

BILANCIO DI ESERCIZIO 2021

CAGLIARI 22 DICEMBRE 2022

INDICE

INDICE	3
LETTERA ALL'AZIONISTA	6
ORGANI SOCIALI	7
DATI DI SINTESI DELLA SOCIETA'	9
MISSION	9
PROFILO	9
ARST IN CIFRE (dati 2021)	10
ORGANIZZAZIONE	12
STRUTTURA DIREZIONALE	13
PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI E DI PERFORMANCE	14
LE LINEE DI ATTIVITA'	15
SCENARIO NORMATIVO E MERCATO DI RIFERIMENTO	17
Il Mercato del TPL	17
La Domanda di Trasporto	18
I Ricavi da Traffico	20
Lo Scenario Normativo	22
RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI E ANDAMENTO DELLA GESTIONE	26
Eventi di rilievo nel corso dell'esercizio	26
Accadimenti Vari	28
Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2021	29
Ricavi Operativi	31
Ricavi da Contratti di Servizio	32
Ricavi da Titoli di Viaggio	33
Costi Operativi	34
Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria	35
Principali Indicatori di Performance	41
Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2021	44
Evoluzione prevedibile della gestione	46
ANALISI DEI PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ	49
1. Trasporto Pubblico su Gomma	50
Risultati di Sintesi del TPL su Gomma	50
La Produzione dei Servizi TPL su Gomma	53
2. Trasporto Pubblico su Ferro	55
Risultati di Sintesi dei Servizi di Trasporto su Ferro	55
La Produzione dei Servizi TPL su Ferro	56
3. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria	59

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria	59
Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria	60
4. Trasporto Pubblico Metrotranviario	61
Risultati di Sintesi del TPL Metrotranviario	61
La Produzione dei Servizi TPL metrotranviario	62
5. Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria	64
Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria	64
6. Il Servizio Turistico del Trenino Verde	66
7. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica	69
8. Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante	71
Risultati di Sintesi della Linea di Attività	71
9. Servizi di Gestione Patrimoniale	73
Risultati di Sintesi della Linea di Attività	73
Gestione Operativa	74
ALTRE INFORMAZIONI	75
Attività di Adeguamento Tecnologico ed Organizzativo	75
Cyber Security	75
Nuovo sistema di backup in cloud dei Server Aziendali	75
Bigliettazione Digitale	75
Uniformazione Report di Vendita TdV e analisi tramite Sistemi di Business Intelligence	76
Portale Ticketing Assistenza MRL	76
Rinnovo Area Riservata	77
Rapporti con Imprese Controllate, Collegate, Controllanti e Consorelle	79
Informazioni Attinenti al Personale	79
Costi del Personale	81
Stabilizzazione del personale	82
Selezioni	84
Formazione del Personale	85
I sistemi di gestione e le certificazioni	88
Sanificazione Mezzi e Locali	88
Sicurezza	88
Implementazione D.Lgs. 231/01	89
Ambiente	90
RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO	91
Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze (ex articolo 6 del d.lgs. 175/2016)	91
Premessa	91
Metodologie per la Valutazione del Rischio Aziendale	91
Le Analisi di Bilancio	93
Il Modello "Z SCORE"	96

Principio di Revisione n. 570 dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili	99
Conclusioni Finali	103
INTRODUZIONE	106
L'IDENTITÀ DI ARST	108
LA DIMENSIONE SOCIALE	123
La soddisfazione dei clienti-viaggiatori: i risultati di un'indagine ad hoc	123
Digitalizzazione dei servizi per i viaggiatori	126
Indicatori di sicurezza e qualità dei trasporti su gomma ARST	128
Composizione e profilo del personale ARST	129
Sicurezza dei lavoratori - fenomeno infortunistico	132
Attività formative	133
LA DIMENSIONE AMBIENTALE	134
L'IMPEGNO DI ARST PER L'AMBIENTE	134
Le caratteristiche del parco rotabile su gomma	134
Le emissioni in atmosfera	136
LA DIMENSIONE ECONOMICA	137
VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST	137
UNA STIMA DELL'IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE DI ARST SUL TERRITORIO DELLA SARDEGNA	138
Nota Integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2021	149
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	157
ANALISI DELL'ATTIVO	157
ANALISI DEL PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	169
INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	176
VALORE DELLA PRODUZIONE	176
COSTI DELLA PRODUZIONE	177
ALTRE INFORMAZIONI	180

LETTERA ALL'AZIONISTA

ORGANI SOCIALI

ORGANO AMMINISTRATIVO

Amministratore Unico

Roberto Neroni

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Paolo Pirri

Membri effettivi

Antonella Murino
Giorgio Graziano Cherchi

ORGANO DI REVISIONE

Revisore

Sandro Deiana

Proprietà:

La Società è controllata al 100%
dalla Regione Autonoma della Sardegna - RAS

Presidente della Giunta Regionale
On.le Christian Solinas

Assessore Regionale dei Trasporti
Antonio Moro

Direttore Generale dei Trasporti
Dott.ssa Gabriella Massidda

Disciplina di Controllo:

La Regione Autonoma della Sardegna esercita sulla Società un controllo analogo a quello esercitato sui propri Servizi. Le modalità sono definite con Deliberazione della Giunta regionale RAS n. 42/5 del 23 ottobre 2012 e Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante "testo unico in materia di società a partecipazione pubblica".

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

DATI DI SINTESI DELLA SOCIETA'

MISSION

Contribuire alla crescita delle persone e allo sviluppo sociale, economico e culturale dei territori della Sardegna in chiave sostenibile fornendo Servizi multimodali per la mobilità collettiva sempre più adeguati alle aspettative dei cittadini.

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 (dati 2021)

Flotta

Autobus	810
Treni	47
Metro	14

Passeggeri Trasportati

Passeggeri per anno	15.813.066
Passeggeri per giorno	35.600

TPL- Bus Servizi Extraurbani

Totale Km rete	15.000
Corse per giorno	3.500
Fermate unidirezionali	3.000
Percorrenze annue Km	35.640.000

TPL - Bus Servizi Urbani

Totale Km rete	350
Corse per giorno	600
Fermate unidirezionali	700
Percorrenze annue Km	2.080.000

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

TPL Treno

Totale Km rete	168,90 Km
Sassari – Alghero	30,10 Km
Sassari – Sorso	9,90 Km
Macomer – Nuoro	57,80 Km
Monserrato – Isili	71,10 Km
Percorrenze annue	937.272 Km

TPL – Metro

Totale Km rete	16,6 Km
Cagliari	12,3 Km
Sassari	4,3 Km
Corse per giorno	343
Fermate	21
Percorrenze annue	674.782 Km

Trenino Verde – Ferrovia Turistica

Totale Km rete	438,70 Km
Sassari – Tempio – Palau	150,70 Km
Macomer - Bosa	46,00 Km
Isili – Sorgono	83,00 Km
Mandas – Arbatax	159,00 Km

ORGANIZZAZIONE

Sede Centrale

Cagliari, via Posada 8-10

Sedi Territoriali Automobilistiche (STA)

Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Lanusei, Iglesias, Olbia, Guspini

Sedi Territoriali Ferroviarie (STF)

Cagliari, Sassari, Macomer

Sedi Territoriali Secondarie

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, Tortolì, Villacidro

STRUTTURA DIREZIONALE

Direttore Centrale	Carlo Poledrini
Vice Direttore Centrale	Salvatore Perra
Dirigente Responsabile Trasporto Ferroviario	Paolo Diana
Direttore Esercizio Metrotranvie Cagliari Sassari	Felice Mulas
Dirigente Responsabile Gestione Manutenzione	
Comando Controllo e Segnalamento (ex Impianti Speciali) (1)	Felice Mulas
Direttore Esercizio Automobilistico	Francesca Sulis
Dirigente Servizio RUF	Salvatore Perra
Dirigente Servizio COMM /MKTG/ PAT	Alessandro Boccone
Dirigente Servizio SIAT (2)	Paolo Diana
Dirigente Servizio Tecnico	Marco Demuro
Dirigente Servizio BF	Simone Canu
Dirigente Responsabile Circolazione e Infrastruttura	Gianni Pirino
Dirigente Servizio MRL	Silvestro Loddo
Dirigente Servizio NEG	Boi Carlo
Responsabile Sistema Gestione Sicurezza Ferroviaria	Francesco Matzuzzi
Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione	Claudia Carboni

