.454 | 72.581.462 | (1,78) |
| MATERIE PRIME E DI CONSUMO | 22.112.171 | 20.176.207 | 9,60 |
| MANUTENZIONI | 8.515.124 | 9.639.311 | (11,66) |
| ASSICURAZIONI | 4.707.948 | 4.683.813 | 0,52 |
| VIGILANZA E PULIZIA | 2.731.135 | 2.538.480 | 7,59 |
| SERVIZI PER LA PRODUZIONE | 1.143.409 | 1.251.567 | (8,64) |
| SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ | 37.602 | 34.220 | 9,88 |
| SPESE PER ENERGIA E ACQUA | 1.188.343 | 1.258.403 | (5,57) |
| SPESE PER ICT E TELECOM | 308.878 | 442.497 | (30,20) |
| SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI | 838.403 | 1.383.491 | (39,40) |
| SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI | 666.285 | 595.528 | 11,88 |
| ONERI DIVERSI DI GESTIONE | 1.701.362 | 1.385.894 | 22,76 |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 115.237.114 | 115.970.873 | (0,63) |
| VALORE AGGIUNTO | 67.558.765 | 74.140.959 | (8,88) |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (3.727.689) | 1.559.497 | (339,03) |
| AMMORTAMENTI NETTI (1) | 1.531.839 | 1.234.607 | 24,08 |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2) | 1.795.988 | 2.006.201 | (10,5) |
| EBIT | (7.055.516) | (1.681.311) | 319,64 |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (2.234.122) | (1.569.850) | 42,31 |
| SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE | 244.027 | 400.223 | (39,0) |
| RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT) | (9.045.611) | (2.850.938) | 217,3 |
| IMPOSTE SUL REDDITO | (352.865) | (352.864) | |
| RISULTATO NETTO (EAT) (3) | (9.398.476) | (3.203.802) | 193,4 |
| CASH FLOW (1+2+3) | (6.070.649) | 37.006 | (16.504,5) |

| ATTIVO | | | | PASSIVO | | | |
|--|--------------------|--------------------|----------------|--------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| | 2017 | 2016 | Δ % | | 2017 | 2016 | Δ % |
| ATTIVO CORRENTE | | | | PASSIVO CORRENTE | | | |
| 1. MAGAZZINO | 15.661.035 | 15.637.625 | 0,1 | DEBITI VERSO FORNITORI COMMERCIALI | 20.588.968 | 24.443.016 | (15,8) |
| CREDITI COMMERCIALI VERSO RAS | 13.112.960 | 22.952.416 | (42,9) | DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA | 1.481.389 | 6.384.313 | (76,8) |
| CREDITI VERSO ALTRI CLIENTI | 7.539.192 | 8.262.264 | (8,8) | DEBITI VERSO BANCHE | 13.406.949 | 10.798.703 | 24,2 |
| FONDO SVALUTAZIONE CREDITI | (2.899.166) | (1.909.894) | 51,8 | DEBITI VERSO DIPENDENTI | 3.663.981 | 3.976.482 | (7,9) |
| 2. TOTALE CREDITI VERSO CLIENTI | 17.752.986 | 29.304.786 | (39,4) | DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA | 2.686.011 | 5.033.526 | (46,6) |
| CREDITI CCNL VERSO REGIONE | 10.017.520 | 10.231.852 | (2,1) | DEBITI TRIBUTARI | 2.334.062 | 11.931.930 | (80,4) |
| ALTRI CREDITI VERSO REGIONE | 4.802.360 | 2.346.746 | 104,6 | DEBITI DIVERSI | 439.914 | 426.741 | 3,1 |
| CREDITI ACCISE SU GASOLIO | 736.555 | 745.044 | (1,1) | TOTALE DEBITI CORRENTI | 44.601.274 | 62.994.711 | (29,2) |
| CREDITI VERSO ERARIO | 6.637.908 | 22.798.563 | (70,9) | | | | |
| ALTRI CREDITI A BREVE TERMINE | 4.347.405 | 4.098.438 | 6,1 | | | | |
| 3. TOTALE ALTRI CREDITI | 26.541.748 | 40.220.643 | (34,0) | | | | |
| 4. DISPONIBILITÀ LIQUIDE | 16.708.657 | 1.093.646 | 1.427,8 | | | | |
| 5. RATEI E RISCONTI ATTIVI | 1.585.750 | 1.567.222 | 1,2 | 2. RATEI E RISCONTI PASSIVI | | | |
| A. TOTALE ATTIVO CORRENTE | 78.250.176 | 87.823.922 | (10,9) | C. TOTALE PASSIVO CORRENTE | 44.601.274 | 62.994.711 | (29,2) |
| A1 .CAPITALE CIRCOLANTE (A-C) | 33.648.902 | 24.829.211 | 35,5 | | | | |
| | 2017 | 2016 | Δ % | | 2017 | 2016 | Δ % |
| ATTIVO FISSO | | | | PASSIVO CONSOLIDATO | | | |
| CREDITI VERSO MINISTERO | 11.121.954 | 11.131.946 | (0,1) | FONDI PER RISCHI E ONERI | 6.685.009 | 5.414.321 | 23,5 |
| FONDO SVALUTAZIONE (-) | (5.114.871) | (3.294.871) | 55,2 | TFR LAVORO SUBORDINATO | 30.483.741 | 32.334.002 | (5,7) |
| CREDITI CCNL QUOTA STATO | 3.756.306 | 19.553.511 | (80,8) | FONDO PER CONTRIBUTI CONTO IMPIANTI | 11.631.390 | 10.544.796 | 10,3 |
| 6. TOTALE CREDITI A MEDIO TERMINE | 9.763.389 | 27.390.586 | (64,4) | FONDO PER ACQUISTO IMMOBILE | 9.173.083 | 12.518.000 | (26,7) |
| IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | 349.330 | 508.168 | (31,3) | | | | |
| IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI | 33.800.485 | 37.070.523 | (8,8) | | | | |
| IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE | 12.150 | 12.150 | | | | | |
| 7. TOTALE IMMOBILIZZAZIONI | 34.161.965 | 37.590.841 | (9,1) | D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO | 57.973.223 | 60.811.119 | (4,7) |
| B. TOTALE ATTIVO FISSO | 43.925.354 | 64.981.427 | (32,4) | E. CAPITALE NETTO | 19.601.033 | 28.999.519 | (32,4) |
| TOTALE ATTIVO (A+B) | 122.175.530 | 152.805.349 | (20,0) | TOTALE PASSIVO (C+D+E) | 122.175.530 | 152.805.349 | (20,0) |

Principali Indicatori di Performance

INDICI DI LIQUIDITÀ

| INDICI DI LIQUIDITÀ | 2017 | 2016 |
|--|-------|-------|
| INDICE DI LIQUIDITÀ CORRENTE (CURRENT TEST RATIO) ATTIVO CORRENTE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE | 1,8 | 1,4 |
| INDICE DI LIQUIDITÀ IMMEDIATA (QUICK TEST RATIO) CREDITI A BREVE + DISPONIBILITÀ LIQUIDE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE | 1,4 | 1,1 |
| GIORNI DI CREDITO DAI FORNITORI DEBITI COMMERCIALI X 365 DIVISO IL TOTALE ACQUISTI | 170,2 | 184,3 |

INDICI FINANZIARI

| INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA | 2017 | 2016 |
|---|------------------|---------------------|
| POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (B-A) VALORI IN EURO | 7.535.574 | (11.424.354) |
| A. DEBITI FINANZIARI | 9.173.083 | 12.518.000 |
| B. DISPONIBILITÀ LIQUIDE | 16.708.657 | 1.093.646 |
| RAPPORTO DEBITI SU CAPITALE NETTO | 2,5 | 2,1 |
| DEBITI A LUNGO TERMINE + DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA DIVISO IL CAPITALE NETTO | | |
| INDICE DI RIGIDITÀ DEGLI IMPIEGHI | 56,6% | 72,4% |
| ATTIVO IMMOBILIZZATO X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO | | |
| INDICE DI ELASTICITÀ DEGLI IMPIEGHI | 43,4% | 27,6% |
| CAPITALE CIRCOLANTE X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO | | |
| INCIDENZA PASSIVITÀ A BREVE | 36,5% | 41,2% |
| PASSIVITÀ A BREVE X 100 DIVISO IL TOTALE IMPIEGHI | | |
| INCIDENZA PASSIVITÀ CONSOLIDATE | 47,5% | 39,8% |
| PASSIVITÀ CONSOLIDATE X 100 DIVISO IL TOTALE IMPIEGHI | | |



INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA

| INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA | | 2017 | 2016 |
|--|----------------|---------------|---------------|
| RICAVI PRO CAPITE | VALORI IN EURO | 51.086 | 54.230 |
| TOTALE RICAVI DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI | | | |
| VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE | VALORI IN EURO | 30.951 | 34.210 |
| EBITDA + SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI | | | |
| COSTO DEL LAVORO PRO CAPITE | VALORI IN EURO | 32.658 | 33.490 |
| SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI | | | |
| TURNOVER DELL'ATTIVO | | 0,8 | 0,8 |
| TOTALE RICAVI DIVISO IL TOTALE ATTIVO (MEDIA) | | | |
| TURNOVER DEL CAPITALE INVESTITO | | 1,3 | 1,4 |
| TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE INVESTITO (MEDIA) | | | |
| TURNOVER DEL CAPITALE CIRCOLANTE | | 3,8 | 3,8 |
| TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE CIRCOLANTE (MEDIA) | | | |

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.

Grazie all'impegno della Giunta regionale ci sono, però, incoraggianti prospettive sul piano dei fondi disponibili a livello nazionale, fondi che richiederanno, però, una compartecipazione regionale.

Per i rotabili ferroviari 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. I nuovi treni, andranno dedicati alle attività di trasporto della D. E. di Cagliari e al completamento della dotazione della D.E. di Sassari-Macomer. Una prima fornitura potrebbe già essere avviata nel corso del 2018 grazie alla disponibilità di uno specifico finanziamento statale che consentirà **l'acquisto di 5 nuovi rotabili ferroviari** con la partecipazione del 40% da parte della Società.

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 oltre 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 almeno 100 bus all'anno con una spesa di circa tra i 25 e i 28 milioni di euro annui.

I grafici riportati nella sezione *Focus Performance Servizio TPL su Gomma* mostrano l'età media della flotta autobus di ARST. La proiezione al 2018 dell'età media della flotta è pari a 13,2 anni, mentre la media europea è pari a 7 anni. Il 47% della flotta autobus ha tra i 7 e gli 11 anni di età, il 9% ha più di 21 anni e soltanto il 6% ha meno di 7 anni.

Come descritto nelle sezioni precedenti **la situazione della Flotta ARST è destinata, però, a migliorare in tempi brevi** grazie all'impegno dell'attuale Giunta regionale. Entro il 2018 entreranno in Servizio 65 nuovi mezzi ed entro il 2019 altri 35 mezzi.

L'Assessorato dei Trasporti ha, inoltre, deciso di dedicare 125 milioni di euro di fondi FSC, di provenienza MIT, al **rinnovo integrale del parco bus ARST**.

Questo consentirà di 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.

Con questo importante investimento l'età media della flotta ARST tornerà molto al di

sotto dei 7 anni della media europea garantendo sia una migliore qualità del Servizio per gli utenti che il recupero di ulteriori margini di efficienza operativa che si tradurranno in minori corrispettivi di Servizio per l'Ente Concedente.



FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Dopo la chiusura dell'esercizio 2017, oltre ai principali fatti gestionali già trattati nei paragrafi precedenti, sono da registrare alcuni importanti eventi accaduti nel corso del 2018.

Il 21 aprile 2018, in occasione della entrata in esercizio dei 3 nuovi tram CAF Urbos di proprietà regionale - procedura che ha richiesto diversi mesi di attività tecniche propedeutiche all'autorizzazione - è stato celebrato il **decennale dell'avvio all'esercizio di MetroCagliari**, inaugurata il 17 marzo 2008 dall'allora Ministro alle Infrastrutture e Trasporti prof. Bianchi. L'iniziativa è stata particolarmente apprezzata per l'originalità e per la larga partecipazione da parte dei cittadini.

Sempre a proposito di Metrocagliari occorre segnalare che si è tenuta la prima udienza del processo promosso dal Tribunale di Cagliari in relazione all'incidente metrotranviario del 19 gennaio 2016. Il processo vede coinvolti 7 dipendenti aziendali a cui sono contestate responsabilità differenti; l'Azienda si è costituita parte civile nel processo ma è stata, a sua volta, citata da 4 controparti quale responsabile civile.

Infine si deve segnalare che il giorno 5 luglio si è conclusa, con il relativo accordo sottoscritto con le OO.SS. la procedura di licenziamento collettivo con incentivo, avviata per le ragioni più diffusamente descritte nella presente relazione. Nel momento in cui si redige questa nota, si è in attesa dell'approvazione della relativa deliberazione, soggetta al controllo analogo da parte dell'Assessorato dei Trasporti.

L'incertezza che ad oggi caratterizza il futuro del TPL in Sardegna, condiziona significativamente le prospettive aziendali. I contratti di servizio scadono, infatti, il 3 dicembre 2019, come illustrato nella tabella sotto riportata. Un orizzonte temporale così breve rende molto complessa, per ARST, ogni attività di programmazione operativa e finanziaria.

SCADENZA CONTRATTI

| | |
|----------|--|
| 02.12.19 | CONTRATTO GOMMA |
| 03.12.19 | CONTRATTO FERRO TRASPORTO E INFRASTRUTTURA |
| 03.12.19 | CONTRATTO METRO TPL |
| 31.12.18 | CONTRATTO TRENINO VERDE INFRASTRUTTURA |

ARST ritiene non sostenibile, dal punto di vista economico finanziario, una proroga degli attuali contratti e auspica un rinnovo in house degli affidamenti, in modo coerente con le previsioni del Regolamento Europeo 1370/2007, per tutte le linee di attività.

La compensazione per gli obblighi di servizio pubblico non potrà più essere stabilita ex ante sulla base di una generica disponibilità di bilancio, ma ex post cioè dalla redazione di un Piano Economico Finanziario che determini l'effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio. L'effetto finanziario netto (noto anche come VAN) è 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. Da questo punto di vista i ricavi da Titoli di Viaggio non potranno essere assunti come acquisiti, ma dovranno essere basati su dati reali costantemente verificati. Per determinare i costi industriali sarà ragionevole partire, per quanto riguarda i servizi automobilistici, dai benchmark riportati nel Decreto Ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 sui costi standard mentre, per i servizi ferroviari e metrotranviari, dovrà necessariamente basarsi su un'analisi puntuale dell'efficienza aziendale che tenga conto dello specifico scenario operativo e delle caratteristiche uniche della rete di trasporto gestita da ARST.

INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE (EX ARTICOLO 6 DEL D.LGS. 175/2016)

Premessa

L'art. 6, comma 2 del D.Lgs. 175/2016, il c.d. "Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica" ha introdotto l'obbligo per tutte le società in controllo pubblico di predisporre specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e di informare al riguardo l'Assemblea nell'ambito della relazione annuale sul governo societario.

L'articolo 6 prevede che le società soggette al controllo pubblico adottino, con deliberazione assembleare, su proposta dell'organo di vertice societario, uno specifico programma di valutazione del rischio di crisi aziendale.

Questa disposizione è collegata con quella prevista nell'articolo 14 del medesimo decreto legislativo 175/2016, il quale prevede che, qualora affiorino nel programma di valutazione del rischio di crisi aziendale uno o molteplici indicatori di una potenziale crisi, l'organo di vertice della società a controllo pubblico deve adottare, senza nessun indugio, i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi correggendo gli effetti ed eliminando le cause attraverso un idoneo piano di risanamento. La mancata adozione di provvedimenti adeguati da parte dell'organo amministrativo, costituisce grave irregolarità ai sensi dell'art. 2409 del C.C.

Da notare che la semplice proposta da parte dell'organo amministrativo di ripianamento delle perdite da parte dei soci pubblici non è considerata un provvedimento adeguato, a meno che tale intervento non sia accompagnato da un piano di ristrutturazione aziendale, dal quale emergano concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico (e finanziario) delle attività svolte dalla società.

Metodologie per la Valutazione del Rischio Aziendale

La metodologia per la valutazione del rischio aziendale adottata da ARST S.p.A. è fondata sul raffronto di 3 specifiche tecniche che richiedono l'analisi dell'esercizio oggetto di approvazione, di quello precedente e di quello successivo:

1. Le analisi di bilancio.
2. Il modello dello "Z score".
3. Il principio di revisione n° 570 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili sulla "Continuità Aziendale".

Per l'analisi in oggetto il budget 2018 è stato predisposto dalla società sulla base:

- dell'andamento aziendale risultante dal triennio 2015/2017;
- del consuntivo 2017;
- dalle attività programmate per il 2018.

Il budget 2018 viene esposto con due ipotesi differenti. Nella prima ipotesi (2018) si presuppone di operare con le medesime condizioni contrattuali del 2017. Nella seconda ipotesi (2018*) si ipotizza che vengano accolte le richieste della Società legate al riconoscimento del rimborso del nuovo CCNL e dei corrispettivi per la manutenzione della infrastruttura metro.

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE ARST ESERCIZIO 2018

VALORI IN EURO

| | 2015/17 | 2018 | TOTALE 2015/18 |
|--------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| GOMMA RINNOVO CCNL 2015 | 4.555.000 | 2.685.000 | 7.240.000 |
| METRO GESTIONE INFRASTRUTTURA* | 6.270.000 | 2.090.000 | 8.360.000 |
| TOTALE | 10.825.000 | 4.775.000 | 15.600.000 |

(*) Compresa IVA 10%

BUDGET 2018

VALORI IN EURO

| | 2018 | 2018* |
|------------------------------------|---------------------|--------------------|
| TOTALE RICAVI OPERATIVI | 114.943.071 | 119.528.071 |
| TOTALE COSTI OPERATIVI | 122.710.458 | 122.710.458 |
| DI CUI SPESE PER IL PERSONALE | 70.785.578 | 70.785.578 |
| VALORE AGGIUNTO | 63.018.191 | 67.603.191 |
| MARGINE OPERATIVO (EBITDA) | (7.767.387) | (3.182.387) |
| AMMORTAMENTI NETTI | 1.531.839 | 1.531.839 |
| ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI | 600.000 | 600.000 |
| EBIT | (9.899.226) | (5.314.226) |
| SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE | (1.000.000) | (1.000.000) |
| SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI | | 10.255.000 |
| EBT | (10.899.226) | 3.940.774 |
| IRAP | 350.047 | 350.047 |
| RISULTATO NETTO | (11.249.273) | 3.590.727 |

(*) Budget con accoglimento richieste ARST

Analisi di Bilancio

L'Analisi di Bilancio si basa su tecniche attraverso le quali è possibile ottenere una lettura delle dinamiche aziendali, al fine di ottenere dati e informazioni sull'equilibrio patrimoniale, reddituale e finanziario dell'azienda.