1) ad interim

2) ad interim

PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI E DI PERFORMANCE

Indice di Liquidità Corrente (Current Test Ratio)	2021	2020
<u>Attivo Corrente</u> Passivo Corrente	1,32	1,42

Posizione Finanziaria Netta (B-A)	2021	2020
	€ 4.190.143	€ 6.626.978

Giorni di Credito dai Fornitori	2021	2020
<u>Debiti Commerciali x 365</u> Totale Acquisti	128	162

Giorni di Credito ai Clienti	2021	2020
<u>Crediti Commerciali x 365</u> Ricavi delle Vendite + IVA	90,51	66,18

Rapporto Debiti su Capitale Netto	2021	2020
<u>Debiti a Lungo Termine + Debiti Locazione Finanziaria</u> Capitale Netto	0,91	0,98

Indice di Rigidità degli Impieghi	2021	2020
<u>Attivo Immobilizzato x 100</u> Totale Attivo Netto	78,99%	78,92%

Turnover del Capitale Circolante	2021	2020
<u>Totale Ricavi</u> Capitale Circolante (media)	7,27	6,81

Costo del Lavoro pro Capite	2021	2020
<u>Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti	€ 40.495	€ 38.218

Valore Aggiunto pro Capite	2021	2020
<u>EBITDA + Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti	€ 40.829	€ 42.338

Ricavi pro Capite	2021	2020
<u>Totale Ricavi</u> Numero Medio Dipendenti	€ 71.826	€ 64.984

LE LINEE DI ATTIVITA'



1. Servizi TPL su Gomma



2. Servizi TPL su Ferro



3. Gestione Infrastruttura Ferroviaria



4. Servizi TPL Metrotranviari



5. Gestione 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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

SCENARIO NORMATIVO E MERCATO DI RIFERIMENTO

Il Mercato del TPL

Il TPL è un settore di fondamentale importanza, costituisce un importante fattore di crescita e competitività dei territori ed è il secondo settore per spesa pubblica dopo la sanità. Al pari degli altri servizi pubblici, contribuisce in maniera determinante a migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Secondo lo studio di Cassa Depositi e Prestiti del 2019 il settore del TPL italiano si colloca al quarto posto per dimensione economica con un fatturato che si aggira intorno ai 12 miliardi di euro dopo la Germania, la Francia, il Regno Unito che hanno tutti fatturati superiori ai 20 miliardi di euro. Le aziende presenti nel comparto sono circa 930, per un totale di 124 mila addetti. Gran parte del servizio viene offerto da società a partecipazione pubblica. Ciò è principalmente dovuto allo standard qualitativo dei servizi offerti in grado di attrarre volumi superiori di traffico. Le tariffe italiane sono fra le più basse d'Europa mentre il contributo pubblico per lo svolgimento del servizio di Tpl tra i più alti. Una peculiarità del mercato TPL è la forte presenza del bene sostituto automobile che continua ad essere il mezzo prevalente di spostamento. A tal proposito si rimanda al paragrafo "La Domanda di Trasporto".

Il mercato del TPL in Italia è periodicamente oggetto di analisi e di valutazioni da parte non solo dei Ministeri e istituzioni di ricerca nazionali, a vario titolo competenti, ma anche da diverse società straniere di valutazione finanziaria che analizzano il mercato e le aziende che vi operano nella prospettiva di possibili investimenti non appena ciò risultasse possibile.

Si tratta di un mercato considerato appetibile ed attrattivo per una serie di ragioni che inducono a porre sempre maggiore attenzione all'evoluzione normativa che anche in Italia sta interessando il settore, nonostante sembrasse finalmente concluso quasi un ventennio nel quale si sono succeduti interventi normativi spesso contraddittori. A tal proposito si rimanda al paragrafo "Lo Scenario Normativo".

Le ragioni di questo interesse, risiedono in almeno 2 temi: il primo legato al potenziale in termini di ricavi da traffico che è senz'altro molto rilevante tenuto conto del gap che ancora oggi emerge tra i dati di utilizzo della mobilità collettiva in Italia rispetto a quelli medi europei; il secondo – più rilevante – connesso alle ingenti risorse messe a disposizione del PNRR per investimenti in nuovi rotabili e nuovi sistemi di gestione "sostenibile" legati alla transizione energetica.

Ciò vale anche per il nostro "mercato" regionale ancorché i margini di sviluppo legati al solo traffico sono notevolmente condizionati dal basso peso demografico. Maggior interesse certamente suscitano

le potenzialità in termini di transizione energetica che pongono la nostra Isola in una posizione di sicuro interesse che non può non considerare il TPL quale fondamentale componente del sistema.

La Domanda di Trasporto

Il **2020** è stato un anno senza precedenti, che ha determinato profonde criticità e incertezze nel settore dei trasporti sia a livello nazionale che a livello internazionale. Nella fase di contenimento della diffusione del virus Covid-19 è stato necessario ridurre la mobilità delle persone, con restrizioni sempre crescenti: il blocco dei voli, il divieto degli spostamenti intercomunali, sino ad arrivare all'isolamento totale nelle proprie abitazioni. Secondo i dati Istat la domanda di trasporto pubblico locale nel 2020 è crollata di circa il **47,9%** nei comuni capoluogo italiani rispetto ai dati del 2019.

Il **2021** è stato invece l'anno in cui gli effetti della pandemia si sono attenuati. Il settore dei trasporti ha visto un miglioramento della situazione rispetto al 2020 anche se ancora inferiore rispetto al periodo pre-pandemico. Secondo i dati dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità di passeggeri e merci del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile **la domanda di trasporto pubblico locale nel 2021 è ancora inferiore del 23%** rispetto ai dati del 2019.

La domanda di mobilità dei passeggeri **nel 2021 è cresciuta nel corso dell'anno**. Il lento avvio di inizio anno, caratterizzato ancora da chiusure e limitazioni in alcune aree del Paese, ha lasciato il passo ad una crescita progressiva in concomitanza con il rapido avanzare della campagna vaccinale e il passaggio duraturo in "zona bianca" di tutte le Regioni (da marzo a luglio), fino all'ulteriore spinta che si è verificata dopo l'estate (riapertura delle scuole totalmente in presenza).

Pertanto, i motivi che hanno determinato una contrazione della domanda di trasporto rispetto alla situazione pre-pandemica sono legati principalmente a tutte le **misure di blocco** che hanno ridotto la capacità di trasporto per rispettare il distanziamento sociale e soprattutto dal permanere di un forte **timore nei viaggiatori** a condividere con altre persone l'utilizzo dei mezzi di trasporto e che ha indotto una marcata preferenza per la mobilità individuale.

Hanno giocato inoltre un ruolo importante anche altri fattori quali la digitalizzazione delle attività economiche, con la crescita dello **smart working**, la digitalizzazione delle attività educative, con la diffusione della **didattica a distanza** ed infine la digitalizzazione delle attività commerciali, con l'esplosione dell'**e-commerce**.

Per ciò che concerne lo Smart Working è importante sottolineare che dai dati dell'Osservatorio **Smart Working** del Politecnico di Milano emerge che nel terzo trimestre del 2021 il lavoro da remoto ha coinvolto circa 4 milioni di dipendenti in Italia (erano solo 570.000 nel 2019), di cui quasi 1,8 nella Pubblica Amministrazione, 860 mila nelle grandi imprese con oltre 250 addetti, e quasi 1,5 in quelle con meno di 250 addetti. Questi dati sono confermati dalla rilevazione Audimob effettuata

nella seconda parte del 2020 dalla quale risulta che il 25% degli occupati del campione lavora in smart working tutti i giorni o quasi e il 16,7% saltuariamente. Inoltre, tra quanti lavorano da remoto (anche saltuariamente), il 36% pensa di rimanere con certezza e il 50% con elevata probabilità.