L'analisi di bilancio permette di conoscere la solidità, la liquidità e la redditività dell'impresa, ed in particolare:

- a) L'analisi della solidità esprime la relazione che intercorre fra le diverse fonti di finanziamento e la corrispondenza fra la durata degli impieghi e delle fonti.
- b) L'analisi della liquidità esprime la capacità dell'azienda di far fronte ai pagamenti a breve, con la liquidità creata dalle attività di gestione a breve termine.
- c) L'analisi della redditività esprime la capacità dell'azienda di produrre un reddito adeguato a coprire l'insieme dei costi aziendali e di generare un utile per la remunerazione del capitale investito.

Le fasi dell'analisi di bilancio sono le seguenti:

- 1) raccolta delle informazioni attraverso i bilanci degli ultimi esercizi e del budget;
- 2) riclassificazione dello stato patrimoniale, del conto economico e del budget;
- 3) elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini, degli indici e dei flussi;
- 4) comparazione dei dati elaborati;
- 5) formulazione di un giudizio sui risultati ottenuti e la redazione del rapporto finale.

Seguono tre tabelle, la prima è riepilogativa dell'andamento dei principali indici e margini aziendali, la seconda è elaborata a consuntivo e l'ultima è predisposta in fase prospettica. Con queste tabelle si comparano i diversi valori con quelli ritenuti ottimali, evidenziandone lo scostamento ed esprimendo un giudizio.

| INDICATORE | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2018* |
|--|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| MARGINE DI TESORERIA (MT) | 20.881.917 | 7.624.364,00 | 16.402.117,00 | 5.402.117,00 | 19.402.117,00 |
| INDICE DI TESORERIA SECCO | 1,37 | 1,12 | 1,37 | 1,10 | 1,47 |
| MARGINE DI STRUTTURA (MS) | (13.993.637) | (35.981.908) | (24.324.321) | (35.324.321) | (21.324.321) |
| CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 37.577.014 | 24.829.211 | 33.648.902 | 22.648.902 | 36.648.902 |
| INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO) | 1,70 | 1,40 | 1,80 | 1,51 | 1,82 |
| INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO | 1,40 | 1,10 | 1,40 | 1,12 | 1,44 |
| MOL | 4.208.151 | 1.559.497 | (3.727.689) | (7.800.000) | (3.200.000) |
| ROE (RETURN ON EQUITY) | 3,90% | (10,50%) | (39,00%) | (127,89%) | 13,27% |
| ROI (RETURN ON INVESTMENT) | 4,90% | 1,80% | (4,50%) | (10,05%) | (4,13%) |
| INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE ROS | 3,70% | 1,40% | (3,40%) | (6,79%) | (2,78%) |
| RETURN ON ASSETS (ROA) | 1,60% | 1,10% | (5,10%) | (8,00%) | 2,18% |
| DURATA MEDIA DEI CREDITI | 73,00 | 57,00 | 59,00 | 55,00 | 55,00 |
| DURATA MEDIA DEI DEBITI | 162,00 | 184,00 | 170,00 | 253,00 | 145,00 |

TABELLA VALORI A CONSUNTIVO

| INDICATORE | 2015 | 2016 | 2017 | MEDIA | BK | GIUDIZIO |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|------|---------------------------------|
| MARGINE DI TESORERIA (MT) | 20.881.917 | 7.624.364 | 16.402.117 | 14.969.466 | > 0 | POSITIVO |
| INDICE DI TESORERIA SECCO | 1,37 | 1,12 | 1,37 | 1,29 | > 1 | POSITIVO |
| MARGINE DI STRUTTURA (MS) | (13.993.637) | (35.981.908) | (24.324.321) | (24.766.622) | > 0 | NEGATIVO |
| CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 37.577.014 | 24.829.211 | 33.648.902 | 32.018.376 | > 0 | POSITIVO |
| INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO) | 1,70 | 1,40 | 1,80 | 1,63 | 1,6 | POSITIVO |
| INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO | 1,40 | 1,10 | 1,40 | 1,30 | 1,2 | POSITIVO |
| MOL | 4.208.151 | 1.559.497 | (3.727.689) | | | SI VALUTA L'ANDAMENTO: NEGATIVO |
| ROE (RETURN ON EQUITY) | 3,90% | (10,50%) | (39,00%) | (127,89%) | > 0* | NEGATIVO |
| ROI (RETURN ON INVESTMENT) | 4,90% | 1,80% | (4,50%) | (10,05%) | > 0* | NEGATIVO |
| ROS (INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE) | 3,70% | 1,40% | (3,40%) | (6,79%) | > 0* | NEGATIVO |
| ROA (RETURN ON ASSETS) | 1,60% | 1,10% | (5,10%) | (8,00%) | 1,5 | NEGATIVO |
| DURATA MEDIA DEI CREDITI | 73,00 | 57,00 | 59,00 | | | SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO |
| DURATA MEDIA DEI DEBITI | 162,00 | 184,00 | 170,00 | | | SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO |

TABELLA VALORI A BUDGET

| INDICATORE | 2018 | 2018* | BK | GIUDIZIO | GIUDIZIO* |
|---|--------------|--------------|------|---------------------------------|---------------------------------|
| MARGINE DI TESORERIA (MT) | 5.402.117 | 19.402.117 | > 0 | POSITIVO | POSITIVO |
| INDICE DI TESORERIA SECCO | 1,10 | 1,47 | > 1 | POSITIVO | POSITIVO |
| MARGINE DI STRUTTURA (MS) | (35.324.321) | (21.324.321) | > 0 | NEGATIVO | NEGATIVO |
| CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 22.648.902 | 36.648.902 | > 0 | POSITIVO | POSITIVO |
| INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO) | 1,51 | 1,82 | 1,6 | NEGATIVO | POSITIVO |
| INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO | 1,12 | 1,44 | 1,2 | NEGATIVO | POSITIVO |
| MOL | (7.800.000) | (3.200.000) | | SI VALUTA L'ANDAMENTO: NEGATIVO | SI VALUTA L'ANDAMENTO: NEGATIVO |
| ROE (RETURN ON EQUITY) | (1,28) | 0,13 | > 0* | NEGATIVO | NEGATIVO |
| ROI (RETURN ON INVESTMENT) | (0,10) | (0,04) | > 0* | NEGATIVO | NEGATIVO |
| ROS (INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE) | (0,07) | (0,03) | > 0* | NEGATIVO | NEGATIVO |
| ROA (RETURN ON ASSETS) | (0,08) | 0,02 | 1,5 | NEGATIVO | NEGATIVO |
| DURATA MEDIA DEI CREDITI | 55,00 | 55,00 | | SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO | SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO |
| DURATA MEDIA DEI DEBITI | 253,00 | 145,00 | | SI VALUTA L'ANDAMENTO: NEGATIVO | SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO |

Il Modello “Z SCORE”

Il modello applicato nel presente programma di valutazione del rischio è stato elaborato da Bottani, Cipriani e Serao. Essi prendono a fondamento il modello di analisi del rischio di fallimento per le imprese, predisposto dal Professor Altman, adattandolo alla realtà delle piccole e medie imprese italiane.

Le variabili discriminanti utilizzate sono le seguenti:

- X1= rapporto capitale circolante netto e totale attività
- X2 = rapporto (riserva legale + riserva straordinaria)/totale attività
- X3= rapporto Ebit e totale attività
- X4= rapporto patrimonio netto e il totale delle passività
- X5= rapporto ricavi di vendita e il totale delle attività

La prima variabile (X1) è rappresentata dall'indice di equilibrio finanziario. Essa esprime il valore delle attività liquide dell'azienda, messe in rapporto con la capitalizzazione aziendale.

La seconda variabile (X2), definita come indice di autofinanziamento delinea l'attitudine della società di reinvestire i propri utili in azienda.

La terza variabile (X3) esprime l'indice di redditività e delinea la produttività delle attività della società, ripulite da ogni condizionamento dei fattori finanziari o fiscali.

La variabile (X4) costituisce l'indice di solvibilità.

La variabile (X5) detta anche indice di rotazione dell'attivo indica l'attitudine della società di creare ricavi con un precisato valore dell'attivo.

La funzione discriminante viene formulata come segue:

$$Z = 1,981X1 + 9,841X2 + 1,951X3 + 3,206X4 + 4,037X5$$

Questa funzione è impiegata per analizzare la situazione della società ARST S.p.A. sia in termini consuntivi, riferiti al periodo 2015-2017, sia in termini prospettici relativi al periodo 2018.

ZONA DI SOLVIBILITÀ

Z > 8,105

ZONA GRIGIA

8,105 > Z > 4,86

ZONA DI RISCHIO

Z < 4,86

I valori di riferimento assumono il seguente significato:

- un valore dello Z score superiore a 8,105 significa che la società è considerata organicamente sana;
- un valore della funzione Z minore di 4,846 indica che la società è destinata a un probabile fallimento;
- se la funzione Z score assume un valore racchiuso fra 8,105 e 4,846 la società dovrebbe utilizzare delle cautele nella gestione aziendale.

La procedura adottata per la società ARST S.p.A. è riepilogata nelle tabelle che seguono:

IL MODELLO “Z SCORE”

| DATI | VALORI IN EURO | 2015 | 2016 | 2017 |
|---------------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | | 37.577.014 | 24.829.211 | 33.648.902 |
| TOTALE ATTIVITÀ | | 140.405.689 | 152.805.349 | 122.175.530 |
| RISERVE | | 30.776.272 | 31.384.321 | 28.180.509 |
| EBIT | | 2.200.747 | (1.681.311) | (7.055.516) |
| PATRIMONIO NETTO | | 32.203.321 | 28.999.519 | 19.601.033 |
| TOTALE PASSIVITÀ | | 140.405.689 | 152.805.349 | 122.175.530 |
| RICAVI | | 114.830.255 | 117.530.370 | 111.509.425 |
| VARIABILI | | 2015 | 2016 | 2017 |
| X1 | | 0,268 | 0,162 | 0,275 |
| X2 | | 0,219 | 0,205 | 0,231 |
| X3 | | 0,016 | (0,011) | (0,058) |
| X4 | | 0,229 | 0,190 | 0,160 |
| X5 | | 0,818 | 0,769 | 0,913 |
| MOLTIPLICATORE X1 | | 1,981 | 1,981 | 1,981 |
| MOLTIPLICATORE X2 | | 9,841 | 9,841 | 9,841 |
| MOLTIPLICATORE X3 | | 1,951 | 1,951 | 1,951 |
| MOLTIPLICATORE X4 | | 3,206 | 3,206 | 3,206 |
| MOLTIPLICATORE X5 | | 4,037 | 4,037 | 4,037 |
| VARIABILE X1 | | 0,530 | 0,322 | 0,546 |
| VARIABILE X2 | | 2,157 | 2,021 | 2,270 |
| VARIABILE X3 | | 0,031 | (0,021) | (0,113) |
| VARIABILE X4 | | 0,735 | 0,608 | 0,514 |
| VARIABILE X5 | | 3,302 | 3,105 | 3,685 |
| TOTALE Z SCORE | | 6,755 | 6,035 | 6,902 |

Nelle tabelle che seguono viene illustrato il budget 2018.

| DATI | VALORI IN EURO | 2018 | 2018* |
|---------------------------|----------------|--------------|--------------|
| ATTIVITÀ A BREVE | | 67.250.176 | 81.250.176 |
| PASSIVITÀ A BREVE | | 55.601.274 | 41.601.274 |
| CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | | 22.648.902 | 36.648.902 |
| TOTALE ATTIVITÀ | | 111.175.530 | 125.175.530 |
| RISERVE | | 8.601.033 | 22.601.033 |
| EBIT | | (11.000.000) | 3.000.000 |
| PATRIMONIO NETTO | | 8.601.033 | 22.601.033 |
| TOTALE PASSIVITÀ | | 113.574.497 | 99.574.497 |
| RICAVI | | 115.000.000 | 129.800.000 |
| VARIABILI | | 2015 | 2016 |
| X1 | | 0,204 | 0,293 |
| X2 | | 0,077 | 0,181 |
| X3 | | (0,099) | 0,024 |
| X4 | | 0,076 | 0,227 |
| X5 | | 1,034 | 1,037 |
| MOLTIPLICATORE X1 | | 1,981 | 1,981 |
| MOLTIPLICATORE X2 | | 9,841 | 9,841 |
| MOLTIPLICATORE X3 | | 1,951 | 1,951 |
| MOLTIPLICATORE X4 | | 3,206 | 3,206 |
| MOLTIPLICATORE X5 | | 4,037 | 4,037 |
| VARIABILE X1 | | 0,404 | 0,580 |
| VARIABILE X2 | | 0,761 | 1,777 |
| VARIABILE X3 | | (0,193) | 0,047 |
| VARIABILE X4 | | 0,243 | 0,728 |
| VARIABILE X5 | | 4,176 | 4,186 |
| TOTALE Z SCORE | | 5,391 | 7,317 |



Principio di Revisione n. 570 dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili

Il principio di revisione n° 570 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili sulla “Continuità Aziendale” fornisce un quadro delle situazioni che esprimono un potenziale rischio per la continuità aziendale (“going concern”).

Gli indicatori della crisi aziendale sono:

- Indicatori di natura finanziaria;
- Indicatori di natura gestionale;
- Indicatori di altra natura.

Gli indicatori di natura finanziaria attengono all’aspetto finanziario della gestione, essi mettono in rilievo gli elementi che incidono negativamente sulla sana gestione finanziaria.

Essi, sono stati individuati:

- a) in una situazione di deficit patrimoniale o di capitale circolante netto negativo;
- b) nella sussistenza di prestiti con scadenza fissa e vicini al termine, senza che vi siano delle prospettive di rinnovo o di rimborso;
- c) in una ingente dipendenza da prestiti a breve termine, adoperati per finanziare delle attività a lungo termine;
- d) in situazioni di interruzione del sostegno finanziario da parte di finanziatori e di altri creditori;
- e) in bilanci consuntivi o prospettici che evidenziano dei cash-flow negativi;
- f) nei principali indici economici e finanziari negativi o in continuo peggioramento;
- g) in elevate perdite operative o di valore delle attività che generano cash-flow;
- h) nella mancanza o nella discontinuità nella distribuzione dei dividendi;
- i) nella incapacità di saldare i debiti alla scadenza;
- j) nella impossibilità di rispettare le clausole contrattuali dei prestiti;
- k) nel peggioramento delle forme di pagamento concesse dai fornitori;
- l) nella incapacità di ottenere finanziamenti per lo sviluppo di nuovi prodotti, o per altri investimenti necessari.

Gli indicatori di natura gestionale sono individuati:

- a) nella instabilità della struttura amministrativo-esecutiva, con la perdita di amministratori o di dirigenti chiave senza riuscire a sostituirli;
- b) nella perdita di mercati fondamentali, di contratti di distribuzione, di concessioni o di fornitori importanti;
- c) nella inadeguata composizione numerica e qualitativa del fattore lavoro;
- d) nella difficoltà nel conservare il normale flusso di approvvigionamento da importanti fornitori.

Gli indicatori di altra natura sono individuati:

- a) nel capitale ridotto al di sotto dei limiti legali o la sua non conformità ad altre disposizioni normative;
- b) nella presenza di contenziosi legali che, in caso di soccombenza, potrebbero determinare degli obblighi di natura economica, nei confronti della controparte, difficili da onorare;
- c) nelle modifiche legislative o nelle politiche governative dalle quali si attendono effetti sfavorevoli all'impresa;
- d) negli obblighi di tutela ambientale non rispettati;
- e) nel termine della durata statutaria senza previsione di prolungamento;
- f) nella sopravvenuta mancanza dei requisiti per il mantenimento delle autorizzazioni amministrative necessarie allo svolgimento dell'attività d'impresa.