Inoltre, il permanere di un forte timore dei viaggiatori nel contrarre il virus all'interno dei mezzi di trasporto pubblici contribuisce a spiegare perché la contrazione della domanda di trasporto nel 2021 sia ancora principalmente legata all'andamento della curva epidemiologica. Dall'indagine dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti condotta nel 2021, che ha come focus lo studio degli **aspetti comportamentali** degli utenti di servizi di trasporto pubblico nel corso dell'emergenza, il 37% degli intervistati ha dichiarato di aver modificato le proprie abitudini, variando la frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto (20% delle risposte), la modalità di trasporto utilizzata (9%) e l'orario di utilizzo dei mezzi in relazione a mutati orari di lavoro (3%). Con riferimento invece alla **previsione per la fase post-emergenziale**, nel 2021 la quota di intervistati che ha dichiarato di prevedere cambiamenti nelle proprie abitudini di mobilità rispetto alla fase precedente all'emergenza è invece del 33%, a conferma di una propensione alla ripresa degli spostamenti, in linea con la progressiva attenuazione delle limitazioni alla mobilità, variando la frequenza (15% delle risposte), la tipologia (13%) e l'orario (1%) di utilizzo di mezzi di trasporto.

Inoltre, alla generale riduzione dell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico corrisponde il contestuale incremento del ricorso alla **mobilità individuale**, sia in forme a basso impatto ambientale, sia attraverso un uso più frequente dell'auto privata. Il 18° Rapporto sulla mobilità degli italiani condotto dall'Isfort conferma che nel periodo pandemico si è registrato un forte sviluppo della mobilità dolce grazie in particolare agli spostamenti a piedi (il cui peso è cresciuto dal 20,8% del 2019 al 29% del 2020) e al consolidamento della bicicletta e micromobilità (dal 3,3% al 3,8%). L'automobile ha mantenuto la sua posizione dominante nella scelta degli italiani, riducendo lo share modale di soli 2,5 punti (dal 62,5% al 59%). Complessivamente, grazie soprattutto alla grande spinta degli spostamenti a piedi, il tasso di mobilità sostenibile è salito nel 2020 al 38,2% dal 35% del 2019.

Confrontando invece i dati pubblicati dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità di passeggeri e merci del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, a partire dalla prima metà del **2022** si nota invece una forte ripresa delle diverse forme di trasporto. Gli spostamenti con il TPL sono inferiori del **13%** rispetto al 2019 (-23% e -38% nel 2021 e 2020, rispettivamente), mentre con riferimento al solo trasporto ferroviario regionale i traffici passeggeri sono inferiori del 23% a quelli del periodo pre-pandemico (-43% e -54% nel 2021 e 2020, rispettivamente).

La ripresa nell'utilizzo dei mezzi pubblici è legata principalmente alla **cessazione ad aprile 2022 dallo stato di emergenza pandemica** e al conseguente **mutamento comportamentale delle persone nel voler "ritornare alla normalità"** confermando in larga parte le abitudini pre-pandemiche.

Inoltre, l'incremento dei prezzi dei carburanti da trazione, anche se da un lato sta determinando un'esplosione dei costi nei bilanci delle aziende di trasporto, dall'altro sta comportando uno spostamento dall'utilizzo dell'auto privata al mezzo pubblico con un ulteriore aumento della domanda di trasporto.

VARIAZIONE % DOMANDA DI MOBILITA' RISPETTO AL 2019

	Var % 2020 - 2019	Var % 2021 - 2019	Var % 2022 - 2019 (gen-set)
TPL	-38%	-23%	-13%
DI CUI FERRO	-54%	-43%	-23%

I Ricavi da Traffico

Per ciò che concerne i Ricavi da Traffico, i cui **andamenti sono fortemente condizionati dalla domanda di trasporto**, anch'essi hanno subito, a livello nazionale, un brusco arresto conseguente alla diffusione della pandemia da Covid-19.

Secondo lo studio ASSTRA dal titolo "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022", la fase emergenziale e il conseguente crollo della domanda, registrato a partire dal 2020, **non hanno consentito al settore dei trasporti di apportare variazioni ai piani tariffari**, nonostante abbia giocato un ruolo importantissimo, a partire dal 2021, la **forte crescita del tasso di inflazione** (Indice NIC Trasporti dal 2016 al 2021 cresce del 9,8%) ed inoltre il **costo del carburante e l'energia elettrica per trazione** (che costituiscono le seconde voci di costo per incidenza, tra il 12% e il 18%, delle voci di bilancio).

La contrazione dei ricavi da traffico risente inoltre dell'**incremento dei livelli dell'evasione tariffaria**, sostanzialmente determinato dalle limitazioni del controllo a bordo dei titoli di viaggio e dalla sospensione dell'attività di vendita da parte degli autisti, secondo quanto previsto dalle misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica.

Sempre secondo gli studi ASSTRA i ricavi da traffico nel 2021 risultano più alti rispetto al 2020 ma sempre al di sotto dei livelli pre-pandemici. **Si stima una ripresa più decisiva nel 2022 con un incremento fino all'80%.**

La ripresa dei ricavi è legata essenzialmente alla **cessazione dello stato di emergenza pandemico** che ha degli importanti riflessi sull'incremento della domanda di trasporto e al conseguente **mutamento comportamentale delle persone nel voler "ritornare alla**

normalità” confermando in larga parte le abitudini pre-pandemiche, così come illustrato nel precedente paragrafo.

Inoltre, a partire dal 2022, al fine di mitigare l’impatto del caro energia sulle famiglie, è entrato in vigore il **bonus abbonamenti servizi di TPL** in cui viene riconosciuto un buono da utilizzare per l’acquisto di abbonamenti che consente, alle famiglie con redditi inferiori ai 35 mila euro, di avere un rimborso del 100% della spesa da sostenere per l’acquisto dell’abbonamento, che non potrà comunque superare l’importo di 60 euro. Tale agevolazione tariffaria determinerà un incremento della platea dei viaggiatori (dato l’esiguo costo dell’abbonamento risulta più conveniente viaggiare con i mezzi pubblici rispetto all’uso dell’auto privata ed è meno conveniente incorrere in una sanzione amministrativa rispetto all’acquisto di un abbonamento) con un conseguente aumento dei ricavi da traffico.

Il trend della domanda di trasporto e dei ricavi da titoli di viaggio nel periodo (2019-2021) viene confermato anche dai **dati ARST**. In particolare, il numero dei passeggeri si riduce, rispetto al periodo pre-pandemico, **del 50% nel 2020** e del **32% nel 2021, entrambi rispetto al 2019**. Per ciò che concerne i ricavi da traffico, essi si contraggono, seppure con delle differenze in base alla modalità di trasporto, del **48% nel 2020** e del **27% nel 2021 rispetto al 2019**, come da tabelle sotto riportate. I ricavi ARST del 2022 (gen-ott 2022) hanno un andamento in linea con quello nazionale, con una ripresa di circa **l’80%**.