ESERCIZIO 2017

| DESCRIZIONE DEL RISCHIO | PROBABILITÀ | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------------|-----------|-------|
| | IMPOSSIBILE | IMPROBABILE | POCO PROBABILE | PROBABILE | CERTO |
| SITUAZIONE DI DEFICIT PATRIMONIALE O DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO NEGATIVO; | | X | | | |
| PRESTITI A SCADENZA FISSA E PROSSIMI ALLA SCADENZA SENZA CHE VI SIANO PROSPETTIVE VEROSIMILI DI RINNOVO O DI RIMBORSO; OPPURE ECCESSIVA DIPENDENZA DA PRESTITI A BREVE TERMINE PER FINANZIARE ATTIVITÀ A LUNGO TERMINE; | X | | | | |
| INDICAZIONI DI CESSAZIONE DEL SOSTEGNO FINANZIARIO DA PARTE DEI FINANZIATORI E ALTRI CREDITORI; | X | | | | |
| BILANCI STORICI O PROSPETTICI CHE MOSTRANO CASH FLOW NEGATIVI; | | | | | X |
| PRINCIPALI INDICI ECONOMICO-FINANZIARI NEGATIVI | | | | | X |
| CONSISTENTI PERDITE OPERATIVE O SIGNIFICATIVE PERDITE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ CHE GENERANO CASH FLOW; | | | | | X |
| INCAPACITÀ DI SALDARE I DEBITI ALLA SCADENZA; | | | | X | |
| CAMBIAMENTO DELLE FORME DI PAGAMENTO CONCESSE DAI FORNITORI DALLA CONDIZIONE "A CREDITO" ALLA CONDIZIONE "PAGAMENTO ALLA CONSEGNA"; | | | | X | |
| INCAPACITÀ DI OTTENERE FINANZIAMENTI PER LO SVILUPPO DI NUOVI PRODOTTI OVVERO PER ALTRI INVESTIMENTI NECESSARI. | X | | | | |
| PERDITA DI AMMINISTRATORI O DI DIRIGENTI CHIAVE SENZA RIUSCIRE A SOSTITUIRLI; | X | | | | |
| PERDITA DI MERCATI FONDAMENTALI, DI CONTRATTI DI DISTRIBUZIONE, DI CONCESSIONI O DI FORNITORI IMPORTANTI | X | | | | |
| DIFFICOLTÀ NELL'ORGANICO DEL PERSONALE O DIFFICOLTÀ NEL MANTENERE IL NORMALE FLUSSO DI APPROVVIGIONAMENTO DA IMPORTANTI FORNITORI | | | | X | |
| CAPITALE RIDOTTO AL DI SOTTO DEI LIMITI LEGALI O NON CONFORMITÀ AD ALTRE NORME DI LEGGE; | X | | | | |
| CONTENZIOSI LEGALI E FISCALI CHE, IN CASO DI SOCCOMBENZA, POTREBBERO COMPORTARE OBBLIGHI DI RISARCIMENTO CHE L'IMPRESA NON È IN GRADO DI RISPETTARE; | X | | | | |
| MODIFICHE LEGISLATIVE O POLITICHE GOVERNATIVE DALLE QUALI SI ATTENDONO EFFETTI SFAVOREVOLI ALL'IMPRESA | | | | X | |

BUDGET 2018 - 2018*

| DESCRIZIONE DEL RISCHIO | PROBABILITÀ | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------------|-----------|-------|
| | IMPOSSIBILE | IMPROBABILE | POCO PROBABILE | PROBABILE | CERTO |
| SITUAZIONE DI DEFICIT PATRIMONIALE O DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO NEGATIVO; | | 2018* | | 2018 | |
| PRESTITI A SCADENZA FISSA E PROSSIMI ALLA SCADENZA SENZA CHE VI SIANO PROSPETTIVE VEROSIMILI DI RINNOVO O DI RIMBORSO; OPPURE ECCESSIVA DIPENDENZA DA PRESTITI A BREVE TERMINE PER FINANZIARE ATTIVITÀ A LUNGO TERMINE; | X | | | | |
| INDICAZIONI DI CESSAZIONE DEL SOSTEGNO FINANZIARIO DA PARTE DEI FINANZIATORI E ALTRI CREDITORI; | X | | | | |
| BILANCI STORICI O PROSPETTICI CHE MOSTRANO CASH FLOW NEGATIVI; | | 2018* | | 2018 | |
| PRINCIPALI INDICI ECONOMICO-FINANZIARI NEGATIVI | | | | | X |
| CONSISTENTI PERDITE OPERATIVE O SIGNIFICATIVE PERDITE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ CHE GENERANO CASH FLOW; | | | | | X |
| INCAPACITÀ DI SALDARE I DEBITI ALLA SCADENZA; | | | 2018* | | 2018 |
| CAMBIAMENTO DELLE FORME DI PAGAMENTO CONCESSE DAI FORNITORI DALLA CONDIZIONE "A CREDITO" ALLA CONDIZIONE "PAGAMENTO ALLA CONSEGNA"; | | | | X | |
| INCAPACITÀ DI OTTENERE FINANZIAMENTI PER LO SVILUPPO DI NUOVI PRODOTTI OVVERO PER ALTRI INVESTIMENTI NECESSARI. | X | | | | |
| PERDITA DI AMMINISTRATORI O DI DIRIGENTI CHIAVE SENZA RIUSCIRE A SOSTITUIRLI; | X | | | | |
| PERDITA DI MERCATI FONDAMENTALI, DI CONTRATTI DI DISTRIBUZIONE, DI CONCESSIONI O DI FORNITORI IMPORTANTI | X | | | | |
| DIFFICOLTÀ NELL'ORGANICO DEL PERSONALE O DIFFICOLTÀ NEL MANTENERE IL NORMALE FLUSSO DI APPROVVIGIONAMENTO DA IMPORTANTI FORNITORI | | | X | | |
| CAPITALE RIDOTTO AL DI SOTTO DEI LIMITI LEGALI O NON CONFORMITÀ AD ALTRE NORME DI LEGGE; | | | 2018* | 2018 | |
| CONTENZIOSI LEGALI E FISCALI CHE, IN CASO DI SOCCOMBENZA, POTREBBERO COMPORTARE OBBLIGHI DI RISARCIMENTO CHE L'IMPRESA NON È IN GRADO DI RISPETTARE; | X | | | | |
| MODIFICHE LEGISLATIVE O POLITICHE GOVERNATIVE DALLE QUALI SI ATTENDONO EFFETTI SFAVOREVOLI ALL'IMPRESA | | | X | | |

RIEPILOGO PER PROBABILITÀ DI RISCHIO

| PROBABILITÀ | ESERCIZIO 2017 | BUDGET 2018 | BUDGET 2018* |
|----------------|----------------|-------------|--------------|
| IMPOSSIBILE | 7 | 6 | 6 |
| IMPROBABILE | 1 | 0 | 2 |
| POCO PROBABILE | 2 | 2 | 4 |
| PROBABILE | 2 | 4 | 1 |
| CERTO | 3 | 3 | 2 |

Conclusioni finali

La metodologia di analisi condotta con tre differenti tecniche, analisi di bilancio, modello Altman e modello elaborato sulla base dello studio della “Commissione paritetica per i principi di revisione” del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, convergono nel suggerire una particolare attenzione sulla gestione della Società determinata dagli attuali e prospettici risultati d’esercizio.

In considerazione di ciò l’Amministratore Unico ritiene che il rischio di crisi aziendale relativo alla società ARST S.p.A. sia non trascurabile e necessiti di interventi importanti da condividere con il Socio.

Sia l’analisi a consuntivo che quella prospettica mettono in risalto:

- come il rischio di fallibilità, elaborato con il modello “Z score” o di Altman, adattato alla realtà italiana sia ridotto. Il valore individuato nel corso degli anni passati, nonché quello prospettico, si pone però ad un livello di rischio più alto di quello previsto come discriminante fra le aziende sane e le aziende a rischio di fallimento;
- sulla base degli indici dei rischi aziendali elaborati dalla “Commissione paritetica per i principi di revisione” del Consiglio Nazionale dei dottori commercialisti e del Consiglio nazionale dei ragionieri, emerge per l’esercizio 2018 che, senza gli interventi auspicati nel budget (2018*), il rischio di crisi aziendale diventi molto probabile;
- tutti gli indici di bilancio indicano a preventivo una situazione patrimoniale, finanziaria ed economica in netto peggioramento nell’ipotesi 2018 a condizioni

invariate. L'auspicata integrazione delle condizioni contrattuali (2018*) riportano, invece, gli indicatori in una situazione in linea con i precedenti esercizi, per quanto rimanga necessario, anche in questo caso, un livello elevato di attenzione a garanzia della necessaria continuità aziendale.

Da rimarcare nel presente programma di valutazione del rischio aziendale la forte coerenza dei tre modelli utilizzati, i quali hanno portato al medesimo risultato evidenziando un rischio elevato di crisi aziendale che si attenua notevolmente con la richiesta di integrazione del corrispettivo, peraltro previsto negli attuali contratti, richiesto della Società.

L'Amministratore Unico ha comunicato al Collegio Sindacale di aver ricevuto rassicurazioni dal Socio che le richieste di integrazione del corrispettivo sono suscettibili di essere accolte in quanto coerenti con le previsioni contrattuali. L'accoglimento necessita, però, di una specifica attività di ricerca delle risorse da parte della RAS e di una apposita norma che dovrà essere inserita in sede di Finanziaria regionale 2019 che sarà, presumibilmente, approvata entro il 31 dicembre 2018. Nel caso ritenuto improbabile che tali previsioni non si avverassero l'Amministratore prenderà le necessarie iniziative previste dalla legge tra cui l'immediata convocazione dell'Assemblea dei Soci per le opportune decisioni.



Attività di Ricerca e di Sviluppo e di Adeguamento Tecnologico e Organizzativo

Nel 2017 ARST nell'ottica di incrementare la produttività dei propri dipendenti e di aumentare i livelli di sicurezza della rete ha implementato diverse funzioni:

Piattaforma Collaborativa Google G Suite

Sono state avviate le analisi che hanno portato alla dotazione della piattaforma di collaborazione Google - G Suite. Con tale piattaforma sono stati migliorati i sistemi di posta elettronica e calendario già in uso, ottimizzandoli con l'associazione di spazio di archiviazione illimitato in cloud per ogni utente di dominio, con la possibilità di condivisione di file e cartelle aumentando i livelli di sicurezza e performance della rete grazie agli strumenti messi a disposizione dell'Amministratore di Sistema.

Allestimento Sale Riunioni Multimediali

Parallelamente all'attivazione della G Suite, si è provveduto a dotare alcune sale riunioni delle apparecchiature utili allo svolgimento di videoconferenze per l'erogazione di attività di e-learning al personale (corsi per l'acquisizione della qualifica di Agente Polizia Amministrativa ex L.R. del 3 luglio 2015 n. 17, corsi di guida sicura sulla sicurezza e prevenzione dei sinistri riservata ai conducenti di autobus gli O.E., attività di aggiornamento specifico per i vari Servizi Aziendali) erogati sia da docenti interni all'Azienda che da organizzazioni esterne.

Cyber Security

Tutte le sedi remote, sono state dotate di nuovi Firewall coordinati con i dispositivi già presenti nel Data Center della Direzione Centrale.

Inoltre, grazie alla dotazione della Google G Suite, è stata reso operativo il management dei dispositivi portatili aziendali tramite MDM (Mobile Device Management) in modo da permettere all'Amministratore di Sistema di bloccare e azzerare i dati presenti sui vari dispositivi garantendo la sicurezza dei dati aziendali in caso di smarrimento, così come prescritto dal GDPR.

Attività di Predisposizione Connessioni di Rete

È continuato il percorso propedeutico alla messa in esercizio del progetto SIBEM-RAS-COM. Nello specifico sono state implementate le connessioni tra i vari depositi e i rotabili (allestiti nel 2016), per la comunicazione Wi-Fi Short Range. Sono state implementate connessioni in LAN in alcuni depositi già dotati di infrastruttura di rete

RTR (Rete Telematica Regionale) e nei depositi non dotati di questo tipo di infrastruttura sono state allestite connessioni UMTS/GPRS.

In entrambi gli allestimenti sono stati mantenuti alti livelli di sicurezza informatica grazie alla dotazioni di idonei Firewall.

Adeguamento Emittitrici Self Service

Tutte le 20 Emittitrici Self Service RTVM Aziendali, installate sul territorio regionale, sono state aggiornate per rendere possibili anche i pagamenti tramite Carte di Credito e Bancomat in modalità Contact-Less.

Sulle 10 emittitrici installate tra il 2012 e il 2013 è stato effettuato un adeguamento hardware e software ai nuovi standard con la sostituzione dei POS, divenuti obsoleti dal punto di vista della sicurezza.

Tutto il parco delle emittitrici è attualmente dotato di POS funzionanti secondo gli attuali standard tecnologici.

Disaster Recovery

È proseguito il piano di ammodernamento dell'infrastruttura informatica Aziendale con la dotazione di un sistema di Disaster Recovery. Il Data Center ARST - ubicato presso la Direzione Centrale di via Posada che contiene i Dati relativi a tutti i sistemi informatici utilizzati (tra cui IVU-SAP-AVM) - è stato potenziato e duplicato nella sede di Piazza Matteotti, indicata come sede secondaria, che entrerebbe in funzione nel giro di poche ore assicurando la continuità operativa Aziendale in caso di improvviso fuori Servizio del Data Center primario.

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 del C.C.

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, successivamente modificato con deliberazione di G.R. 42/5 del 23 ottobre 2012.

Informazioni Attinenti al 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 2017, 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 2017 sono stati effettuati n. 6 scioperi (4 nazionali, 1 regionale, 1 provinciale, di cui 4 proclamati da una sigla, 1 proclamato da tutte le sigle e 1 da quattro sigle su cinque). Gli scioperi nazionali hanno riguardato sostanzialmente rivendicazioni dei sindacati di base (CUB e USB) contro le politiche del governo. Quello regionale e quello provinciale sono riferiti a problematiche di tipo specifico, essenzialmente relative a contrasti sull'organizzazione del lavoro ed allo stato delle infrastrutture locali.

Il costo del personale, al lordo degli oneri CCNL oggetto di rimborso, impegna il 72,82% del totale dei costi della produzione aziendale, in leggero calo rispetto all'anno precedente (72,94%), mentre in valore assoluto si è registrata una riduzione di 641.991 euro pari allo 0,76%.

I minori oneri, rispetto al 2016, sono dovuti essenzialmente alla riduzione del parametro medio aziendale e all'incremento dei contratti part-time degli operatori di esercizio (passati da 56 nel 2016 a 103 nel 2017).

Quanto sopra si è verificato nonostante un leggero incremento della forza media e l'aumento derivante dagli oneri del CCNL - che si ricorda non è stato, ancora, riconosciuto alla Società nonostante sia contrattualmente prevista la sua copertura da parte di RAS - entrato a pieno regime a partire dalla mensilità di ottobre 2017, con un peso percentuale pari al 3,3% circa del monte retribuzioni.

Si è confermata anche nel 2017, 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 riportato il personale medio del 2017 a confronto con il 2016.

La forza numerica media è aumentata di 16 unità; a livello di valori medi le variazioni sono più contenute, ma ugualmente in incremento rispetto all'anno precedente (+0,7%).

MEDIA PERSONALE

| | 2017 | 2016 | Δ |
|--------|-------|-------|----|
| TOTALE | 2.183 | 2.167 | 16 |

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

PERSONALE FORZA MEDIA

| QUALIFICA | MEDIA 2017 | MEDIA 2016 | Δ% |
|------------------------|--------------|--------------|------------|
| DIRIGENTI E IMPIEGATI | 192,25 | 184,33 | 4,3 |
| CONDUCENTI | 1182,67 | 1173,83 | 0,8 |
| CONTROL.RI E VERIFIC. | 61,17 | 61,17 | |
| OPERAI BUS | 89,33 | 93,58 | (4,5) |
| AUSILIARI | 68,42 | 72,92 | (6,2) |
| MACCHINISTI | 57,33 | 61,67 | (7,0) |
| SCORTA TRENI | 67,25 | 60,00 | 12,1 |
| PERSONALE STAZIONI | 88,08 | 89,08 | (1,1) |
| OPERAI TRENI | 106,25 | 109,83 | (3,3) |
| IMPIANTI SPECIALI | 31,00 | 31,83 | (2,6) |
| MANUTENZIONE LINEA | 112,42 | 118,25 | (4,9) |
| GUARDIA BARRIERE | 48,33 | 52,75 | (8,4) |
| ASSUNTORI | 78,42 | 58,00 | 35,2 |
| TOTALE GENERALE | 2.183 | 2.167 | 0,7 |

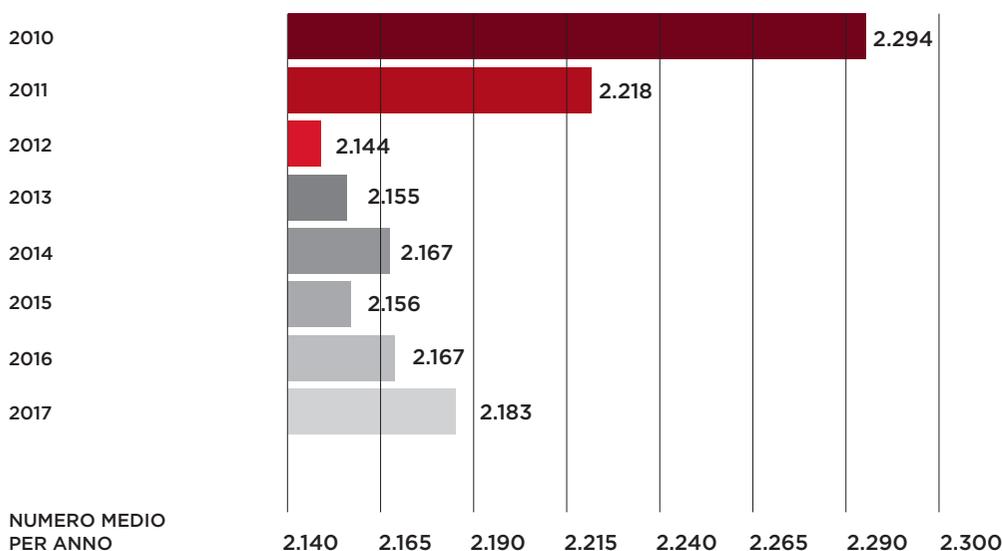
Non si rilevano particolari variazioni per ciascuna delle categorie nelle quali è stato suddiviso il personale aziendale. Le nuove assunzioni si sono concentrate sul personale di guida (Operatori di Esercizio) con un incremento percentuale dello 0,8% (in valore assoluto di 9 unità). Le altre variazioni sono in prevalenza da attribuire ai processi di assunzione di nuove unità qualificate (ingegneri) per la gestione dei nuovi processi in corso (SGS) e selezioni interne.

È stato infatti avviato 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.

L'avvio del sistema SGS ha inoltre determinato un notevole incremento percentuale degli assuntori, rispetto all'anno precedente, in misura pari al 35,2%.

Occorre inoltre sottolineare che oltre il 60% del personale (61,05%) ha più di 50 anni di età ed il 37,2% ha più di 55 anni. Solo il 12,27% 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 di 111 unità, vedi grafico, che è la conseguenza dei processi di riorganizzazione ed 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%) ai 443 del 2017 (con ulteriore incremento rispetto al 2016 pari 2,78%). 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 19,9% del 2016 ed al 20,3 % del 2017. 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 ed alle 13.933 del 2017 (comprese quelle concesse nel rispetto della L.151).

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.

Formazione del Personale

Nel corso dell'anno, in base al documento di programmazione di formazione triennale 2015-2016-2017 ed alle esigenze successivamente intervenute, sono stati attivati i seguenti percorsi formativi:

- a) dirigenti e preposti, emergenza antincendio, operatori addetti alla conduzione di piattaforme di lavoro mobili, personale neo-assunto), ai sensi del D.Lgs n.81/2008, che hanno interessato 91 dipendenti, dei settori manutenzioni e impiegati, per complessive 1.052 h;
- b) azioni formative destinate al personale addetto all'accertamento ed alla contestazione delle violazioni previste dalla L.R. del 3 luglio 2015 n. 17, per l'acquisizione della qualifica di Agente di Polizia Amministrativa, che ha interessato 76 unità del settore ferroviario e metrotranviario per complessive 6.080 h;

- c) responsabili nei Sistemi di Gestione sulla Sicurezza Ferroviaria che ha coinvolto 2 unità per un totale di 112 ore;
- d) responsabile nell'ambito Privacy (DPO e Amministratore di Sistema) in attuazione del General Data Protection Regulation, Regolamento UE 679/2016, che ha interessato 3 unità per complessive 120 h;
- e) percorso formativo che ha interessato i dirigenti e altro personale nell'ambito della Trasparenza e dell'Anticorruzione nel quale sono state coinvolte 13 unità per complessive 384 h;
- f) altri interventi formativi nei diversi settori aziendali per l'aggiornamento delle competenze professionali per 200 h.

Il personale coinvolto nella formazione nel 2017 è di 205 unità per complessive 7.948 h.