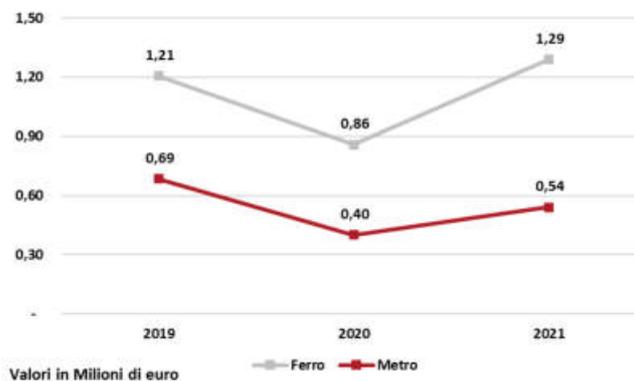
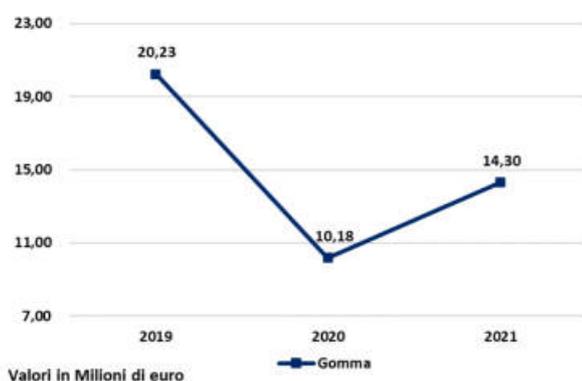
VARIAZIONE % PASSEGGERI RISPETTO AL 2019

	Var % 2021 - 2019	Var % 2020 - 2019
AUTOBUS	-32%	-50%
METRO	-30%	-53%
TRENO	-40%	-51%
TOTALE	-32%	-50%

VARIAZIONE % RICAVI TDV RISPETTO AL 2019

	Var % 2021 - 2019	Var % 2020 - 2019
AUTOBUS	-29%	-50%
METRO	-21%	-41%
TRENO	7%	-29%
TOTALE	-27%	-48%

RICAVI TOTALI DA TITOLI DI VIAGGIO TPL ANNI 2019-2021 (Graf. 1.5_a-b)



In conclusione, se la diffusione del virus a inizio 2020 aveva determinato profonde incertezze nel settore dei trasporti, a partire dal 2021, e soprattutto nel 2022, si è verificata una forte ripresa nel settore della mobilità. L'analisi dei dati a disposizione fa ritenere che il 2022 sia l'anno in cui si ritorna quasi alla normalità, sia per quanto riguarda i livelli di consumo di trasporto nazionale che quello locale. Purtroppo però, anche se gli effetti della pandemia si sono attenuati si sono manifestati tutta una serie di altri eventi, tra cui la penuria di materie prime, la conseguente crisi dei semiconduttori, l'aumento dell'inflazione e dei costi relativi all'energia elettrica, gas naturale e carburante, il conflitto russo-ucraino, che indurranno il settore dei trasporti a dover gestire, ancora una volta, nuove sfide.

Lo Scenario Normativo

Il processo di riforma del settore del Trasporto Pubblico Locale è stato oggetto di una **lunga**

evoluzione normativa culminata, a livello nazionale, con l'approvazione del Decreto Legislativo 422 del 1997, mentre, a livello comunitario, con il Regolamento n. 1370/2007/CE modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 del 14/12/2016.

Uno dei principi cardine della **riforma del TPL del 1997** è stata la regionalizzazione del settore, che ha trasferito alle Regioni ed agli Enti locali ampie funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso della Regione Sardegna, essendo essa a Statuto Speciale, le funzioni relative al trasporto pubblico locale sono state trasferite dalla Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007). La grande novità, però, è stata quella di porre l'obiettivo di **realizzare progressivamente la concorrenza** per il mercato nel settore, con l'introduzione dell'obbligo dell'affidamento dei servizi mediante gara ad evidenza pubblica e stipulazione dei contratti di servizio pubblico, così da superare gli assetti monopolistici preesistenti nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale.

Il 2007 segna un'altra tappa fondamentale del processo di riforma del TPL. Infatti, dopo il decreto legislativo 422 del 1997, il **Regolamento europeo n. 1370/2007/CE** costituisce, senza dubbio, la successiva più importante innovazione in materia. Il regolamento ha come obiettivo l'efficientamento dei servizi di trasporto per il tramite della c.d. "**concorrenza regolamentata**". Lo spirito del regolamento è, quindi, quello di introdurre norme, uguali per tutti, dirette a regolare: il regime di concorrenza, il diritto di esclusiva, le modalità di riconoscimento della compensazione di servizio pubblico e la compatibilità con la disciplina degli aiuti di stato.

Tra le novità più importanti, inoltre, è compresa la **disciplina sulle forme di affidamento dei servizi**:

- Affidamento in house (art. 5, paragrafo 2);
- Affidamento a terzi mediante gara (art. 5, paragrafo 3);
- Affidamento diretto (art. 5, paragrafo 4 e 5);
- Affidamento diretto dei servizi ferroviari (art. 5, paragrafo 4, 5 e 6).

Inizialmente la possibilità, consentita dal Regolamento 1370/07, di procedere a forme di affidamento diretto dei servizi "a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale", aveva indotto il legislatore italiano a ritenere che tale divieto fosse presente nel nostro ordinamento e contenuto nel D. Lgs. 422/1997. Tuttavia, questo dubbio verrà meno pochi anni dopo per effetto dell'entrata in vigore dell'**art. 61 della L. 99/2009**, chiarendo così in via legislativa la **legittimità del ricorso alle forme di affidamento diretto** previste dal Regolamento 1370/07.

Il Regolamento n. 1370/2007 tratta quindi le gestioni in house alla stregua dei contratti affidati mediante procedura ad evidenza pubblica. Nel settore del trasporto ferroviario, peraltro, il legislatore comunitario ha disciplinato la gara come strumento soltanto eventuale, confermando la possibilità di procedere per la generalità delle **gestioni ad affidamento diretto sino al 2023** e prevedendo espressamente specifici casi per la prosecuzione delle gestioni dirette

anche oltre tale data.

Il Regolamento europeo stabilisce poi, oltre alcuni obblighi di pubblicità a carico delle Autorità competenti, un periodo transitorio per conformare, **a decorrere dal 3 dicembre 2019**, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada all'obbligo di applicare procedure aperte, trasparenti, non discriminatorie. Durante tale periodo transitorio, gli Stati membri sono stati tenuti ad adottare misure per conformarsi gradualmente a tale obbligo.

Successivamente e conformemente al Regolamento 1370/2007, il **D. Lgs. 50/2017** ha disciplinato le modalità di affidamento dei servizi di TPL con specifico riguardo all'attività di pianificazione e predisposizione delle gare per l'assegnazione degli stessi. In particolare, l'art. 48 disegna la **governance del trasporto pubblico**, disciplinando le modalità di attivazione di tutte quelle fasi propedeutiche all'assegnazione del servizio, come:

- l'istituzione e perimetrazione dei **bacini di mobilità** (commi 1, 2 e 3);
- regole per l'affidamento e **determinazione dei lotti di gara** (commi 4 e 5);
- ruolo dell'**Autorità di Regolazione dei Trasporti** (commi 6, 7 e 8).

Il forte ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, attribuito dal citato decreto, si è manifestato, inoltre, attraverso proprie deliberazioni, volte a disciplinare alcuni dei principali aspetti inerenti l'affidamento e gestione del servizio.

Degna di particolare nota è la **delibera ART n. 49 del 2015** recante le misure per la redazione dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale svolti su strada e per ferrovia.

I contenuti della sopra citata delibera sono stati revisionati dalla **delibera ART n. 154 del 2019** recante misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica

Con **delibera ART n. 113 del 2021** è stata revisionata la misura 12 della delibera ART n. 154 del 2019 ed è stato concluso l'iter sull'obbligo della tenuta della contabilità regolatoria su strada secondo schemi predefiniti dall'ART stessa.

Da quanto sopra esposto, si evince che le disposizioni sulla liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico, sono state caratterizzate da **continui interventi normativi**, da una **sovrapposizione di numerose norme a livello comunitario e nazionale**, in cui si colloca anche il processo di riforma **regionale**.

L'articolo 5, comma 39, della legge regionale 28 dicembre 2018, n. 48 prevede che al fine di garantire lo svolgimento e la continuità dei servizi minimi di trasporto pubblico, in conformità alle

disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, gli attuali affidamenti (servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia) **sono prorogabili per un massimo di ventiquattro mesi** a far data dalla loro naturale scadenza, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo.