DELIBERA

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, 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 2017, da cui risulta una perdita pari a 9.398.476 euro (3.203.802 euro nel 2016);
- preso atto delle Relazioni del Collegio Sindacale e del Revisore,

delibera

- a. di approvare la relazione dell'Amministratore Unico sull'andamento della gestione;
- b. di approvare lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e le Note Illustrative del Bilancio al 31 dicembre 2017 e i relativi allegati;
- c. di coprire la perdita dell'Esercizio con utilizzo del *Fondo riserva disponibile*;
- d. 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.

Chicco Porcu

Amministratore Unico

BILANCIO DI ESERCIZIO

| ATTIVITÀ | 2017 | 2016 | 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 | 1.546.246 | 1.537.018 | 9.228 |
| F.DO AMM. SOFTWARE APPLICATIVO (-) | (1.532.223) | (1.498.279) | (33.944) |
| TOTALE | 14.023 | 38.739 | (24.716) |
| 6. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI | 99.131.867 | 96.094.396 | 3.037.471 |
| 7. ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | | | |
| SPESE PLURIENNALI DA AMMORTIZZARE | 1.526.839 | 1.526.839 | |
| F. AMM. SPESE DA AMMORTIZZARE (-) | (1.191.532) | (1.057.410) | (134.122) |
| TOTALE | 335.307 | 469.429 | (134.122) |
| TOTALE IMMOBIL. IMMATERIALI | 99.481.197 | 96.602.564 | 2.878.633 |
| II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI | | | |
| 1. TERRENI E FABBRICATI | | | |
| TERRENI | 5.517.695 | 5.517.695 | |
| F.DO AMM.TO TERRENI (-) | | | |
| TOTALE | 5.517.695 | 5.517.695 | |
| FABBRICATI INDUSTRIALI | 48.135.465 | 48.135.465 | |
| F. AMM.TO FABBRICATI INDUSTRIALI (-) | (19.838.557) | (18.136.028) | (1.702.529) |
| F.DO SVALUTAZIONE FABB. INDUSTRIALI (-) | (1.703.682) | (1.703.682) | |
| TOTALE | 26.593.226 | 28.295.755 | (1.702.529) |
| TOTALE TERRENI E FABBRICATI | 32.110.921 | 33.813.450 | (1.702.529) |
| 2. IMPIANTI E MACCHINARIO | | | |
| IMPIANTI E MACCHINARI | 2.200.766 | 2.115.030 | 85.736 |
| F. DO AMM.TO IMPIANTI E MACCHINARI (-) | (1.749.547) | (1.668.862) | (80.685) |
| TOTALE | 451.219 | 446.168 | 5.051 |
| TOTALE IMPIANTI E MACCHINARIO | 451.219 | 446.168 | 5.051 |
| | | | SEGUE |

| ATTIVITÀ | 2017 | 2016 | Δ |
|---|------------------|------------------|--------------------|
| B) IMMOBILIZZAZIONI | | | |
| II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI | | | |
| 3. ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI | | | |
| A) MOBILIO E ATTREZZATURA | | | |
| MOBILI, ARREDI E MACCHINE UFFICIO | 24.179 | 21.789 | 2.390 |
| F. AMM. MOBILI, ARREDI E MACCH. UFFICIO (-) | (20.882) | (20.353) | (529) |
| TOTALE | 3.297 | 1.436 | 1.861 |
| MOBILIO E ATTREZZATURA | 941.877 | 928.270 | 13.607 |
| F. DO AMM.TO MOBILIO E ATTREZZATURA (-) | (899.886) | (892.269) | (7.617) |
| TOTALE | 41.991 | 36.001 | 5.990 |
| TOTALE MOBILIO E ATTREZZATURA | 45.288 | 37.437 | 7.851 |
| B) VEICOLI | | | |
| VEICOLI DI LINEA | 40.431.768 | 40.431.768 | |
| F.DO AMM.TO VEICOLI DI LINEA (-) | (39.448.829) | (37.909.676) | (1.539.153) |
| TOTALE | 982.939 | 2.522.092 | (1.539.153) |
| VEICOLI AUSILIARI | 491.141 | 491.141 | |
| F.DO AMM.TO VEICOLI AUSILIARI (-) | (485.978) | (482.535) | (3.443) |
| TOTALE | 5.163 | 8.606 | (3.443) |
| MACCHINE EMETTITRICI E OBLIT. | 735.168 | 698.874 | 36.294 |
| F.DO AMM.TO MACCHINE EMETT. E OBLIT. (-) | (695.489) | (676.166) | (19.323) |
| TOTALE | 39.679 | 22.708 | 16.971 |
| COSTRUZIONI LEGGERE | 403.102 | 403.102 | |
| F.DO AMM.TO COSTRUZIONI LEGGERE (-) | (390.522) | (383.871) | (6.651) |
| TOTALE | 12.580 | 19.231 | (6.651) |
| TOTALE VEICOLI | 1.040.361 | 2.572.637 | (1.532.276) |
| C) APPARECCHIATURE PER ELABORAZIONE DATI | | | |
| APPARECCHIATURE PER ELABORAZIONI DATI | 1.605.092 | 1.597.632 | 7.460 |
| F.DO AMM. APPAR. PER ELABOR. DATI (-) | (1.533.635) | (1.495.579) | (38.056) |
| TOTALE | 71.457 | 102.053 | (30.596) |
| TOTALE APPARECCHIATURE PER ELABORAZIONE DATI | 71.457 | 102.053 | (30.596) |

| ATTIVITÀ | 2017 | 2016 | Δ |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| B) IMMOBILIZZAZIONI | | | |
| D) ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA | | | |
| ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA | 988.117 | 988.117 | |
| F.DO AMM. ATTREZZ. E DOTAZIONI OFFICINA (-) | (906.878) | (889.339) | (17.539) |
| TOTALE | 81.239 | 98.778 | (17.539) |
| TOTALE ATTREZZATURE E DOTAZIONI OFFICINA | 81.239 | 98.778 | (17.539) |
| 4. ALTRI BENI MATERIALI | | | |
| 5. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI | | | |
| A) IMM. MAT. IN CORSO E ACC. FABBR.Industr. | 49.485.825 | 34.155.091 | 15.330.734 |
| B) ALTRE IMMOB. MATERIALI IN CORSO E ACCONTI | | | |
| TOTALE IMMOBIL. MATERIALI | 83.286.310 | 71.225.614 | 12.060.696 |
| III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE | | | |
| 1. PARTECIPAZIONI | | | |
| C) PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE | 12.150 | 12.150 | |
| 2. CREDITI IMMOBILIZZATI | | | |
| 3. ALTRI TITOLI | | | |
| 4. (*) | | | |
| TOTALE IMMOBIL. FINANZIARIE | 12.150 | 12.150 | |
| TOTALE IMMOBILIZZAZIONI | 182.779.657 | 167.840.328 | 14.939.329 |
| C) ATTIVO CIRCOLANTE | | | |
| I. RIMANENZE | | | |
| 1. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO | 15.431.440 | 15.303.175 | 128.265 |
| 2. ACCONTI | 229.595 | 334.450 | (104.855) |
| 6. ALTRE | | | |
| TOTALE RIMANENZE | 15.661.035 | 15.637.625 | 23.410 |
| SEGUE | | | |

| ATTIVITÀ | 2017 | 2016 | 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 | |
| A.2.) CREDITI ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO | 6.273.961 | 5.412.855 | 861.106 |
| B) ALTRI CREDITI VERSO UTENTI E CLIENTI | | | |
| B.1.) CREDITI PER SERVIZI DA FATTURARE | 13.643.386 | 25.148.910 | (11.505.524) |
| B.2.) EFFETTI ATTIVI | | | |
| B.3.) NOTE DI CREDITO DA RICEVERE | 292.953 | 211.063 | 81.890 |
| C) FONDO SVALUTAZIONE CREDITI | (2.899.166) | (1.909.894) | (989.272) |
| 2. ALTRI CREDITI | | | |
| D) VERSO ALTRI | 20.506 | 20.296 | 210 |
| D.2.) REGIONE | 21.463.851 | 32.132.109 | (10.668.258) |
| D.3.) ALTRI ENTI TERRITORIALI | 26.037 | (15.213) | 41.250 |
| D.5) CREDITI V/STATO | 6.007.083 | 7.837.075 | (1.829.992) |
| D.6.) CREDITI DIVERSI | | | |
| D.6.1.) CREDITI VERSO IL PERSONALE | 129.620 | 152.764 | (23.144) |
| D.6.2.) CREDITI VERSO L'ERARIO | 6.637.197 | 22.798.563 | (16.161.366) |
| D.6.3) CREDITI PER DEPOSITI CAUZIONALI | | | |
| D.6.4.) CREDITI DIVERSI | 4.907.797 | 4.685.394 | 222.403 |
| 3. ALTRI CREDITI SCADENTI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO | 711 | 241 | 470 |
| TOTALE CREDITI | 56.945.788 | 96.916.015 | (39.970.227) |
| 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 | 2017 | 2016 | Δ |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| C) ATTIVO CIRCOLANTE | | | |
| IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE | | | |
| 1. DEPOSITI BANCARI E POSTALI | | | |
| A) TESORERIE | | | |
| B) BANCHE | 16.361.892 | 932.079 | 15.429.813 |
| C) POSTE | 289.400 | 119.573 | 169.827 |
| 2. ASSEgni | | | |
| 3. DENARO E VALORI IN CASSA | | | |
| A) CASSE CONTANTE E VALORI ASSIMILATI | 34.945 | 26.819 | 8.126 |
| B) CASSE AGENZIE | 22.420 | 15.175 | 7.245 |
| TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE | 16.708.657 | 1.093.646 | 15.615.011 |
| TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE | 89.315.480 | 113.647.286 | (24.331.806) |
| D) RATEI E RISCONTI ATTIVI | | | |
| 2. RISCONTI ATTIVI | 1.585.750 | 1.567.222 | 18.528 |
| TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI | 1.585.750 | 1.567.222 | 18.528 |
| TOTALE GENERALE | 273.680.887 | 283.054.836 | (9.373.949) |

| PASSIVITÀ | 2017 | 2016 | Δ |
|---|-------------------|-------------------|--------------------|
| A) PATRIMONIO NETTO | | | |
| I. CAPITALE SOCIALE | 819.000 | 819.000 | |
| III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE | 8.898.490 | 8.898.490 | |
| IV. FONDO RISERVA | 84.684 | 84.684 | |
| VI. RISERVE STATUTARIE O REGOLAMENTARI | | | |
| VII. ALTRE RISERVE, DISTINTAMENTE INDICATE | | | |
| A) FONDO CONTRIBUTI IN C/ CAPITALE PER INVESTIMENTI | | | |
| B) ALTRE RISERVE FACOLTATIVE | 14.637.103 | 17.263.268 | (2.626.165) |
| D) RISERVE AVANZO DI FUSIONE | 4.560.232 | 4.560.232 | |
| VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO | | 577.647 | (577.647) |
| IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO | (9.398.476) | (3.203.802) | (6.194.674) |
| TOTALE PATRIMONIO NETTO | 19.601.033 | 28.999.519 | (9.398.486) |
| B) FONDI PER RISCHI E ONERI | | | |
| 1. FONDI PER TRATTAMENTO DI QUIESCENZA E OBBLIGHI SIMILI | | | |
| 2. FONDI PER IMPOSTE | | | |
| 3. ALTRI | 6.685.009 | 5.414.321 | 1.270.688 |
| TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI | 6.685.009 | 5.414.321 | 1.270.688 |
| C) TRATTAM. FINE RAPPORTO LAV. SUBORD. | | | |
| 1. FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO | 30.483.741 | 32.334.002 | (1.850.261) |
| TOTALE TRATT. FINE RAPP. LAV. SUB. | 30.483.741 | 32.334.002 | (1.850.261) |

| PASSIVITÀ | 2017 | 2016 | Δ |
|--|--------------------|--------------------|---------------------|
| D) DEBITI | | | |
| 2. DEBITI VERSO BANCHE E POSTE | 13.406.949 | 10.798.703 | 2.608.246 |
| 3. MUTUI | | | |
| 4. DEBITI PER ACCONTI | | | |
| 5. DEBITI VERSO FORNITORI | 37.692.157 | 48.228.239 | (10.536.082) |
| 6. DEBITI DIVERSI | | | |
| B) DEBITI DIVERSI | 42.747 | 52.563 | (9.816) |
| C) DEBITI V/ALTRE AZIENDE DI TRASPORTO | 40.698 | 20.383 | 20.315 |
| E) DEBITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTI | | | |
| 7. DEBITI TRIBUTARI | | | |
| A) ERARIO C/IRPEF | 1.990.745 | 10.572.780 | (8.582.035) |
| D) DEBITI TRIBUTARI DIVERSI | 343.317 | 1.359.150 | (1.015.833) |
| 8. DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE | 2.686.011 | 5.033.526 | (2.347.515) |
| 9. ALTRI DEBITI | | | |
| A) DEBITI V/TERZI C/AMM.NE PERSONALE | | | |
| B) DEBITI PER DEPOSITI CAUZIONALI | 356.469 | 353.795 | 2.674 |
| C) DEBITI VERSO I DIPENDENTI | 3.663.981 | 3.976.482 | (312.501) |
| 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 | 60.223.074 | 80.395.621 | (20.172.547) |
| E) RATEI E RISCONTI PASSIVI | | | |
| 1. RATEI PASSIVI | | | |
| 2. RISCONTI PASSIVI | 156.688.030 | 135.911.373 | 20.776.657 |
| 3. RISCONTI PASSIVI PLURIENNALI | | | |
| TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI | 156.688.030 | 135.911.373 | 20.776.657 |
| TOTALE GENERALE | 273.680.887 | 283.054.836 | (9.373.949) |

| | 31/12/2017 | 31/12/2016 |
|--|--------------------|--------------------|
| A) VALORE DELLA PRODUZIONE | | |
| 1. RICAVI DALLE VENDITE E PRESTAZIONI | 108.251.356 | 116.194.703 |
| 5. ALTRI RICAVI E PROVENTI | | |
| ALTRI | 33.275.027 | 34.439.690 |
| TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI | 33.275.027 | 34.439.690 |
| TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE | 141.526.383 | 150.634.393 |
| B) COSTI DELLA PRODUZIONE: | | |
| 6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI | 25.617.631 | 24.081.072 |
| 7. PER SERVIZI | 21.231.843 | 21.267.886 |
| 8. PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI | 7.784.666 | 10.269.124 |
| 9. PER IL PERSONALE | | |
| A) SALARI E STIPENDI | 60.090.199 | 60.260.910 |
| B) ONERI SOCIALI | 19.136.469 | 19.642.830 |
| C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO | 4.617.309 | 4.582.229 |
| E) ALTRI COSTI | 78.597 | 1.363.713 |
| TOTALE COSTI PER IL PERSONALE | 83.922.574 | 85.849.682 |
| 10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI | | |
| A) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | 168.066 | 181.290 |
| B) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI | 3.415.521 | 3.241.834 |
| TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI | 3.583.587 | 3.423.124 |
| 11. VARIAZ. RIMAN. DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI | (128.265) | (532.946) |
| 12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI | 4.429.272 | 6.171.645 |
| 14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE | 2.383.109 | 1.819.116 |
| TOTALE COSTI PER LA PRODUZIONE | 148.824.417 | 152.348.703 |
| DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B) | (7.298.034) | (1.714.310) |

| | 31/12/2017 | 31/12/2016 |
|--|--------------------|--------------------|
| C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI: | | |
| 16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI: | | |
| A) DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI | | |
| ALTRI | 70.477 | 16.720 |
| TOT. PROVENTI FINANZ. DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI | 70.477 | 16.720 |
| D) PROVENTI DIVERSI DAI PRECEDENTI | | |
| TOTALE ALTRI PROVENTI FINANZIARI | 70.477 | 16.720 |
| 17. INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI | | |
| ALTRI | 1.818.054 | 1.153.348 |
| TOTALE INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI | 1.818.054 | 1.153.348 |
| TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (C) | (1.747.577) | (1.136.628) |
| (15+16-17+-17-BIS) | | |
| D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE: | | |
| TOT. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE (18-19) | | |
| RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE | (9.045.611) | (2.850.938) |
| (A-B+-C+-D) | | |
| 20. IMPOSTE REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE | | |
| IMPOSTE CORRENTI | 352.865 | 352.864 |
| TOT. IMPOSTE REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE | 352.865 | 352.864 |
| 21. UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO | (9.398.476) | (3.203.802) |