Sono state stipulate con il nuovo Quadro Normativo e Regolatorio le proroghe di 24 mesi dei Contratti di Servizio: Gomma sino al **31 dicembre 2023**, Ferro TPL sino al **31 dicembre 2022** e Metro TPL sino al **31 dicembre 2023**.

RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI E ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Eventi di rilievo nel corso dell'esercizio

L'esercizio 2021 si è purtroppo rivelato ancora un anno caratterizzato dal perdurare della crisi pandemica, che ha avuto un forte impatto sulla società e l'economia italiane ed in particolare sulle Aziende che gestiscono il Trasporto Pubblico Locale, sia a causa dei provvedimenti nazionali e regionali di limitazione della circolazione delle persone sia per la necessità di garantire le misure di contenimento del contagio.

Questi fattori hanno comportato l'esigenza di provvedere ad una consistente riprogrammazione dei servizi con un rilevante impatto di tipo organizzativo e finanziario per l'azienda, che è stata comunque tenuta ad assicurare il servizio pur con un livello inferiore di ricavi da biglietti.

Se questo, considerate le previsioni, poi confermate, su un apprezzabile incremento del traffico, non ha prodotto particolari conseguenze sull'equilibrio finanziario ha, tuttavia, avuto importanti ricadute sullo sviluppo di talune attività operative già programmate nel 2020, che hanno inevitabilmente subito ritardi e differimenti nel 2021.

In ordine alla principale linea di attività aziendale costituita dal trasporto su gomma, il perdurare della pandemia non ha consentito di sviluppare di concerto con la Regione Sardegna, un rinnovato programma di esercizio maggiormente coerente con i bisogni della domanda.

La contrazione della domanda di trasporto si è collocata al centro di una evoluzione dei comportamenti di mobilità degli italiani, che è andata di pari passo con la prosecuzione del lavoro a distanza, con un'ulteriore espansione del commercio elettronico, con l'aspettativa di una migliore qualità del servizio in termini di offerta ed, in ultima analisi, con la tendenza al ritorno alla mobilità individuale anche per ragioni legate alla percezione di una maggiore sicurezza sanitaria.

Analoghe evidenze sono desumibili per il resto delle linee di attività, compresa quella del servizio turistico ferroviario a sua volta colpito anche dalle limitazioni all'esercizio conseguenti a diversi interventi manutentivi sulla infrastruttura ferroviaria.

Il consolidamento di alcuni macro trend lavorativi che hanno privilegiato il lavoro a distanza ha inoltre comportato, anche in Azienda, limitati ma in ogni caso misurabili, rallentamenti di talune attività amministrative.

Il reclutamento del nuovo personale attraverso i concorsi già banditi nel 2020 ha subito differimenti rispetto ai programmi originari a causa della normativa sullo svolgimento delle selezioni in presenza. Le procedure si sono poi comunque completate nel 2022 con il superamento delle limitazioni inizialmente previste.

Analogamente, il complessivo comparto degli acquisti e forniture, senza specifiche distinzioni di natura merceologica, ha scontato difficoltà generalizzate da parte delle catene di fornitura. Le consegne dei materiali hanno subito ritardi anche considerevoli per le note difficoltà dei produttori a reperire componentistica elettronica, specie dai produttori asiatici, importantissima per tutto ciò che riguarda la tecnologia applicata al settore del TPL.

Tuttavia, nel complesso, i programmi di attività, pur se con i ritardi di cui sopra, non sono stati compromessi anche grazie allo straordinario impegno assicurato da tutto il personale aziendale e dai partner esterni con i quali si intrattengono i rapporti commerciali.

Per questo, nel 2021, nonostante le difficoltà di cui sopra, è stato comunque possibile dare avvio all'imponente piano di rinnovo del parco autobus – tuttora in corso - con l'immissione in servizio, tra la fine dell'anno e l'inizio del 2022, dei primi 44 autobus IVECO in sostituzione di altrettanti mezzi vetusti.

Per quanto riguarda i rotabili ferroviari, è stata leggermente differita la consegna da parte del fornitore STADLER delle prime unità acquistate attraverso l'Accordo quadro per la fornitura, con il primo lotto, di 6 Unità di Trazione DE estendibile ad ulteriori 9 unità.

La consegna delle prime 7 UdT - alle 6 originariamente previste, si è aggiunta una settima unità finanziata con residui di precedenti accordi ed altre risorse provenienti da altri piani di finanziamento - è avvenuta a partire dal mese di febbraio 2022 e si è completata nel medesimo anno. A questo proposito occorre precisare che la consegna dei nuovi treni, a differenza di quanto accade per gli autobus, non corrisponde alla loro immediata immissione in servizio, in quanto per il settore ferroviario valgono specifiche normative di sicurezza previste dall'ANSFISA, che richiedono diversi mesi di attività di prova e collaudo.

Sul fronte delle infrastrutture, il 2021 è stato un anno particolarmente importante. Sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova tratta metrotranviaria di MetroCagliari Repubblica – Matteotti per un valore delle opere di circa 24 milioni di euro, ed è stata inoltre aggiudicata la gara per il raddoppio della tratta Repubblica – Caracalla della stessa MetroCagliari per circa 5 milioni di euro. Si tratta, con tutta evidenza, di opere di grandissimo interesse strategico per l'Azienda e di forte impatto per tutta l'area cagliaritano, ancorché a causa della notevole complessità tecnica legata all'ambito cittadino nel quale si stanno realizzando le opere, si sono avute inevitabili ripercussioni sull'assetto viario e sul traffico della città. Ciononostante, grazie anche alla stretta collaborazione con il Comune di Cagliari e la Regione Sardegna, le opere procedono con una certa regolarità sebbene, in talune circostanze, subiscano limitate interruzioni dovute alla necessità di superare le difficoltà conseguenti al rinvenimento di oggetti/sottoservizi non prevedibili in sede di progetto.

Sempre sul fronte delle infrastrutture si è proceduto ad avviare le nuove progettazioni relative alla tratta metrotranviaria di MetroCagliari Policlinico – Sestu, per circa 44 milioni di euro, provenienti dalla rimodulazione delle risorse FSC inizialmente destinate al collegamento Cagliari-Quartu di

MetroCagliari, non avviato per mancato accordo sul tracciato da parte dei Comuni interessati (Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu, Quartu).

Un evento particolare che merita di essere ricordato, ha riguardato il sequestro di 74 rotabili ferroviari, definiti "storici", attuato dalla Guardia di Finanza e dai Carabinieri, nell'ambito di un procedimento penale avviato a carico dei vertici aziendali in ordine ad una contestata mancata manutenzione di tali mezzi. L'evento ha avuto una notevole risonanza non solo locale, ed ha richiesto una complessa ricostruzione di tutti i fatti e delle circostanze contestate. L'azione penale promossa dalla Procura di Cagliari si è conclusa con un processo nel quale sono risultati assolti gli ultimi tre Amministratori Unici che si sono succeduti dal momento del passaggio delle competenze sul servizio (e beni) ferroviari dallo Stato alla RAS.

Accadimenti Vari

L'esercizio 2021 è stato, come detto, segnato dal perdurare della pandemia e dalla necessità di garantire la stabilità economica dell'Azienda attraverso una ottimale gestione delle risorse proprie, integrate con i fondi nazionali destinati ai c.d. "ristori" per i mancati ricavi del traffico.

In questo senso va anche valutato il ritardato rinnovo del CCNL, avvenuto poi nei primi mesi del 2022, che è stato sottoscritto proprio con l'assicurazione da parte del Governo di completo finanziamento dei "ristori" per mancati ricavi da titoli di viaggio, secondo i valori raccolti dallo stesso Governo attraverso l'Osservatorio del MIMS.