RENDICONTO FINANZIARIO

| | 2017 | 2016 |
|--|--------------|--------------|
| A. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ OPERATIVA (METODO INDIRETTO) | | |
| UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO | (9.398.476) | (3.203.802) |
| IMPOSTE SUL REDDITO | 352.865 | 352.864 |
| INTERESSI PASSIVI/(ATTIVI) (DIVIDENDI) | 1.747.577 | 1.136.628 |
| (PLUSVALENZE)/MINUSVALENZE DERIVANTI DALLA CESSIONE DI ATTIVITÀ | | |
| 1. UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO PRIMA D'IMPOSTE SUL REDDITO, INTERESSI, DIVIDENDI E PLUS/MINUSVALENZE DA CESSIONE | (7.298.034) | (1.714.310) |
| RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | | |
| ACCANTONAMENTI AI FONDI | 4.429.272 | 889.622 |
| AMMORTAMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI | 3.583.587 | 1.234.607 |
| SVALUTAZIONI PER PERDITE DUREVOLI DI VALORE | | |
| RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE DI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI CHE NON COMPORTANO MOVIMENTAZIONI MONETARIE | | |
| ALTRE RETTIFICHE IN AUMENTO / (IN DIMINUZIONE) PER ELEMENTI NON MONETARI | | |
| TOTALE RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 8.012.859 | 2.124.229 |
| 2. FLUSSO FINANZIARIO PRIMA DELLE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 714.825 | 409.919 |
| VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | | |
| DECREMENTO/(INCREMENTO) DELLE RIMANENZE | (23.410) | (500.357) |
| DECREMENTO/(INCREMENTO) DEI CREDITI VERSO CLIENTI | 11.551.800 | 11.509.533 |
| INCREMENTO/(DECREMENTO) DEI DEBITI VERSO FORNITORI | (10.536.082) | 13.449.515 |
| DECREMENTO/(INCREMENTO) RATEI E RISCONTI ATTIVI | (18.528) | (9.393) |
| INCREMENTO/(DECREMENTO) RATEI E RISCONTI PASSIVI | 20.776.657 | 17.614.293 |
| ALTRI DECREMENTI / (ALTRI INCREMENTI) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 15.820.851 | (9.131.758) |
| TOTALE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 37.571.288 | 32.931.833 |
| 3. FLUSSO FINANZIARIO DOPO LE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO | 38.286.113 | 33.341.752 |
| ALTRE RETTIFICHE | | |
| INTERESSI INCASSATI/(PAGATI) | (1.747.577) | (1.136.628) |
| (IMPOSTE SUL REDDITO PAGATE) | | (352.864) |
| DIVIDENDI INCASSATI | | |
| (UTILIZZO DEI FONDI) | (5.008.845) | (2.007.403) |
| ALTRI INCASSI/(PAGAMENTI) | | (7.439.010) |
| TOTALE ALTRE RETTIFICHE | (6.756.422) | (10.935.905) |
| FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ OPERATIVA (A) | 31.529.691 | 22.405.847 |

| | 2017 | 2016 |
|---|-------------------|------------------|
| IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI | | |
| (INVESTIMENTI) | (15.476.217) | (28.445.104) |
| DISINVESTIMENTI | | |
| IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | | |
| (INVESTIMENTI) | (3.046.699) | (3.290.585) |
| DISINVESTIMENTI | | |
| IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE | | |
| (INVESTIMENTI) | | |
| DISINVESTIMENTI | | 7.000 |
| ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE | | |
| (INVESTIMENTI) | | |
| DISINVESTIMENTI | | |
| (ACQUISIZIONE DI RAMI D'AZIENDA AL NETTO DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE) | | |
| CESSIONE DI RAMI D'AZIENDA AL NETTO DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE | | |
| FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ D'INVESTIMENTO (B) | (18.522.916) | (31.728.689) |
| C. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO | | |
| MEZZI DI TERZI | | |
| INCREMENTO/(DECREMENTO) DEBITI A BREVE VERSO BANCHE | 2.608.246 | 7.296.737 |
| ACCENSIONE FINANZIAMENTI | | |
| (RIMBORSO FINANZIAMENTI) | | |
| MEZZI PROPRI | | |
| AUMENTO DI CAPITALE A PAGAMENTO | | |
| (RIMBORSO DI CAPITALE) | (10) | |
| CESSIONE (ACQUISTO) DI AZIONI PROPRIE | | |
| (DIVIDENDI E ACCONTI SU DIVIDENDI PAGATI) | | |
| FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C) | 2.608.236 | 7.296.737 |
| INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE (A ± B ± C) | 15.615.011 | (2.026.105) |
| EFFETTO CAMBI SULLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE | | |
| DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO | | |
| DEPOSITI BANCARI E POSTALI | 1.051.652 | 3.072.853 |
| ASSEGNI | | |
| DENARO E VALORI IN CASSA | 41.994 | 46.898 |
| TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A INIZIO ESERCIZIO | 1.093.646 | 3.119.751 |
| DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI | | |
| DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO | | |
| DEPOSITI BANCARI E POSTALI | 16.651.292 | 1.051.652 |
| ASSEGNI | | |
| DENARO E VALORI IN CASSA | 57.365 | 41.994 |
| TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO | 16.708.657 | 1.093.646 |



Premessa

Il bilancio chiuso al 31/12/2017 di cui la presente nota integrativa costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del C.C., corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, 2425 ter del C.C., secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 C.C. I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del C.C. sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio e non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma del C.C. Sono stati osservati i principi e le raccomandazioni pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) integrati, ove mancanti, da principi internazionali di generale accettazione (IAS/IFRS e USGAAP) al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria e del risultato economico dell'esercizio. Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio.

Principi di Redazione e Criteri di Valutazione

Al fine di redigere il bilancio con chiarezza e fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico, conformemente al disposto dell'articolo 2423 bis del C.C., si è provveduto a:

- valutare le singole voci secondo prudenza ed in previsione di una normale continuità aziendale;
- includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;
- determinare i proventi ed i costi nel rispetto della competenza temporale e indipendentemente 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.

I criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio, esposti di seguito, sono conformi a quanto disposto dall'art. 2426 del C.C.

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte, nel limite del valore recuperabile, al costo di acquisto o di produzione interna, inclusi tutti gli oneri accessori di diretta imputazione e sono sistematicamente ammortizzate in quote costanti in relazione alla residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni in corso non sono oggetto di ammortamento.

Le immobilizzazioni il cui valore alla data di chiusura dell'esercizio risulti durevolmente 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.

L'iscrizione e la valorizzazione delle poste inserite nella categoria delle immobilizzazioni immateriali è stata operata con il consenso del Collegio Sindacale, ove ciò sia previsto dal C.C.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono rilevate alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi ai beni acquisiti e sono iscritte, nel limite del valore recuperabile, al costo di acquisto o di produzione al netto dei relativi fondi di ammortamento, inclusi tutti i costi e gli oneri accessori di diretta imputazione, dei costi indiretti inerenti la produzione interna, nonché degli oneri relativi al finanziamento della fabbricazione interna sostenuti nel periodo di fabbricazione e fino al momento nel quale il bene può essere utilizzato.

I costi sostenuti sui beni esistenti a fini di ampliamento, ammodernamento e miglioramento degli elementi strutturali, nonché quelli sostenuti per aumentarne la rispondenza agli scopi per cui erano stati acquisiti e le manutenzioni straordinarie in conformità con quanto disposto dall'OIC 16 ai par. da 49 a 53, sono stati capitalizzati solo in presenza di un aumento significativo e misurabile della capacità produttiva o della vita utile.

Per tali beni l'ammortamento è stato applicato in modo unitario sul nuovo valore contabile tenuto conto della residua vita utile.

Per le immobilizzazioni materiali costituite da un assieme di beni tra loro coordinati, in conformità con quanto disposto dall'OIC 16 ai par. 45 e 46, si è proceduto alla determinazione dei valori dei singoli cespiti ai fini di individuare la diversa durata della loro vita utile.

Le immobilizzazioni materiali acquisite a titolo gratuito, in conformità con quanto disposto dall'OIC 16 ai par. 47 e 48, sono state iscritte in base al valore di mercato con contropartita la voce 'A.5 Altri ricavi e proventi' del conto economico.

Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente

ammortizzato in ogni esercizio sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione.

Tutti i cespiti, compresi quelli temporaneamente non utilizzati, sono stati ammortizzati, ad eccezione di quelli la cui utilità non si esaurisce e che sono costituiti da terreni, fabbricati non strumentali e opere d'arte.

Sulla base di quanto disposto dall'OIC 16 par. 60, nel caso in cui il valore dei fabbricati incorpori anche il valore dei terreni sui quali essi insistono si è proceduto allo scorporo del valore del fabbricato.

L'ammortamento decorre dal momento in cui i beni sono disponibili e pronti per l'uso.

Sono state applicate le aliquote che rispecchiano il risultato dei piani di ammortamento tecnici, confermate dalle realtà aziendali e ridotte del 50% per le acquisizioni nell'esercizio, in quanto esistono per queste ultime le condizioni previste dall'OIC 16 par. 61.

I piani di ammortamento, in conformità dell'OIC 16 par. 70 sono rivisti in caso di modifica della residua possibilità di utilizzazione.

I cespiti obsoleti e quelli che non saranno più utilizzati o utilizzabili nel ciclo produttivo, sulla base dell'OIC 16 par. 80 non sono stati ammortizzati e sono stati valutati al minor valore tra il valore netto contabile e il valore recuperabile.

Qui di seguito sono specificate le aliquote applicate:

- 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 ammortamenti anticipati.

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.

Contributi Pubblici in Conto Impianti e in Conto Esercizio

I contributi pubblici in conto impianti erogati dalla Regione sono stati rilevati, in conformità con l'OIC 16 par. 87, in quanto acquisiti sostanzialmente in via definitiva.

Sono stati rilevati applicando il metodo indiretto e pertanto rilevati nella voce del conto economico 'A5 altri ricavi e proventi' e rinviati per competenza agli esercizi successivi, attraverso l'iscrizione del contributo in apposita voce dei risconti passivi.

I contributi erogati in conto esercizio sono stati contabilizzati tra i componenti di reddito.

Si precisa che 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.

Partecipazioni

Le partecipazioni sono classificate nell'attivo immobilizzato ovvero nell'attivo circolante sulla base della loro destinazione. L'iscrizione iniziale è effettuata al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori.

Partecipazioni Immobilizzate

Le partecipazioni immobilizzate, sono state valutate attribuendo a ciascuna partecipazione il costo specificamente sostenuto.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate e in joint venture sono state valutate secondo la corrispondente frazione del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio approvato dalle imprese partecipate, detratti i dividendi ed operate le rettifiche richieste dai principi di redazione del bilancio consolidato, nonché quelle necessarie per il rispetto dei principi indicati negli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

Partecipazioni non Immobilizzate

La società non detiene partecipazioni che non costituiscono immobilizzazioni.

Rimanenze

Le rimanenze sono rilevate alla data in cui avviene il trasferimento dei rischi e dei benefici connessi ai beni acquisiti e sono iscritte al minor valore tra il costo di acquisto, comprensivo di tutti i costi e oneri accessori di diretta imputazione e dei costi indiretti inerenti alla produzione interna, ed il presumibile valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato.

Più precisamente, le materie prime, sussidiarie e di consumo sono state valutate applicando il metodo del "Costo medio ponderato", utilizzato anche negli esercizi precedenti.

Tra le rimanenze sono inclusi i beni esistenti presso i magazzini della società, ad esclusione di quelli ricevuti da terzi per i quali non è stato acquisito il diritto di proprietà (in visione, in conto lavorazione, in conto deposito), i beni di proprietà presso terzi (in visione, in conto lavorazione, in conto deposito) e i beni in viaggio ove siano stati già trasferiti i rischi e i benefici connessi ai beni acquisiti.

Strumenti Finanziari Derivati

La società non detiene Strumenti Finanziari Derivati.

Crediti

I crediti sono classificati nell'attivo immobilizzato ovvero nell'attivo circolante sulla base della destinazione/origine degli stessi rispetto all'attività ordinaria e sono iscritti al valore di presunto realizzo.

La suddivisione degli importi esigibili entro e oltre l'esercizio è effettuata con riferimento alla scadenza contrattuale o legale, tenendo anche conto di fatti ed eventi che possono determinare una modifica della scadenza originaria, della realistica capacità del debitore di adempiere all'obbligazione nei termini contrattuali e dell'orizzonte temporale in cui, ragionevolmente, si ritiene di poter esigere il credito.

I crediti ai sensi dell'art. 2426, comma 1 numero 8 del C.C. sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, ad eccezione dei crediti per i quali gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato, ai sensi dell'art. 2423 comma 4 del C.C., sono irrilevanti (scadenza inferiore ai 12 mesi).

Per il principio di rilevanza già richiamato, non sono stati aggiornati i crediti nel caso in cui il tasso d'interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non sia significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

Si è inoltre tenuto conto del 'fattore temporale' di cui all'art. 2426, comma 1, numero 8, operando l'aggiornamento dei crediti scadenti oltre i 12 mesi nel caso di differenza significativa tra tasso di interesse effettivo e tasso di mercato.

I crediti per i quali non è stato applicato il criterio del costo ammortizzato sono stati rilevati al valore di presumibile realizzo.

I crediti, indipendentemente dall'applicazione o meno del costo ammortizzato, sono rappresentati in bilancio al netto dell'iscrizione di un fondo svalutazione a copertura dei crediti ritenuti inesigibili, nonché del generico rischio relativo ai rimanenti crediti, basato su stime effettuate sulla base dell'esperienza passata, dell'andamento degli indici di anzianità dei crediti scaduti, della situazione economica generale, di settore e di rischio paese, nonché sui fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio che hanno riflessi sui valori alla data del bilancio.

Inoltre, è stato operato uno stanziamento in uno specifico fondo rischi con riferimento alla stima, basata sull'esperienza e su ogni altro elemento utile, di resi di merci o prodotti da parte dei clienti e di sconti e abbuoni che si presume verranno concessi al momento dell'incasso.

Crediti Tributari e Attività per Imposte Anticipate

La voce 'Crediti tributari' accoglie gli importi certi e determinati derivanti da crediti per i quali sia sorto un diritto di realizzo tramite rimborso o in compensazione.

Disponibilità Liquide

Le disponibilità liquide sono espone al loro valore nominale.

Ratei e Risconti

I ratei e i risconti sono stati iscritti sulla base del principio della competenza economico temporale e contengono i ricavi/costi di competenza dell'esercizio ed esigibili in esercizi successivi e i ricavi/costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

Sono iscritte pertanto esclusivamente le quote di costi e di ricavi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in funzione del tempo.

Per i risconti attivi è stata operata la valutazione del futuro beneficio economico correlato ai costi differiti, operando, nel caso tale beneficio fosse risultato inferiore alla quota riscontata, una rettifica di valore.

Fondi per Rischi ed Oneri

I fondi per rischi rappresentano le passività connesse a situazioni esistenti alla data di bilancio, ma il cui verificarsi è solo probabile.

I fondi per oneri rappresentano passività certe, correlate a componenti negativi di reddito di competenza dell'esercizio, ma che avranno manifestazione numeraria nell'esercizio successivo.

Il processo di stima è operato e/o adeguato alla data di chiusura del bilancio sulla base dell'esperienza passata e di ogni elemento utile a disposizione.

In conformità con l'OIC 31 par. 19, dovendo prevalere il criterio di classificazione per natura dei costi,

gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti tra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione (caratteristica, accessoria o finanziaria).

Trattamento di Fine Rapporto di Lavoro Subordinato

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.

Debiti

I debiti ai sensi dell'art. 2426, comma 1, numero 8 del C.C. sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, ad eccezione dei debiti per i quali gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato, ai sensi dell'art. 2423 comma 4 del C.C., sono irrilevanti (scadenza inferiore ai 12 mesi).

Per il principio di rilevanza già richiamato, non sono stati aggiornati i debiti nel caso in cui il tasso d'interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non sia significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

Si è inoltre tenuto conto del 'fattore temporale' di cui all'art. 2426, comma 1, numero 8 del C.C., operando l'aggiornamento dei debiti scadenti oltre i 12 mesi nel caso di differenza significativa tra tasso di interesse effettivo e tasso di mercato.

I debiti per i quali non è stato applicato il criterio del costo ammortizzato sono stati rilevati al valore nominale.

La suddivisione degli importi esigibili entro e oltre l'esercizio è effettuata con riferimento alla scadenza contrattuale o legale, tenendo anche conto di fatti ed eventi che possono determinare una modifica della scadenza originaria.

I debiti originati da acquisizioni di beni sono iscritti al momento in cui sono trasferiti i rischi, gli oneri e i benefici; quelli relativi ai servizi sono rilevati al momento di effettuazione della prestazione; quelli finanziari e di altra natura al momento in cui scaturisce l'obbligazione verso la controparte.

I debiti tributari accolgono le passività per imposte certe e determinate, nonché le ritenute operate quale sostituto e non ancora versate alla data del bilancio e, ove la compensazione è ammessa, sono iscritti al netto di acconti, ritenute d'acconto e crediti d'imposta.

Valori in Valuta

Non sono iscritti in bilancio attività o passività in valuta.

Costi e Ricavi

Sono esposti secondo il principio della prudenza e della competenza economica.

Le transazioni economiche e finanziarie con società del gruppo e con controparti correlate sono effettuate a normali condizioni di mercato.

Con riferimento ai 'Ricavi delle vendite e delle prestazioni', si precisa che le rettifiche di ricavi, ai sensi dell'OIC 12 par. 50, sono portate a riduzione della voce ricavi, ad esclusione di quelle riferite a precedenti esercizi e derivanti da correzioni di errori o cambiamenti di principi contabili, rilevate, ai sensi dell'OIC 29, sul saldo d'apertura del patrimonio netto.

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

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono pari a € 99.481.197 (€ 96.602.564 nel precedente esercizio).

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 3 del C.C., si evidenzia che nell'esercizio in chiusura la società non ha sostenuto costi di impianto e ampliamento, costi di ricerca, sviluppo e pubblicità. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

VALORI IN EURO

| | DIRITTI DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO | IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI | ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI | TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI |
|--------------------------------------|--|---|--|---|
| VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | | | | |
| COSTO | 1.537.018 | 96.094.396 | 1.526.839 | 99.158.253 |
| AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO) | 1.498.279 | | 1.057.410 | 2.555.689 |
| VALORE DI BILANCIO | 38.739 | 96.094.396 | 469.429 | 96.602.564 |
| VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | | | | |
| AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO | 33.944 | | 134.122 | 168.066 |
| ALTRE VARIAZIONI | 9.228 | 3.037.471 | | 3.046.699 |
| TOTALE VARIAZIONI | (24.716) | 3.037.471 | (134.122) | 2.878.633 |
| VALORE DI FINE ESERCIZIO | | | | |
| COSTO | 1.546.246 | 99.131.867 | 1.526.839 | 102.204.952 |
| AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO) | 1.532.223 | | 1.191.532 | 2.723.755 |
| VALORE DI BILANCIO | 14.023 | 99.131.867 | 335.307 | 99.481.197 |

Composizione della Voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"

La voce è pari a € 99.131.867 e comprende gli investimenti, contributati dalla RAS, per migliorie e spese incrementative effettuate su beni di terzi. Si tratta di interventi ancora in corso di completamento e non collaudati. Il valore è determinato dagli stati di avanzamento dei lavori realizzati nell'esercizio. Inoltre, la voce comprende, ove presente, la capitalizzazione dei materiali prelevati dal magazzino aziendale e utilizzati per la riqualificazione delle linee ferroviarie di Trasporto Pubblico Locale. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

| | "VALORI AL 01/01/2017" | "VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO" | "VALORI AL 31/12/2017" |
|--|---------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| IMPLEMENT. SOFTWARE PIANIFIC.E GESTIONE RETE DI TRASPORTO | 182.595 | | 182.595 |
| IMPLEM. SOFTWARE E FORNITURA HARDWARE GESTIONE TURNI | 141.814 | 900 | 142.714 |
| VIRTUALIZZAZIONE SERVER AZIENDALI | 54.953 | | 54.953 |
| RIQUALIFICAZIONE LINEE TPL | 49.676.423 | | 49.676.423 |
| 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 | 119.000 | | 119.000 |
| 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 | 11.647.084 | 2.418.677 | 14.065.761 |
| SISTEMA DI VIDEOSORVEGLIANZA DEPOSITI E AUTOSTAZIONI | 68.571 | | 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 | 563.841 | 642.814 |
| METRO CA REPUBBLICA - MATTEOTTI | 7.026 | | 7.026 |
| DEPOSITO FERROVIARIO STAZ. SASSARI | 18.654 | | 18.654 |
| REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI | 29.854 | 54.053 | 83.907 |
| METRO CA REPUBBLICA-CIS * | 8.961 | | 8.961 |
| TOTALE | 96.094.396 | 3.037.471 | 99.131.867 |

Composizione della Voce “Altre Immobilizzazioni Immateriali”

La voce è pari a € 1.526.839, costituita principalmente dai lavori per la realizzazione dello stralcio funzionale Stazione FS - S. Maria di Pisa - 2° lotto linea metropolitana leggera di Sassari (€ 1.341.223,98), annualmente ammortizzati ad un'aliquota del 10% ridotta del 50% nel primo esercizio.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 83.286.310 (€ 71.225.614 nel precedente esercizio).