Sul fronte del trasporto ferroviario, merita di essere segnalata la costituzione del Consorzio ASSTRA RAIL tra diverse imprese ferroviarie aderenti ad ASSTRA al quale ha aderito anche ARST. Il Consorzio si propone di contribuire alla crescita ed allo sviluppo delle imprese consorziate, promuovendone la specializzazione, favorendo la riduzione dei costi e la migliore qualità dei servizi resi ai clienti, coordinando l'attività delle stesse, mettendone a fattor comune risorse umane e strumentali, esperienze e know-how per migliorarne la loro capacità produttiva, l'efficienza, il progresso tecnologico, lo sviluppo di strumenti, metodologie e attività concernenti i sistemi di sicurezza e la collocazione sul mercato. Si tratta di un importante "strumento" messo a disposizione delle aziende ferroviarie ASSTRA, che già dal 2019 sono impegnate in un difficile ed oneroso percorso di convergenza verso il sistema ferroviario nazionale.

Si segnalano inoltre 2 eventi di svio che hanno riguardato, senza conseguenza alcuna, altrettanti treni turistici lungo la tratta Arbatax-Gairo. A questo proposito, si evidenzia l'avvenuto finanziamento di importanti interventi di manutenzione straordinaria sulle linee ferroviarie turistiche per 62 milioni di euro assegnati alla Regione Sardegna. Il soggetto attuatore è stato individuato in RFI al quale ARST ha fornito e fornirà la necessaria assistenza tecnica al fine di rendere gli interventi previsti – così come individuati dall'Assessore dei Trasporti considerate le necessità complessive indicate dall'Azienda – funzionali al pieno esercizio delle 4 tratte turistiche.

Infine, si segnala l'assegnazione ad ARST da parte dell'Assessorato dei Lavori Pubblici di RAS, delle nuove risorse MIMS destinate al completamento della Rete Ciclabile Regionale.

Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2021

Con il Bilancio 2021 **la Società conferma l'equilibrio economico raggiunto nell'esercizio precedente e conferma ulteriormente il trend positivo** dal punto di vista della gestione operativa, finanziaria e patrimoniale.

L'esercizio 2021 è stato l'anno in cui gli effetti della pandemia si sono attenuati. Il settore dei trasporti ha visto un miglioramento della situazione rispetto al 2020 anche se ancora inferiore rispetto al periodo pre-pandemico.

Anche per l'esercizio in chiusura non vanno in ogni caso trascurate le iniziative del Governo volte a tutelare le aziende del settore TPL che hanno consentito, nonostante le difficoltà incontrate nella gestione delle attività di esercizio, il conseguimento del pareggio di bilancio.

La principale, decreto-legge n. 18 del 2020 (art. 92, comma 4-bis), ha riconosciuto i corrispettivi chilometrici dei contratti di servizio sulla base dei km programmati e non di quelli effettivamente percorsi, norma confermata anche per il 2021.

L'altra, decreto-legge n. 34 del 2020 (art. 200, comma 1), ha istituito un apposito fondo per il ristoro dei mancati ricavi da Titoli di Viaggio delle aziende di trasporto.

Un maggior dettaglio degli effetti dei citati provvedimenti viene fornito nella sezione dedicata ai ricavi operativi.

Per meglio analizzare l'andamento 2021 riportiamo, nelle tabelle che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale sintetici riclassificati secondo logiche gestionali.

CONTO ECONOMICO SINTETICO (Tab. 1.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	141.110.716	131.981.527	142.071.555	6,9	(0,7)
COSTI OPERATIVI	140.453.863	123.614.350	138.711.412	13,6	1,3
VALORE AGGIUNTO	80.214.306	85.988.945	85.562.053	(6,7)	(6,3)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	656.853	8.367.176	3.360.143	(92,1)	(80,5)
Ammortamenti Netti	1.987.081	1.925.203	939.547	3,2	111,5
Accantonamenti/Svalutazioni	938.841	3.704.613	838.523		
EBIT	(2.269.069)	2.737.360	1.582.073	(182,9)	(243,4)
Saldo Attività Finanziarie	(1.344.757)	(1.762.739)	(2.495.398)	23,7	46,1
Saldo Attività Straordinarie	1.801.389	(53.432)	1.345.756	3.471,4	33,9
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	(1.812.437)	921.189	432.431	(296,7)	(519,1)
Imposte Esercizi Precedenti	1.933.410				
Imposte sul Reddito	(3.226)	(677.323)	(351.929)	(99,5)	(99,1)
RISULTATO NETTO (EAT)	117.747	243.866	80.502	(51,7)	46,3

STATO PATRIMONIALE SINTETICO (Tab. 1.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	18.348.692	20.492.041	(10,5)
Attivo Fisso (B)	68.981.931	76.710.308	(10,1)
Totale Attivo Netto (A1+B)	87.330.623	97.202.349	(10,2)
Totale Passivo Consolidato (D)	67.264.088	77.253.560	(12,9)
Capitale Netto (E)	20.066.535	19.948.789	0,6
Totale Capitale Investito (D+E)	87.330.623	97.202.349	(10,2)

Il **Conto Economico** evidenzia un incremento dei **ricavi operativi** rispetto all'esercizio precedente del 6,9% (-0,7% rispetto al 2019). In particolare i ricavi da Titoli di Viaggio registrano una ripresa del 41,2% attestandosi comunque al di sotto di quanto registrato nel 2019 (-26,9%). Anche per l'esercizio in chiusura i ristori ricevuti dal Ministero, circa 3,7 milioni, attenuano il divario con l'esercizio 2019 facendo registrare una diminuzione del 21,3%. Va evidenziato che sono stati imputati euro 1,8 milioni di mancati ricavi relativi al saldo per l'esercizio 2020 e 1,9 relativi all'acconto per l'esercizio 2021.

Il valore aggiunto generato nell'esercizio è stato pari a 80.214.306 euro in diminuzione del 6,7% rispetto al 2020.

Il margine operativo (EBITDA) è pari a 656.853 euro, in peggioramento rispetto all'esercizio precedente, dove risultava pari a euro 8.367.176, mentre era pari a euro 3.360.143 nel 2019. Risulta in miglioramento, per euro 417.982, il **saldo delle attività finanziarie**, soprattutto grazie alla rinegoziazione delle condizioni di pagamento dei fornitori commerciali, alla sottoscrizione dei nuovi Contratti di Servizio e al conseguente miglioramento della tempistica nel pagamento dei corrispettivi da parte della RAS. Resta da risolvere la problematica relativa ai tempi di incasso dei rimborsi delle quote di CCNL pagate al personale dipendente, previste da apposite leggi regionali/statali, non erogate alle stesse scadenze di pagamento dei corrispettivi da Contratto di Servizio.

Il **risultato netto finale** è pari a euro 117.747.

L'analisi dello **Stato Patrimoniale** evidenzia un decremento **dell'attivo fisso (-10,1%) e del passivo consolidato (-12,9%)** che ha riguardato principalmente la riduzione delle immobilizzazioni materiali per il normale processo di ammortamento.

Contrariamente all'esercizio precedente si è registrato un decremento del **Capitale Circolante Netto (- 10,5%)**, con un incremento del **9,7 % dell'Attivo Corrente** e del **18,2% del Passivo Corrente**.

Nell'esercizio 2021 si registrano dei miglioramenti, anche se minimi, nei **giorni di dilazione** di pagamento ai fornitori e risultano sostanzialmente invariati gli indici di liquidità.

Peggiora la **posizione finanziaria netta** che passa da 6.626.978 euro a 4.190.143 euro.

Per le prospettive future **risulta essere di fondamentale importanza la ridefinizione del contratto di trasporto pubblico per i servizi automobilistici**, avvenuta nel dicembre 2021 per gli esercizi 2022/2023, che presentava le maggiori criticità dal punto di vista della corretta compensazione degli oneri di servizio pubblico.

Sul lato dei servizi ferroviari la sottoscrizione, nel corso del 2019, del nuovo contratto di servizio per la gestione della infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria ha consentito **un migliore equilibrio di queste attività dal punto di vista economico e finanziario**.