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

VALORI IN EURO

| | TERRENI E FABBRICATI | IMPIANTI E MACCHINARIO | ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI | IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI | TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------|--|---|---|
| VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | | | | | |
| COSTO | 53.653.160 | 2.115.030 | 45.560.693 | 34.155.091 | 135.483.974 |
| AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO) | 18.136.028 | 1.668.862 | 42.749.788 | | 62.554.678 |
| SVALUTAZIONI | 1.703.682 | | | | 1.703.682 |
| VALORE DI BILANCIO | 33.813.450 | 446.168 | 2.810.905 | 34.155.091 | 71.225.614 |
| VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | | | | | |
| AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO | 1.702.529 | 1.712.992 | | | 3.415.521 |
| ALTRE VARIAZIONI | | 1.718.043 | (1.572.560) | 15.330.734 | 15.476.217 |
| TOTALE VARIAZIONI | (1.702.529) | 5.051 | (1.572.560) | 15.330.734 | 12.060.696 |
| VALORE DI FINE ESERCIZIO | | | | | |
| COSTO | 53.653.160 | 2.200.766 | 45.620.444 | 49.485.825 | 150.960.195 |
| AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO) | 19.838.557 | 1.749.547 | 44.382.099 | | 65.970.203 |
| SVALUTAZIONI | 1.703.682 | | | | 1.703.682 |
| VALORE DI BILANCIO | 32.110.921 | 451.219 | 1.238.345 | 49.485.825 | 83.286.310 |

Composizione della Voce “Immobilizzazioni Materiali in Corso e Acconti”

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 49.485.825 (€ 34.155.093 nel precedente esercizio).

La composizione ed i movimenti delle immobilizzazioni materiali in corso è così rappresentata:

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

| | VALORI AL 01/01/2017 | VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | VALORI AL 31/12/2017 |
|--|-------------------------|------------------------------|-------------------------|
| AMPLIAMENTO OFFICINE E RIMESSE SASSARI II LOTTO | 3.370.772 | | 3.370.772 |
| ADATTAMENTO AREA EX DALL'ARGINE - ORISTANO | 62.822 | | 62.822 |
| ADEG. IMP. AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA OLBIA | 18.928 | | 18.928 |
| RISTRUTTURAZIONE LOCALI EX AGENZIA NUORO | 50.000 | | 50.000 |
| FORNITURA E POSA IN OPERA SISTEMA BIGLIET. ELETTR. | 1.900.448 | | 1.900.448 |
| PENSILINE ATTESA AUTOBUS | 8.160 | | 8.160 |
| PROGR. SPERIMENTAZIONE RILEVAZ. RICAVI TRAFFICO | 20.575 | | 20.575 |
| BONIFICA AMIANTO, RIPRISTINO FABBR. PROV. NUORO | 256.082 | | 256.082 |
| N. 20 OBLITERATRICI | 92.583 | | 92.583 |
| FORNITURA UNITÀ DI TRAZIONE | 26.510.580 | 14.582.500 | 41.093.080 |
| RIVALUTAZIONE TECNICA PIAZZA MATTEOTTI | 146.863 | 131.945 | 278.808 |
| INSTALLAZIONE N. 90 CARTELLI FERMATA ORISTANO | 13.210 | | 13.210 |
| SISTEMAZIONE ESTERNA PIAZZALE V.LE MONASTIR | 322.175 | 15.194 | 337.369 |
| MANUT. STR. PIAZZALI E DEPOSITI AZIENDALI | 275.782 | 54.993 | 330.775 |
| ADEG. COMPLESSO EX DALL'ARGINE ORISTANO | 404.251 | 416.740 | 820.991 |
| SISTEMA INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA | 268.128 | | 268.128 |
| ACQUISTO ROTAIE | 257.400 | | 257.400 |
| STRUTTURA PROVVISORIA PIAZZA MATTEOTTI | 55.002 | | 55.002 |
| DEPOSITO FERROVIARIO MACOMER | | 129.360 | 129.360 |
| FONDO SVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO | (50.000) | | (50.000) |
| FONDO RIVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO | 171.332 | | 171.332 |
| TOTALE | 34.155.093 | 15.330.732 | 49.485.825 |

Operazioni di Locazione Finanziaria

La società ha in essere n. 19 contratti di locazione finanziaria relativi a 352 autobus. Di seguito vengono riportate le informazioni concernenti le operazioni di locazione finanziaria, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 22 del C.C.:

LOCAZIONE FINANZIARIA

VALORI IN EURO

| | IMPORTO |
|--|-----------|
| AMMONTARE COMPLESSIVO DEI BENI IN LOCAZIONE FINANZIARIA AL TERMINE DELL'ESERCIZIO | 338.773 |
| AMMORTAMENTI CHE SAREBBERO STATI DI COMPETENZA DELL'ESERCIZIO | 5.973.780 |
| VALORE ATTUALE DELLE RATE DI CANONE NON SCADUTE AL TERMINE DELL'ESERCIZIO | 9.583.266 |
| ONERI FINANZIARI DI COMPETENZA DELL'ESERCIZIO SULLA BASE DEL TASSO D'INTERESSE EFFETTIVO | 463.473 |

Immobilizzazioni Finanziarie

Partecipazioni, altri Titoli e Strumenti Derivati Finanziari Attivi

Le partecipazioni comprese nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a € 12.150 (€ 12.150 nel precedente esercizio). Non vi sono altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi compresi nelle immobilizzazioni finanziarie. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

PARTECIPAZIONI

VALORI IN EURO

| | PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE | PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE | TOTALE PARTECIPAZIONI |
|----------------------------|--|------------------------------------|--------------------------|
| VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | | | |
| COSTO | 10.000 | 2.150 | 12.150 |
| VALORE DI BILANCIO | 10.000 | 2.150 | 12.150 |
| VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | | | |
| VALORE DI FINE ESERCIZIO | | | |
| COSTO | 10.000 | 2.150 | 12.150 |
| VALORE DI BILANCIO | 10.000 | 2.150 | 12.150 |

Crediti Immobilizzati

Non vi sono crediti immobilizzati compresi nelle immobilizzazioni finanziarie.

Partecipazioni in Imprese Controllate

Vengono di seguito riportati i dati relativi alle partecipazioni in imprese controllate, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 5 del C.C.:

| DENOMINAZIONE | CITTÀ | CAPITALE IN EURO | QUOTA POSSEDUTA IN EURO | QUOTA POSSEDUTA IN % | VALORE A BILANCIO IN EURO |
|---|----------|---------------------|-------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| MOBILITÀ SOCIALE SARDEGNA SRL IN LIQUIDAZIONE * | CAGLIARI | 10.000 | 10.000 | 100 | 10.000 |
| TOTALE | | | | | 10.000 |

(*) La Società è stata cancellata dalla Camera di Commercio in data 27 giugno 2018.

Partecipazioni in Imprese Collegate

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 5 del C.C. si specifica che l'unica partecipazione in imprese collegate è costituita da una partecipazione minoritaria di € 2.150,00 nel consorzio C.C.T.S costituito con l'Università di Cagliari e valutato in base al valore corrispondente alla frazione di capitale sociale.

Attivo Circolante

Rimanenze

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 15.661.035 (€ 15.637.625 nel precedente esercizio). La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

RIMANENZE

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|--|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO | 15.303.175 | 128.265 | 15.431.440 |
| ACCONTI | 334.450 | (104.855) | 229.595 |
| TOTALE RIMANENZE | 15.637.625 | 23.410 | 15.661.035 |

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 56.945.788 (€ 96.916.015 nel precedente esercizio). La composizione è così rappresentata:

CREDITI

VALORI IN EURO

| | ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO | ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO | VALORE NOMINALE TOTALE | (FONDI RISCHI/ SVALUTAZIONI) | VALORE NETTO |
|----------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------|
| VERSO CLIENTI | 20.210.300 | 441.852 | 20.652.152 | 2.899.166 | 17.752.986 |
| VERSO IMPRESE COLLEGATE | | 20.506 | 20.506 | | 20.506 |
| VERSO CONTROLLANTI | 21.463.851 | | 21.463.851 | | 21.463.851 |
| CREDITI TRIBUTARI | 6.637.197 | | 6.637.197 | | 6.637.197 |
| VERSO ALTRI | 5.063.454 | 6.007.794 | 11.071.248 | | 11.071.248 |
| TOTALE | 53.374.802 | 6.470.152 | 59.844.954 | 2.899.166 | 56.945.788 |

Crediti verso Clienti

Tale voce è suddivisa fra Crediti esigibili oltre l'esercizio successivo (€ 441.852) e Crediti esigibili entro l'esercizio successivo (€ 20.210.300,00) e rappresenta i crediti verso abituali clienti per Contratti di Servizio, servizi di trasporto ordinari, noleggi o locazioni attive.

Nella voce fatture da emettere sono contabilizzati i corrispettivi relativi ai conguagli chilometrici per i Contratti di Servizio con la RAS per l'esercizio 2017.

Di seguito si evidenziano i crediti verso la Regione Sardegna:

- € 480.384,52 Finanziamento Servizi Metrotranviari ARST Anno 2017.
Acconto 4° Trimestre e Conguaglio Anno 2017;
- € 4.645.887,59 Finanziamento Servizi Ferroviari ARST Anno 2017.
Acconto 4° Trimestre e Conguaglio Anno 2017;
- € 454.545,46 Finanziamento Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde.
Saldo per l'anno 2016;
- € 454.545,46 Finanziamento Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde.
Saldo per l'anno 2017;
- € 7.257.748,65 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2017.
Conguaglio Km Bus 2017 e Rivalutazione ISTAT 2017 2° Semestre;
- € 214.731,79 Finanziamento Servizi Metrotranviari ARST Anno 2016.
Conguaglio negativo Anno 2016;
- € 4.581,25 Finanziamento Servizi Metrotranviari ARST Anno 2015.
Ritenute di Garanzia 1° Trimestre 2015;
- € 30.000,00 Finanziamento Servizi Ferroviari ARST Anno 2015.
Ritenute di Garanzia 1° Trimestre 2015.

Nella voce "Crediti verso utenti e clienti" sono compresi crediti per € 2.248.544 verso la società CTM SpA relativi al rimborso della quota spettante per la vendita dei titoli di viaggio integrati per la Metropolitana Leggera di Cagliari riferiti agli esercizi 2014/2015/2016.

La stima di ripartizione è stata basata sulla media di 3 diversi algoritmi: posti per Km, introiti medi per Km e da un terzo algoritmo ponderato sui primi due. Tali stime sono state sottoposte a certificazione dal CIREM/CRiMM Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità Università di Cagliari e Sassari.

Nel corso del primo semestre 2018 è stata fatta inoltre una ricerca sul campo per verificare la frequentazione del servizio metropolitano che ha sostanzialmente confermato le stime fatte dall'Azienda.

Avendo raggiunto solamente un accordo parziale con CTM si è proceduto per prudenza, a fronte di tale posta, ad iscrivere un apposito fondo svalutazione pari a € 2.068.544 e a fatturare l'importo di € 180.000 quale acconto per gli esercizi 2016 e 2017.

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

Altri Crediti

I crediti verso la Regione Autonoma della Sardegna, pari a € 21.463.851, sono così composti:

- € 958.191,61 Oneri Malattia 2017;
- € 9.059.328,71 CCNL Quota RAS anno 2017;
- € 3.756.305,78 CCNL Quota Stato anno 2017;
- € 3.415.667,06 Risarcimento sinistro ferroviario 2007 e Smaltimento rifiuti ex G.G. FdS;
- € 600.000,00 IVA Trenino Verde anno 2011, già iscritta nel Bilancio ARST Spa anno 2015 - Definita con accertamento Agenzia delle Entrate n TWA030100004/2015 del 14/03/2016, le cui sanzioni sono state totalmente pagate in data 15/12/2016;
- € 700.000,00 IVA Trenino Verde anno 2012, già iscritta nel Bilancio ARST Spa anno 2016 - Formalizzata con Processo Verbale di Costatazione (PVC) del 16/12/2016 che ARST ha definito (come da ns. nota nr. 21053 del 14/12/2017) con la Dichiarazione Integrativa Mod. SC/2015 per l'anno d'imposta 2014 e conseguente versamento delle sanzioni ridotte ad 1/5 in data 08/11/2017;
- € 86.693,04 Contributi compensativi Agevolazioni tariffarie TPL. Invalidi 4° Trimestre 2017;
- € 402.500,00 Acquisto ulteriori due Autobus Rif. Gara n. 2/2011. Credito iscritto nel Bilancio ARST Spa anno 2015;
- € 2.000.000,00 Acquisto di Materiale Ferroviario a Scartamento Ridotto. Importo richiesto con nota ARST n. 19990 del 20/11/2017;
- € 58.191,00 Sistemi di informazione alla clientela. Importo richiesto con nota ARST n. 7801 del 18/5/2016;
- € 114.000,00 Adeguamento e ristrutturazione area ex Dall'Argine Oristano. Importo richiesto con nota ARST n. 2020 del 5/2/2018;
- € 188.175,00 Manutenzione straordinaria piazzali e depositi periferici aziendali Ales, Bono, S. Vito, Laconi, ecc. Importo richiesto con nota ARST n. 19828 del 27/11/2017;
- € 10.523,44 Emettentrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8). Credito iscritto nel Bilancio ARST Spa anno 2015;
- € 33.750,00 Lavori di sistemazione esterna piazzale e deposito Viale Monastir - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 6.000,00 Adeguamento e ristrutturazione area ex Dall'Argine Oristano- Progetto. Importo richiesto con nota ARST n. 13315 del 4/8/2017;
- € 3.412,50 Manutenzione straordinaria piazzali e depositi periferici aziendali Ales, Bono, S. Vito, Laconi, ecc. - Progetto. Importo richiesto con nota ARST n. 19828 del 27/11/2017;
- € 525,00 Bonifica Immobili - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;

- € 3.512,22 Emittitrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8) - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 13.447,71 Sistemi di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 11.738,36 Sostituzione impianti di lavaggio sedi territoriali Nuoro, Oristano, Cagliari, Iglesias - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 4.186,00 Sistemi di videosorveglianza dei depositi e delle autostazioni - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 10.500,00 Sistema di monitoraggio della flotta integrato con un sistema di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere.

Tutti i suddetti crediti sono stati certificati dal Revisore Legale della Società e riconciliati con la Regione Sardegna.

I crediti verso lo Stato ammontano a € 11.121.954:

- € 229.513 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;
- € 10.892.441 sono relativi al credito verso il Ministero per gli esercizi 2008 e 2009 relativo a oneri CCNL sostenuti dalla ex ARST Gestione FDS Srl. Per tali oneri è stata avviata un'azione di recupero nei confronti del Ministero dei Trasporti il cui esito è ancora incerto.

A fronte di tale posta era stato iscritto al 31/12/2016 un Fondo Svalutazione pari a € 3.294.871. In sede di redazione del presente bilancio si è ritenuto opportuno provvedere ad incrementare ulteriormente tale Fondo che al 31/12/2017 ammonta a € 5.114.871.

Tra i crediti tributari assume rilievo il credito verso l'Erario per l'IVA relativa agli esercizi precedenti per € 4.846.724 e per il quale sono già state attivate le procedure per il rimborso; il credito per IVA originato nell'esercizio ammonta a € 1.790.471 che sarà utilizzato in compensazione con i debiti IVA che matureranno nel corso dell'esercizio 2018.

Fra gli altri crediti sono iscritti, inoltre, € 736.555 verso l'Agenzia delle Dogane relativi ai rimborsi Accise sul gasolio per autotrasporto del 4° trimestre 2017 e per i quali è stata effettuata nel corso del 2018 la compensazione con altri tributi e contributi.

La voce comprende, inoltre il credito di € 2.749.410 verso la società Servizi in Rete che cura la distribuzione dei titoli di viaggio aziendali, riferito ai titoli venduti nella seconda quindicina di dicembre e incassati nel mese di gennaio 2018.

Crediti - Distinzione per Scadenza

Vengono di seguito riportati i dati relativi alla suddivisione dei crediti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 6 del C.C.:

CREDITI PER SCADENZA

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO | QUOTA SCADENTE ENTRO L'ESERCIZIO | QUOTA SCADENTE OLTRE L'ESERCIZIO |
|--|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|---|
| CREDITI VERSO CLIENTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 29.304.786 | (11.551.800) | 17.752.986 | 17.311.134 | 441.852 |
| CREDITI VERSO IMPRESE COLLEGATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 20.296 | 210 | 20.506 | | 20.506 |
| CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 32.132.109 | (10.668.258) | 21.463.851 | 21.463.851 | |
| CREDITI TRIBUTARI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 22.798.563 | (16.161.366) | 6.637.197 | 6.637.197 | |
| CREDITI VERSO ALTRI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 12.660.261 | (1.589.013) | 11.071.248 | 5.063.454 | 6.007.794 |
| TOTALE CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 96.916.015 | (39.970.227) | 56.945.788 | 50.475.636 | 6.470.152 |

Crediti - Ripartizione per Area Geografica

Vengono di seguito riportati i dati relativi alla suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 6 del C.C.:

CREDITI PER AREA GEOGRAFICA

VALORI IN EURO

| AREA GEOGRAFICA | TOTALE | ITALIA |
|--|-------------------|-------------------|
| CREDITI VERSO CLIENTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 17.752.986 | 17.752.986 |
| CREDITI VERSO COLLEGATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 20.506 | 20.506 |
| CREDITI VERSO CONTROLLANTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 21.463.851 | 21.463.851 |
| CREDITI TRIBUTARI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 6.637.197 | 6.637.197 |
| CREDITI VERSO ALTRI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 11.071.248 | 11.071.248 |
| TOTALE CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE | 56.945.788 | 56.945.788 |

Disponibilità Liquide

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante risultano pari a € 16.708.657. Rispetto all'esercizio precedente (€ 1.093.646) la variazione sostanzialmente è stata determinata dalla Cessione dei Crediti pro-soluto vantati nei confronti della RAS per CCNL quota Stato degli esercizi 2013/2016. Tale cessione è stata effettuata in data 27/12/2017. L'ARST, considerata la critica situazione finanziaria in cui si trovava ad operare, ha valutato di cedere tali crediti ad IFITALIA in quanto il rimborso degli stessi veniva effettuato mediamente con un ritardo di circa 4 anni. Tale operazione ha consentito nel primo semestre 2018 di migliorare notevolmente la situazione debitoria della Società. La composizione ed i movimenti delle singole voci sono così rappresentati:

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| DEPOSITI BANCARI E POSTALI | 1.051.652 | 15.599.640 | 16.651.292 |
| DENARO E ALTRI VALORI IN CASSA | 41.994 | 15.371 | 57.365 |
| TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE | 1.093.646 | 15.615.011 | 16.708.657 |

Ratei e Risconti Attivi

I risconti attivi sono pari a € 1.585.750 (€ 1.567.222 nel precedente esercizio) e sono riferiti ai premi assicurativi pagati anticipatamente nel 2017 ma relativi anche all'esercizio successivo, riscontati sulla base dei giorni di effettiva competenza del periodo in chiusura.

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

RATEI E RISCONTI ATTIVI

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|---------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| RISCONTI ATTIVI | 1.567.222 | 18.528 | 1.585.750 |
| TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI | 1.567.222 | 18.528 | 1.585.750 |

Analisi del Passivo

Patrimonio Netto

Il Patrimonio Netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 19.601.033 (€ 28.999.519 nel precedente esercizio).

Nei prospetti riportati di seguito viene evidenziata la movimentazione subita durante l'esercizio dalle singole poste che compongono il Patrimonio Netto e il dettaglio della voce 'Altre riserve':

PATRIMONIO NETTO

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | ALTRE DESTINAZIONI | VARIAZIONI | RISULTATO D'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|--|-------------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------------|-----------------------------|
| CAPITALE | 819.000 | | | | 819.000 |
| RISERVE DI RIVALUTAZIONE | 8.898.490 | | | | 8.898.490 |
| RISERVA LEGALE | 84.684 | | | | 84.684 |
| ALTRE RISERVE | | | | | |
| RISERVA STRAORDINARIA | 17.263.268 | | (2.626.165) | | 14.637.103 |
| RISERVA AVANZO DI FUSIONE | 4.560.232 | | | | 4.560.232 |
| VARIE ALTRE RISERVE | 577.647 | | (577.647) | | |
| TOTALE ALTRE RISERVE | 22.401.147 | | (3.203.812) | | 19.197.335 |
| UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO | (3.203.802) | 3.203.802 | | (9.398.476) | (9.398.476) |
| TOTALE PATRIMONIO NETTO | 28.999.519 | 3.203.802 | (3.203.812) | (9.398.476) | 19.601.033 |

Ai fini di una migliore intelligibilità delle variazioni, di seguito, vengono evidenziate le movimentazioni delle voci del patrimonio netto dell'esercizio precedente:

PATRIMONIO NETTO - MOVIMENTI 2016

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | RISULTATO D'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| CAPITALE | 819.000 | | 819.000 |
| RISERVE DI RIVALUTAZIONE | 8.898.490 | | 8.898.490 |
| RISERVA LEGALE | 84.684 | | 84.684 |
| ALTRE RISERVE | | | |
| RISERVA STRAORDINARIA | 17.263.268 | | 17.263.268 |
| RISERVA AVANZO DI FUSIONE | 4.560.232 | | 4.560.232 |
| VARIE ALTRE RISERVE | 577.647 | | 577.647 |
| TOTALE ALTRE RISERVE | 22.401.147 | | 22.401.147 |
| UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO | | (3.203.802) | (3.203.802) |
| TOTALE PATRIMONIO NETTO | 32.203.321 | (3.203.802) | 28.999.519 |

Disponibilità ed Utilizzo delle Voci di Patrimonio Netto

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, comma 1, numero 7-bis del C.C. relativamente alla specificazione delle voci del Patrimonio Netto con riferimento alla loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono desumibili dai prospetti sottostanti:

PATRIMONIO NETTO - UTILIZZO

VALORI IN EURO

| | IMPORTO |
|-----------------------------|-------------------|
| CAPITALE | 819.000 |
| RISERVE DI RIVALUTAZIONE | 8.898.490 |
| RISERVA LEGALE | 84.684 |
| ALTRE RISERVE | |
| RISERVA STRAORDINARIA | 14.637.103 |
| RISERVA AVANZO DI FUSIONE | 4.560.232 |
| TOTALE ALTRE RISERVE | 19.197.335 |
| TOTALE | 28.999.509 |
| QUOTA NON DISTRIBUIBILE | |
| RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE | |

Fondi per Rischi ed Oneri

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 6.685.009 (€ 5.414.321 nel precedente esercizio).

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

FONDO RISCHI

VALORI IN EURO

| | ALTRI FONDI | TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI |
|---------------------------------|------------------|------------------------------------|
| VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | 5.414.321 | 5.414.321 |
| VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | | |
| ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO | 1.620.000 | 1.620.000 |
| UTILIZZO NELL'ESERCIZIO | 349.312 | 349.312 |
| TOTALE VARIAZIONI | 1.270.688 | 1.270.688 |
| VALORE DI FINE ESERCIZIO | 6.685.009 | 6.685.009 |

Il fondo svalutazioni al 31/12/2017 risulta così composto:

- fondo cause di lavoro € 1.256.635,71 (€ 1.321.948 nel precedente esercizio);
- fondo per il risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007 € 690.000 (€ 974.000 nel precedente esercizio);
- fondo contenzioso tributario € 900.000 (come nel precedente esercizio) costituito per coprire la possibilità di soccombenza nella vertenza con l'Agenzia Entrate per la qualificazione dei contributi in conto canoni di leasing;
- fondo cause per lavori, € 2.107.000 (come nel precedente esercizio) 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;
- fondo riqualificazione personale € 1.020.000 accantonati nell'esercizio in chiusura;
- fondo per riqualificazione patrimonio € 600.000, accantonati nell'esercizio in chiusura, per la riqualificazione del patrimonio ex Gestioni Governative cedute dalla RAS in comodato alla Società.

Fondo TFR

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 30.483.741 (€ 32.334.002 nel precedente esercizio).

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

FONDO TFR

VALORI IN EURO

| | TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO |
|---------------------------------|---|
| VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | 32.334.002 |
| VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | |
| ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO | 4.617.309 |
| UTILIZZO NELL'ESERCIZIO | 6.467.570 |
| TOTALE VARIAZIONI | (1.850.261) |
| VALORE DI FINE ESERCIZIO | 30.483.741 |

Debiti

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 60.223.074 (€ 80.395.621 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

DEBITI

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|--|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| DEBITI VERSO BANCHE | 10.798.703 | 2.608.246 | 13.406.949 |
| DEBITI VERSO FORNITORI | 48.228.239 | (10.536.082) | 37.692.157 |
| DEBITI TRIBUTARI | 11.931.930 | (9.597.868) | 2.334.062 |
| DEBITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE | 5.033.526 | (2.347.515) | 2.686.011 |
| ALTRI DEBITI | 4.403.223 | (299.328) | 4.103.895 |
| TOTALE | 80.395.621 | (20.172.547) | 60.223.074 |

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

- debiti verso banche per anticipazione fatture per € 13.406.949. 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 per € 37.692.157. Si tratta di fornitori di merci e servizi il cui pagamento è contrattualizzato con scadenza 30 gg data fattura. Si evidenzia che all'interno di tale voce sono inseriti anche i fornitori per lavori e acquisti di cespiti finanziati con appositi fondi della RAS;
- debiti tributari per € 2.334.062. Si tratta prevalentemente di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi del mese di dicembre 2017 e della 13° mensilità, scadenti a gennaio 2018;
- debiti verso istituti previdenziali per € 2.686.011. Si tratta delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2017 e della 13° mensilità, scadenti a gennaio 2018;
- altri debiti per € 4.103.895. Si tratta per la quasi totalità delle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2017, pagate nel mese di gennaio 2018.

Debiti - Distinzione per Scadenza

Qui di seguito vengono riportati i dati relativi alla suddivisione dei debiti per scadenza, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 6 del C.C.:

DEBITI PER SCADENZA

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO | QUOTA SCADENTE ENTRO L'ESERCIZIO | QUOTA SCADENTE OLTRE L'ESERCIZIO |
|--|----------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---|---|
| DEBITI VERSO BANCHE | 10.798.703 | 2.608.246 | 13.406.949 | 13.406.949 | |
| DEBITI VERSO FORNITORI | 48.228.239 | (10.536.082) | 37.692.157 | 33.314.332 | 4.377.825 |
| DEBITI TRIBUTARI | 11.931.930 | (9.597.868) | 2.334.062 | 2.334.062 | |
| DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE | 5.033.526 | (2.347.515) | 2.686.011 | 2.686.011 | |
| ALTRI DEBITI | 4.403.223 | (299.328) | 4.103.895 | 4.103.895 | |
| TOTALE DEBITI | 80.395.621 | (20.172.547) | 60.223.074 | 55.845.249 | 4.377.825 |

Debiti Assistiti da Garanzie Reali su Beni Sociali

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

Finanziamenti Effettuati dai Soci

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 19-bis del C.C. si segnala che non esistono finanziamenti effettuati dai soci della Società.

Ratei e Risconti Passivi

I risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi € 156.688.030 (€ 135.911.373 nel precedente esercizio) sono relativi ai Contributi in Conto impianti ricevuti dalla Regione Autonoma della Sardegna per lavori/forniture finanziate i cui ricavi sono imputati per competenza col metodo indiretto, come meglio specificato nella sezione Immobilizzazioni.

Tale voce ricomprende anche il risconto pari € 3.757.260 relativo a dei finanziamenti in conto impianti derivanti dalla EX Gestione FMS che sono stati totalmente accantonati in attesa di utilizzo.

La composizione ed i movimenti dei risconti passivi sono così rappresentati:

RATEI E RISCONTI PASSIVI

VALORI IN EURO

| | VALORE DI INIZIO ESERCIZIO | VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO | VALORE DI FINE ESERCIZIO |
|---------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| RISCONTI PASSIVI | 135.911.373 | 20.776.657 | 156.688.030 |
| TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI | 135.911.373 | 20.776.657 | 156.688.030 |

Informazioni sul Conto Economico

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

Valore della Produzione**Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni - Ripartizione per Categoria di Attività**

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 10 del C.C. viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per categorie di attività:

RICAVI PER CATEGORIA

VALORI IN EURO

| CATEGORIA DI ATTIVITÀ | VALORE ESERCIZIO CORRENTE |
|--------------------------|---------------------------|
| RICAVI DELLE VENDITE | 20.767.474 |
| CONTRATTI DI SERVIZIO | 87.046.106 |
| ALTRI RICAVI DA TRAFFICO | 437.776 |
| TOTALE | 108.251.356 |

Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni - Ripartizione per Area Geografica

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 10 del C.C. viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per area geografica:

RICAVI PER AREA GEOGRAFICA

VALORI IN EURO

| AREA GEOGRAFICA | VALORE ESERCIZIO CORRENTE |
|-----------------|---------------------------|
| ITALIA | 108.251.356 |
| TOTALE | 108.251.356 |

Altri Ricavi e Proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 33.275.027 (€ 34.439.690 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

- contributi in conto canoni di leasing € 7.573.184;
- contributi in conto impianti (quota di competenza dell'esercizio) € 2.051.748;
- rimborsi oneri CCNL e malattia € 13.773.826;
- accise su gasolio autotrazione € 3.377.195;
- altri ricavi € 6.499.074.

Costi della Produzione

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 € 25.617.631.

Spese per Servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 21.231.843 (€ 21.267.886 nel precedente esercizio).

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 € 7.784.666 (€ 10.269.124 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

SPESE GODIMENTO BENI DI TERZI

VALORI IN EURO

| | VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE | VARIAZIONE | VALORE ESERCIZIO CORRENTE |
|-------------------------------|--------------------------------|------------------|------------------------------|
| AFFITTI E LOCAZIONI | 22.125 | 718 | 21.406 |
| CANONI DI LEASING BENI MOBILI | 10.005.697 | 2.432.513 | 7.573.184 |
| ALTRI | 241.301 | 51.225 | 190.077 |
| TOTALE | 10.269.123 | 2.484.456 | 7.784.667 |

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 2.383.109 (€ 1.819.116 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

ONERI DIVERSI DI GESTIONE

VALORI IN EURO

| | VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE | VARIAZIONE | VALORE ESERCIZIO CORRENTE |
|-------------------------------------|--------------------------------|----------------|------------------------------|
| IMPOSTE DI BOLLO | 8.014 | 11.238 | 19.252 |
| ICI/IMU | 216.327 | 55.208 | 271.535 |
| IMPOSTA DI REGISTRO | 2.340 | 9.730 | 12.070 |
| IVA INDETRAIBILE | 98.692 | (76.039) | 22.653 |
| ABBONAMENTI RIVISTE, GIORNALI... | 11.702 | (3.744) | 7.958 |
| ALTRI ONERI DI GESTIONE | 1.482.041 | 567.600 | 2.049.641 |
| TOTALE | 1.819.116 | 563.993 | 2.383.109 |

Proventi e Oneri Finanziari

Interessi e altri Oneri finanziari - Ripartizione per Tipologia di Debiti

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 12 del C.C. si evidenzia che la voce "interessi ed altri oneri finanziari" ammonta a € 1.818.054.

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 e dei fornitori ordinari.

Nell'esercizio 2017 è stato raggiunto un accordo con la Sardaleasing per la rimodulazione delle scadenze delle rate in armonia con i versamenti dei rimborsi della RAS che consentirà nell'esercizio 2018 un notevole risparmio di interessi passivi.

INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI

VALORI IN EURO

| INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI | |
|------------------------------------|------------------|
| DEBITI VERSO BANCHE | 104.030 |
| ALTRI | 1.714.024 |
| TOTALE | 1.818.054 |

Proventi e Oneri Eccezionali

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 13 del C.C., si evidenzia che nell'esercizio sono stati iscritti ricavi straordinari per € 3,4 milioni relativi al rimborso di oneri sostenuti negli esercizi precedenti per il sinistro ferroviario accaduto nel 2007 e per lo smaltimento di rifiuti speciali provenienti dalla Ex GG.FdS. A tal proposito la RAS ha stanziato le somme con apposito provvedimento nella legge regionale n. 1/2018.

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 13 del C.C., si evidenzia che non sono stati riscontrati costi di entità o incidenza eccezionali.

Imposte sul Reddito

La composizione di tale voce è determinata nella sua totalità dall'IRAP che ammonta a € 352.865.

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

Dati sull'Occupazione

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti il personale, ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 15 del C.C.:

PERSONALE

| | NUMERO MEDIO |
|--------------------------|--------------|
| DIRIGENTI | 12 |
| IMPIEGATI | 180 |
| OPERAI | 195 |
| ALTRI DIPENDENTI | 1.796 |
| TOTALE DIPENDENTI | 2.183 |

Compensi agli Organi Sociali

Vengono di seguito riportate le informazioni concernenti gli amministratori ed i sindaci, ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 16 del C.C.:

EMOLUMENTI ORGANI SOCIALI

VALORI IN EURO

| | AMMINISTRATORI | SINDACI |
|----------|----------------|---------|
| COMPENSI | 168.603 | 45.902 |

Compensi al Revisore Legale ovvero alla Società di Revisione

Qui di seguito vengono riportate le informazioni concernenti i compensi al revisore legale, ai sensi dell'art. 2427 comma 1, numero 16 bis del C.C. 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 € 88.246.

COMPENSI REVISORE LEGALE

VALORI IN EURO

| | VALORE |
|--|----------------|
| REVISIONE LEGALE DEI CONTI ANNUALI | 19.672 |
| ALTRI SERVIZI DI VERIFICA SVOLTI | 88.246 |
| TOTALE CORRISPETTIVI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE O ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE | 107.918 |

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 C.C. in questa sezione si evidenzia che non esistono rapporti con imprese collegate o controllate.

Fatti di Rilievo Avvenuti Dopo la Chiusura dell'Esercizio

Dopo la chiusura dell'esercizio 2017, oltre ai principali fatti gestionali già trattati nei paragrafi precedenti, sono da registrare alcuni importanti eventi accaduti nel corso del 2018. Il 21 aprile 2018, in occasione della entrata in esercizio dei 3 nuovi tram CAF Urbos di proprietà regionale — procedura che ha richiesto diversi mesi di attività tecniche propedeutiche all'autorizzazione — è stato celebrato il **decennale dell'avvio all'esercizio di MetroCagliari**, inaugurata il 17 marzo 2008 dall'allora Ministro alle Infrastrutture e Trasporti prof. Bianchi. L'iniziativa è stata particolarmente apprezzata per l'originalità e per la larga partecipazione da parte dei cittadini.

Sempre a proposito di Metrocagliari occorre segnalare che si è tenuta la prima udienza del processo promosso dal Tribunale di Cagliari in relazione all'incidente metrotranviario del 19 gennaio 2016. Il processo vede coinvolti 7 dipendenti aziendali a cui sono contestate responsabilità differenti; l'Azienda si è costituita parte civile nel processo ma è stata, a sua volta, citata da 4 controparti quale responsabile civile.

Infine si deve segnalare che il giorno 5 luglio si è conclusa, con il relativo accordo sottoscritto con le OO.SS. la procedura di licenziamento collettivo con incentivo, avviata per le ragioni più diffusamente descritte nella presente relazione. Nel momento in cui si redige questa nota, si è in attesa dell'approvazione della relativa deliberazione, soggetta al controllo analogo da parte dell'Assessorato dei Trasporti.



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ARST S.p.a.

**Relazione del Collegio Sindacale al bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017
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 2017, trasmessoci dall'Amministratore Unico ai sensi dell'articolo 2429 c.c., costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal rendiconto finanziario e dalla Nota Integrativa.

Si ricorda che nell'estate del 2017 ha rassegnato le dimissioni il dr. Franco Marras, nominato Amministratore Unico in data 29 dicembre 2016, che è stato sostituito dalla successiva nomina del dr. Chicco Porcu, avvenuta il giorno 29 settembre 2017. Il progetto di bilancio è stato trasmesso al Collegio Sindacale in data 18 luglio 2018.