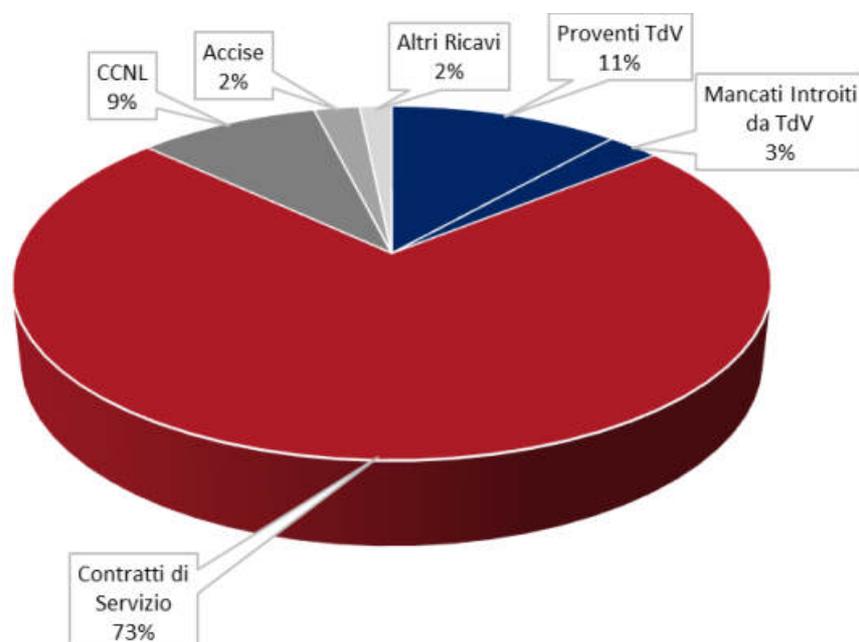
Rimangono invece tuttora da definire i contratti per il servizio di Trasporto Ferroviario e Metrotranviario.

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*.

Ricavi Operativi

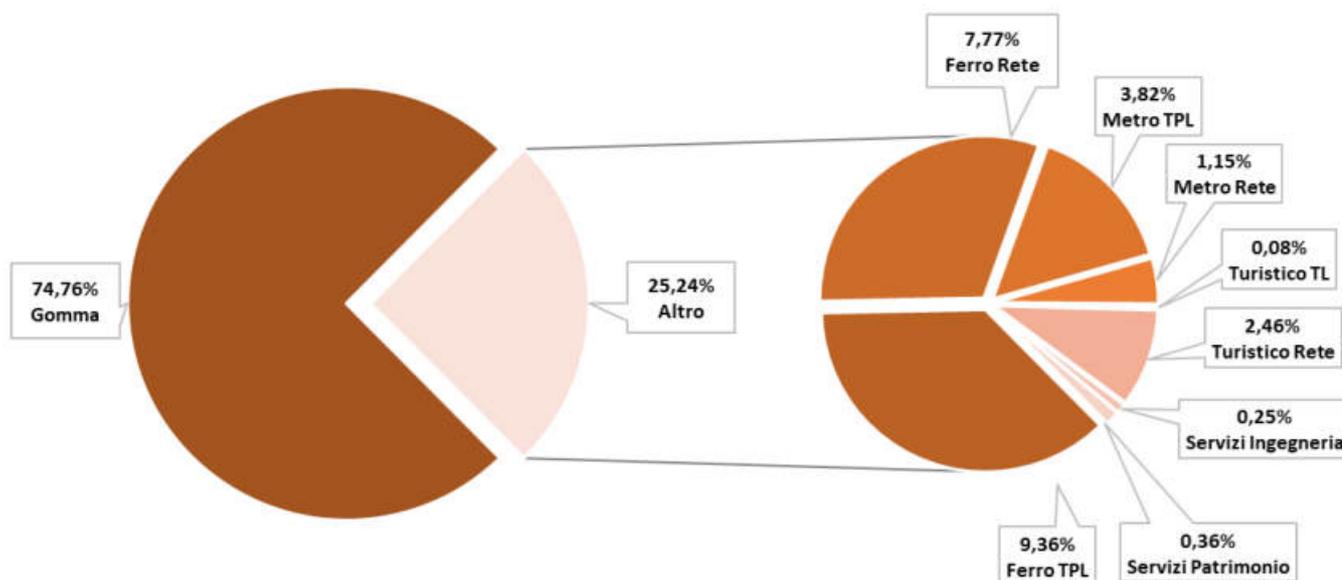
I ricavi aziendali sono rappresentati prevalentemente dai corrispettivi per i Contratti di Servizio (73%), dai ricavi da traffico (11%), dal rimborso CCNL (9%) e, anche per l'esercizio 2021 come per il 2020, dal reintegro del Ministero per i mancati introiti, decreto-legge n. 34 del 2020, art. 200, comma 1, (3%). La parte restante è rappresentata dai ricavi legati ai Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e di Gestione del Patrimonio svolti sempre per RAS e dai rimborsi per accise su gasolio da trazione.

RICAVI TOTALI PER TIPOLOGIA ANNO 2021 (Graf. 1.1)



In rapporto ai ricavi totali i Servizi su Gomma rappresentano il 74,76%, il TPL Ferroviario e Metrotranviario il 13,18% (9,36+3,82%), le attività di gestione della Infrastruttura Ferroviaria e Metrotranviaria l' 8,92% (7,77+1,15%), per la gestione della infrastruttura Ferroviaria turistica il 2,46% e per gli altri ricavi lo 0,69%.

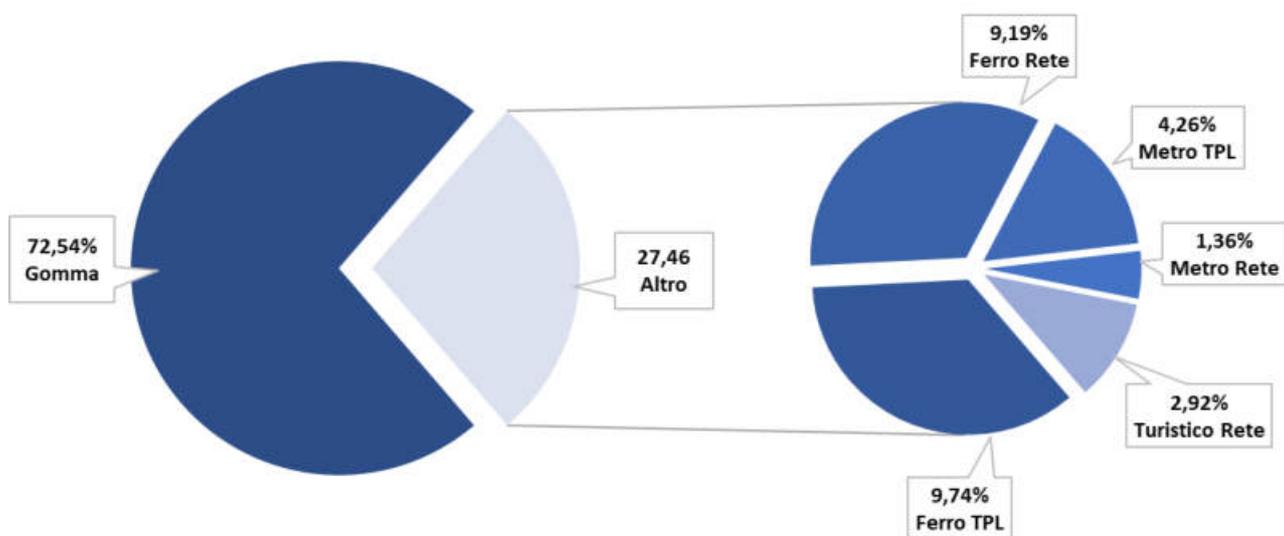
RICAVI TOTALI PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2021 (Graf. 1.2)



Ricavi da Contratti di Servizio

I corrispettivi da Contratti di Servizio erogati dalla Regione Sardegna nel 2021 sono stati pari a circa 102,8 milioni di euro, facendo registrare un incremento del 4,4% rispetto all'anno precedente e del 3% rispetto al 2019.