Non avendo esercitato funzioni di revisione legale, questo Collegio Sindacale riferisce sui risultati dell'esercizio sociale, sull'attività di vigilanza svolta 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. 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 2017, ed in particolare:

- (1) Il Collegio apprezza lo sforzo profuso dalla Società e finalizzato alla individuazione di 9 linee di attività ed alla successiva separazione contabile delle stesse. In particolare, l'Amministratore riferisce, nella lettera all'azionista, che *“l'identificazione delle linee di attività e l'implementazione della loro separazione contabile su piattaforma SAP è risultata indispensabile per una valutazione trasparente dell'andamento aziendale. Come primo risultato ha consentito di individuare specifiche criticità nelle linee di attività relative ai servizi di trasporto pubblico su gomma e di gestione della infrastruttura metrotranviaria responsabili, da sole, del 98% della perdita di esercizio”*;
- (2) Come già evidenziato nella nostra relazione al bilancio dell'esercizio 2016, il contratto di servizio gomma attualmente in essere non è sufficientemente remunerativo; esso infatti garantisce alla Società una remunerazione di 1,56 Euro a chilometro, a fronte di una media nazionale di settore più elevata; la tariffazione così quantificata non consente una remunerazione adeguata della Società, impedendo, tra l'altro, un sufficiente livello di manutenzione e rinnovo dei mezzi con risorse ordinarie;
- (3) Le misure introdotte dalla Legge n. 172 del dicembre 2017 comporteranno un significativo impatto di carattere organizzativo con rilevanti riflessi economico finanziari su ARST, in quanto la Società dovrà conformarsi alle disposizioni di sicurezza che verranno emanate da ANSF (Agenzia Nazionale della Sicurezza delle Ferrovie) applicabili anche alle reti ferroviarie non interconnesse;
- (4) L'Amministratore dedica ampio spazio nella Relazione sulla Gestione all'analisi del rischio di crisi aziendale, in conformità a quanto previsto dall'articolo 6, comma 2 del D. Lgs. 175/2016 (Testo Unico sulle società a partecipazione pubblica); l'applicazione di tre diversi metodi di valutazione del rischio di crisi aziendale conduce l'Amministratore a concludere che *“il rischio di crisi aziendale relativo alla società ARST S.p.A. sia non trascurabile e meritevole di interventi importanti da condividere con il socio”*. Dalla Relazione sulla Gestione si apprende che *“il Budget 2018 viene esposto con due ipotesi differenti. Nella prima ipotesi (2018) si presuppone di operare con le medesime condizioni contrattuali del 2017. Nella seconda ipotesi (2018*) si ipotizza che vengano accolte le richieste della società legate al riconoscimento del rimborso del nuovo CCNL e dei corrispettivi per la manutenzione della infrastruttura metro.”* In particolare, il Budget 2018 senza l'accoglimento delle richieste di integrazione individua una perdita netta di circa 11,2 milioni; di contro, il Budget con accoglimento delle richieste formulate da ARST evidenzia un utile netto di circa 3,6 milioni, influenzato da poste straordinarie relative agli esercizi 2015-2017 per euro 10,2 milioni. Ciò premesso, l'Amministratore conclude come sia *“Da rimarcare nel presente programma di valutazione del rischio aziendale la forte coerenza dei tre modelli utilizzati, i quali hanno portato al medesimo risultato evidenziando un rischio elevato di crisi aziendale che si attenua notevolmente con la richiesta di integrazione del corrispettivo, peraltro previsto negli attuali contratti, richiesto della Società.*

L'Amministratore Unico ha comunicato al Collegio Sindacale di aver ricevuto rassicurazioni dal Socio che le richieste di integrazione del corrispettivo sono suscettibili di essere accolte in quanto coerenti con le previsioni contrattuali. L'accoglimento necessita, però, di una specifica attività di ricerca delle risorse da parte della RAS e di una apposita norma che dovrà essere inserita in sede di Finanziaria regionale 2019 che sarà, presumibilmente, approvata entro il 31 dicembre 2018. Nel caso ritenuto improbabile che tali previsioni non si avverassero

l'Amministratore prenderà le necessarie iniziative previste dalla legge tra cui l'immediata convocazione dell'Assemblea dei Soci per le opportune decisioni.”. Al proposito il Collegio - anche esaminato uno specifico parere legale reso alla Società - ritiene sussistenti i presupposti per il riconoscimento dell'adeguamento contrattuale, giustificati sia dalle previsioni contrattuali, sia dalla regolamentazione europea di settore (specificatamente il Regolamento 23 ottobre 2007, n. 1370) e concorda pertanto con le valutazioni espresse dall'Amministratore;

- (5) In data 10 luglio 2018 l'Amministratore Unico ha assunto la determinazione di procedere al licenziamento collettivo con incentivo all'esodo, concordato con le organizzazioni sindacali, di un significativo numero di dipendenti, con un risparmio stimato in circa 2 milioni di euro annui; il provvedimento è attualmente all'esame della funzione di Controllo Analogo a cura dell'Assessorato dei Trasporti della RAS;
- (6) Va risolta la criticità costituita dalla ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati sulle linee Metro di Cagliari e Sassari, ulteriormente analizzata anche nella relazione sulla gestione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2017.

Considerato 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, come già evidenziato nella relazione al bilancio dei precedenti esercizi.

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.

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.; il Collegio ha rilasciato in data 21 luglio 2017 il parere ai sensi dell'articolo 13 D. Lgs. 39/2010.

Abbiamo esaminato il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 che presenta una perdita di esercizio pari ad Euro 9.398.476 ed un patrimonio netto pari ad Euro 19.601.033.

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.

Con riferimento all'adeguatezza del risultato economico ed alla consistenza patrimoniale al 31 dicembre 2017 a garantire la continuità aziendale, il Collegio richiama quanto detto in precedenza, in particolare con riferimento all'analisi del rischio di crisi aziendale ed auspica, pertanto, che il Socio Unico faccia proprie le richieste formulate dalla Società al fine garantirne la stabilità economica, patrimoniale e finanziaria.

* * *

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 2017 così come redatto dall'Amministratore Unico.

Cagliari, 18 luglio 2018

Il Collegio Sindacale

F.to Dott. Franco Di Ciaula

F.to Dottoressa Daniela Sacco

F.to Dott. Lorenzo Tartaglione

RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE

Revisore Legale – iscrizione registro n. 80484

| | |
|---------------------------|----------------------------------|
| <i>Enrico Gaia</i> | <i>Dottoressa Commercialista</i> |
| <i>Michele Gaia</i> | <i>Dottoressa Commercialista</i> |
| <i>Riccardo Gaia</i> | <i>Dottoressa Commercialista</i> |
| <i>Giuseppina Falleri</i> | <i>Dottoressa Commercialista</i> |
| <i>Roberto Manias</i> | <i>Dottoressa Commercialista</i> |
| <i>Deborah Pina</i> | <i>Dottoressa Commercialista</i> |

**Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. lgs. 39/2010
al bilancio al 31/12/2017 Arst SpA**

All'Assemblea degli azionisti della Società Arst S.p.A.

Giudizio

Ho svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Arst S.p.A. 31 dicembre 2017, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dalla nota integrativa e dalla relazione sulla gestione.

A mio giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Ho svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali ISA Italia. Le mie responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità del revisore per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Sono indipendenti rispetto alla società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio.

Ritengo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il mio giudizio



Responsabilità dell'amministratore e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

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

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

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

Note sulle voci di bilancio

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, mentre si rimanda al paragrafo successivo per l'analisi del presupposto della continuità aziendale.

In particolare si evidenzia che:

- a) Anche nell'esercizio chiuso al 31/12/2017 persiste la mancanza di liquidità, tuttavia si registra, rispetto agli anni precedenti, un lieve miglioramento degli incassi e della relativa situazione finanziaria. Tale miglioramento deriva anche dall'operazione di cessione pro-soluto dei crediti vantati nei confronti della RAS per la quota stato del CCNL degli esercizi 2013/2016. Tale cessione è stata effettuata in data 27/12/2017 e ciò ha favorito l'incremento delle disponibilità liquide ed una diminuzione dei crediti verso la Regione alla data di chiusura del bilancio. Tuttavia la situazione appare ancora preoccupante in quanto la società ha un credito verso la Regione Sardegna per le prestazioni abituali derivanti dal contratto di servizio, servizi di trasporto ordinari, ecc, di € 18.403.608,00, riguardanti importi già fatturati e da fatturare, a cui si sommano gli altri crediti vantati dalla stessa Regione di € 21.463.851 (32.132.109 nel 2016).
- b) Tra i crediti verso utenti e clienti sono iscritti crediti per € 2.248.544 verso CTM SpA (€ 2.158.544 nel 2016) per il rimborso dei titoli di viaggio degli esercizi 2014-2015-2016 relativi



alla metropolitana leggera di Cagliari. Tale valore è stato determinato con un criterio oggettivo, come comunicato dall'organo amministrativo, derivante da una media di tre algoritmi, posti per km, introiti medi per km, e da un terzo algoritmo ponderato sui primi due. Tale metodologia è stata anche certificata dal CIREM/CRiMM Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità Università di Cagliari e Sassari. Tuttavia non avendo raggiunto un accordo sugli importi con il CTM si è proceduto, nel rispetto del principio della prudenza, alla svalutazione del credito mediante apposito fondo svalutazione di € 2.068.544, e si è fatturato solo € 90.000 per l'anno 2016 e altrettanti per l'anno 2017.

- c) Il credito verso lo Stato ammonta a € 11.121.954. Per tale credito risulta accantonato un fondo svalutazione di € 5.114.871 pari al 46%, in quanto è stata avviata un'azione di recupero ma l'esito risulta ancora incerto, così come attestato da apposita lettera del legale.
- d) L'organo amministrativo ha accantonato correttamente al fondo per rischi ed oneri delle quote per far fronte alle passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile. Tale fondo non risulta variato in maniera rilevante rispetto all'esercizio 2016, in quanto le cause in corso ed i rischi incombenti erano già stati valutati puntualmente nell'esercizio precedente, il cui relativo bilancio è stato approvato a dicembre 2017.

Di seguito le variazioni eseguite:

| | |
|--|------------|
| Saldo Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2016 | 5.414.321 |
| Incremento fondo per riqualificazione del personale | +1.020.000 |
| Incremento fondo per riqualificazione del patrimonio ex Gestioni Governative | +600.000 |
| Utilizzo fondo nell'esercizio | -349.312 |
| Totale Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2017 | 6.685.009 |

- e) I debiti complessivamente sono diminuiti. Mentre i debiti verso le Banche per anticipazioni fatture sono passati da € 10.798.703 del 2016 a 13.406.949 dell'esercizio in corso. La società è ricorsa all'anticipazione bancaria per fare fronte al ritardo con cui la Regione Sardegna eroga gli adeguamenti contrattuali (CCNL).

I debiti vs Fornitori ordinari sono ridotti da € 48.228.239 del 2016 a € 37.692.157 del 2017;

Risultano ridotti anche i debiti tributari, che passano da € 11.931.930,00 a € 2.334.062, riportando la situazione ad una regolarità nei pagamenti.



I debiti verso gli Istituti previdenziali si sono ridotti e passano da € 5.033.526 del 2016 a € 2.686.011.

- f) Dal punto di vista economico si riscontra un decremento dei ricavi caratteristici rispetto al 2016, sia nei proventi delle linee che in quelli derivanti dal contratto di servizio.
- g) I costi risultano aumentati per quanto riguarda i costi delle materie prime ma sono diminuiti i costi per servizi e per il personale, e soprattutto i costi per canoni di leasing. Tuttavia l'esercizio è caratterizzato da un valore aggiunto fortemente negativo.
- h) Gli interessi e oneri finanziari passivi risultano aumentati, e sono passati da € 1.153.348 del 2016 a € 1.818.054 del 2017, soprattutto per effetto degli interessi verso i fornitori.
- i) La società ha rilevato un'importante sopravvenienza attiva pari a € 3,4 milioni relativi al rimborso della RAS per oneri sostenuti negli esercizi precedenti e relativi alla Ex GG FdS. Senza tale sopravvenienza, la perdita d'esercizio sarebbe stata ancora più consistente.

Responsabilità del revisore per la revisione contabile del bilancio d'esercizio.

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

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

- ho identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; ho definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; ho acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può



implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

- ho acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della società;
- ho valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- ho valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- ho comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.
- sono giunto ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della **continuità aziendale** e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, sono tenuto a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del mio giudizio. Le mie conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

In merito al giudizio sulla continuità aziendale, come richiesto dal principio ISA Italia n. 570, il revisore deve considerare se esistano eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Nel fare questo, ho verificato se la direzione abbia già svolto una valutazione preliminare in merito alla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento, riscontrando una risposta positiva a tale verifica.

Infatti, nella stessa relazione sulla gestione e soprattutto nel documento "Informazioni relative ai rischi ed alle incertezze (ex art. 6 del D.lgs 175/2016)" l'organo amministrativo ha valutato attentamente il rischio di crisi aziendale e la difficoltà di garantire la continuità aziendale. In particolare sono stati previsti due



scenari, il primo prevede un trend economico continuo a quello dell'esercizio 2017, che porterebbe l'azienda a maturare una perdita di oltre 11 milioni, ed alla conseguente crisi d'impresa e al rischio di insolvenza, soprattutto negli adempimenti verso i fornitori. In tale scenario non sarebbe garantita la continuità aziendale.

Il risultato di tale previsione evidenzia chiaramente il rischio di crisi aziendale ed il conseguente stato di insolvenza.

Tuttavia l'azienda, partendo da questa situazione, ha ipotizzato un secondo scenario che prevede il riequilibrio economico finanziario mediante un intervento dell'Ente committente, nonché socio unico, nelle aree di attività più critiche.

La società Arst S.p.A., al fine di individuare le cause dei risultati economici degli ultimi anni, ha effettuato un'analisi attenta e puntuale delle varie aree di attività, individuando i settori più soggetti a tali perdite. Dall'analisi è emerso che quasi la totalità della perdita deriva dalle aree "servizi di trasporto su gomma" e "gestione dell'infrastruttura metrotramviaria". Pertanto l'organo amministrativo ha prontamente richiesto alla Regione l'adeguamento delle condizioni contrattuali delle aree in perdita e ha ipotizzato un secondo budget che consente, mediante tali adeguamenti, il riequilibrio economico finanziario, il raggiungimento dell'utile di bilancio e la possibilità di garantire la continuità aziendale.

Oltre alle richieste rivolte alla Regione, che consentirebbero un incremento dei ricavi, dal lato dei costi nella delibera dell'Amministratore del 10 luglio 2018 si è previsto un risparmio derivante dalla procedura di licenziamento collettivo secondo i criteri concordati con le OO.SS., incentivando all'esodo i dipendenti che hanno maturato il diritto alla pensione.

Oltre alle problematiche economico-finanziarie, si sottolinea anche il problema tecnico della vetustà del parco mezzi dell'Arst. Solo nel 2017 è iniziata la pratica di rinnovo dei mezzi avviando la procedura per la gara d'acquisto di 65 nuovi autobus su oltre 800 del totale parco mezzi. L'organo amministrativo ritiene che si dovrebbero rinnovare un numero superiore di mezzi al fine di assicurare la normale gestione operativa.

Oltre alle richieste scritte alla Regione, durante l'assemblea del 21 giugno 2018, l'Amministratore ha esposto all'Assessore dei trasporti, presente per delega del socio, le difficoltà gestionali e le azioni migliorative da intraprendere. In particolare:

- Dal 2015 la società sostiene maggiori oneri per il contratto collettivo, che gravano a regime per quasi 4 milioni all'anno. Tali costi non sono ancora riconosciuti dalla Regione Sardegna.
- Il contratto metrotranvia fino ad oggi ha previsto la copertura parziale dei costi per € 3.665.000 a fronte di costi per € 5.964.802.



- In data 31/12/2018 scadrà inoltre scadrà il contratto triennale per la manutenzione delle linee ferroviarie turistiche di proprietà della RAS e in merito a tale rinnovo di contratto, la presente società ha richiesto alla RAS un adeguamento contrattuale ad € 9.000.000 in luogo degli attuali 5.000.000.

In merito a tali aspetti, anche a seguito di incontri con l'organo amministrativo, si ritiene che quest'ultimo stia ponendo in essere le azioni necessarie per raggiungere risultati positivi nei prossimi esercizi, ma se le richieste dell'amministrazione della società non si dovessero concretizzare, si presenteranno dei rischi oggettivi sulla continuità aziendale

E' evidente che a fronte di tali richieste, necessarie per riportare la gestione della società ad una situazione di equilibrio economico finanziario e garantire la continuità aziendale, si presentano diversi scenari che potrebbero condizionare la continuità dell'azienda nei prossimi anni. Pertanto, il giudizio sulla continuità aziendale nei prossimi esercizi è condizionato alla realizzazione delle richieste della Direzione alla Regione Autonoma della Sardegna.

L'Amministratore ha comunicato al Revisore di aver ricevuto rassicurazioni dal Socio in merito all'accoglimento delle richieste di integrazione dei corrispettivi, in quanto le stesse sono coerenti con le previsioni contrattuali. L'accoglimento necessita, però, di una specifica attività di ricerca della risorse da parte della RAS e di una apposita norma che dovrà essere inserita in sede di Finanziaria regionale 2019 che sarà, presumibilmente, approvata entro il 31 dicembre 2018. Nel caso, ritenuto improbabile dall'Amministratore, che tali previsioni non si avverassero l'Amministratore dovrà prontamente porre in campo le necessarie iniziative previste dalla legge tra cui l'immediata convocazione dell'Assemblea dei Soci per le opportune decisioni.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

L'Amministratore della società Arst S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della Arst S.p.A. al 31/12/2017, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Ho svolto le procedure indicate nel principio di revisione SA Italia n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Arst S.p.A. al 31/12/2017 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

Ho verificato le procedure indicate dall'art. 6 del D.Lgs. 175/2016 inerenti l'onere della predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale in capo a tutte le società controllate da Enti



Publici. Tale programma di valutazione, redatto dalla struttura amministrativa dell'Arst appare completo e coerente, redatto con gli stessi criteri di chiarezza utilizzati per la redazione del bilancio.

Il risultato di tale documento evidenzia chiaramente il rischio di crisi aziendale e del relativo stato di insolvenza, qualora non accadano gli interventi previsti da parte della Regione e precedentemente richiesti dall'organo amministrativo.

A mio giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Arst S.p.A. al 31/12/2017 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lett. e), del D.Lgs. 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non ho nulla da riportare.

Conclusioni

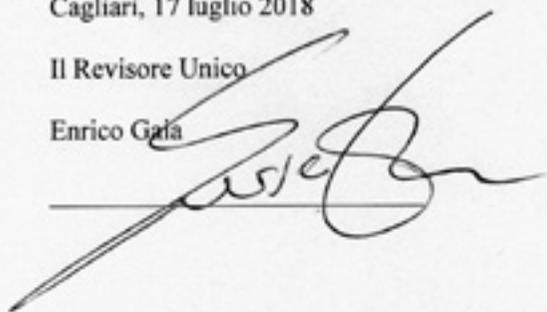
Ho svolto la revisione legale del bilancio d'esercizio della Società Arst S.p.A. al 31.12.2017, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario, dalla Nota Integrativa e dalla Relazione sulla Gestione.

A mio giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31.12.2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità dalle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Cagliari, 17 luglio 2018

Il Revisore Unico

Enrico Gaia



— NOTE



SEDE CENTRALE
via Posada 8/10 Cagliari

www.arst.sardegna.it

Bilancio approvato
dall'Assemblea dei Soci
il 2 agosto 2018