RICAVI DA CONTRATTI DI SERVIZIO PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2021 (Graf. 1.3)



Ricavi da Titoli di Viaggio

I ricavi da Titoli di Viaggio per Servizi di TPL ammontano, per il 2021, a 16.133.391 euro, in aumento del 41,1% rispetto al 2020 ma ancora al di sotto di quanto registrato nel 2019 (-27,1%).

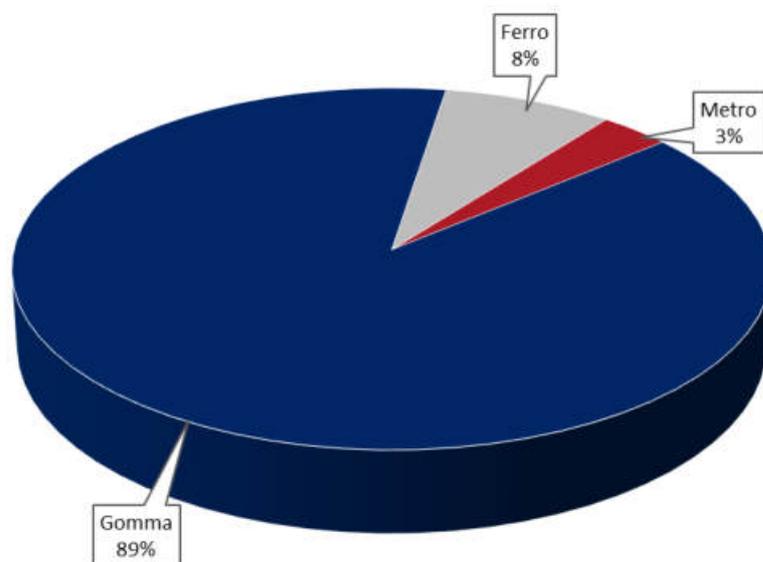
RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO TPL PER MODALITÀ 2019-2021 (Tab. 1.3)

	2021	2020	2019	Δ % '21 - '20	Δ % '21 - '19
GOMMA	14.302.539	10.175.105	20.232.139	40,6	(29,3)
FERRO	1.290.891	857.752	1.206.556	50,5	7,0
METRO	539.961	401.261	685.359	34,6	(21,2)
TOTALE	16.133.391	11.434.118	22.124.054	41,1	(27,1)

Come già accennato in precedenza il Governo è intervenuto con apposita legge per tutelare le aziende del settore riconoscendo un ristoro per la copertura dei mancati introiti da titoli di viaggio al netto dei costi cessanti. Il tutto secondo modalità di calcolo e ripartizione stabilite a livello nazionale.

In attesa del riconoscimento definitivo dei ristori spettanti sono stati imputati a conto economico solamente gli acconti ricevuti per il 2021 e il saldo 2020, per la sola linea Gomma, e rimandati al futuro esercizio eventuali conguagli spettanti.

RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO TPL PER MODALITÀ ANNO 2021 (Graf. 1.4)



Costi Operativi

I **costi operativi** sono risultati in aumento rispetto all'esercizio precedente (+13,6%). Ciò è dovuto sia al ripristino del livello produttivo ordinario, sia al forte incremento dei prezzi delle materie prime registrato negli ultimi mesi dell'esercizio.

In particolare i **costi del personale** sono in aumento (+2,5%) rispetto al 2020. Tale incremento è determinato dalla ripresa delle normali attività aziendali dopo il periodo di pandemia che ha caratterizzato l'esercizio precedente, mitigato da un forte calo del numero medio del personale che passa da 2031 unità del 2020 a 1965 unità del 2021.

Va evidenziato che nel corso dell'esercizio sono state terminate numerose selezioni per l'assunzione di nuovo personale tecnico e amministrativo nell'ambito delle previsioni contenute nel Piano triennale delle assunzioni annualmente revisionato alla luce delle effettive esigenze. Per maggiori dettagli si rimanda alla sezione dedicata al *Personale*.

I **costi di manutenzione**, nonostante l'elevata età media dei rotabili, risultano in leggero calo (-2,4%).

Come specificato nelle sezioni dedicate al TPL su Gomma e su Ferro, **è stata avviata negli ultimi anni un'importante attività di rinnovo del parco rotabili ferroviari e automobilistici**. Sono stati immessi in servizio 9 nuovi treni nel 2019 (su un totale di 24 previsti), sono in corso di realizzazione ulteriori 7 treni (ultimati nel corso del 2022 ma non ancora in servizio), per un totale di 16 nuovi treni pari a circa 80 milioni di euro di investimenti. Grazie al recupero di 150 milioni di euro di fondi FSC (Addendum 2014-20), gestiti dal MIT, è stato possibile completare il piano per il rinnovo integrale della flotta automobilistica, per circa 500 nuovi mezzi. Nel 2021 sono stati consegnati complessivamente 44 nuovi autobus, di cui 7 sono entrati in servizio nell'anno. Il processo di sostituzione e acquisto dei nuovi mezzi è andato avanti nel 2022 con la consegna di oltre 80 nuovi autobus.

L'immissione in servizio dei nuovi rotabili ferroviari e automobilistici è stimata possa completarsi entro il 2023. Questo importantissimo investimento regionale consentirà, in prospettiva, sia di garantire una migliore qualità del servizio per gli utenti sia di recuperare ulteriori margini di efficienza operativa. In particolare, **l'anzianità della flotta Bus tornerà ai livelli del 2008, ovvero, al di sotto della media europea di circa 7 anni** e, anche grazie alla positiva incidenza dei nuovi mezzi a trazione ibrida (elettrico-termica) e/o elettrica, consentirà importanti risparmi operativi stimati in oltre 10 milioni di euro per anno.

Risultano in forte aumento i **costi per i servizi della produzione**. In tale voce sono inseriti i costi relativi ai servizi aggiuntivi espletati nel corso dell'esercizio per consentire il rispetto delle norme sul distanziamento sociale. Non potendo far fronte con risorse aziendali all'incremento delle corse richieste, si è provveduto ad affidare il servizio a vettori privati, con un costo di circa 7,4 milioni di euro finanziati totalmente da risorse ministeriali.

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

Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria

L'analisi del Conto Economico è stata svolta nella sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2021*, vedasi anche gli approfondimenti dedicati ai *Ricavi Operativi* e ai *Costi Operativi*.

Per quanto riguarda lo *Stato Patrimoniale Riclassificato* si analizzano sinteticamente le principali voci dell'attivo e del passivo.

Nel corso dell'esercizio assistiamo ad un **incremento dell'Attivo Corrente di 6.654.673 euro (+9,7%)** e ad un aumento del **Passivo Corrente per 8.798.022 euro (+18,2%) rispetto al 2020**, con una conseguente diminuzione del **Capitale Circolante Netto del 10,5%**.

Si registra inoltre un **decremento dell'Attivo Fisso, -10,1%**, a seguito dell'ordinario ammortamento delle immobilizzazioni.

In particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- le **Disponibilità Liquide per 4.190.143 euro (-36,8%)**. Tale posta risente della periodicità dei pagamenti di fine anno della RAS;
- i **Crediti Commerciali verso RAS per 22.712.560 euro (+66,5%)** si riferiscono ai conguagli per i contratti di servizio in essere e sono stati incassati a inizio 2022;
- i **Crediti verso la Regione per CCNL per 12.853.360 euro (-21,2%)**. Sono relativi sia alla quota Regione che alla quota Stato per la copertura dei rinnovi del CCNL;
- le **Immobilizzazioni Materiali per 68.685.541 euro** sono costituiti per la maggior parte dal materiale rotabile, per maggior dettaglio si rimanda alla Nota Integrativa;

Tra le voci del Passivo Corrente vanno evidenziati i debiti verso i fornitori, nel corso dell'esercizio i giorni di dilazione nel pagamento sono passati da 162 del 2020 a 128 del 2021.

Tra le voci del Passivo Consolidato va segnalato che il **Fondo TFR Lavoro Subordinato** è in diminuzione **per 1.413.813 euro (-7,2%)** a seguito del pagamento del TFR al personale dipendente collocato in quiescenza.

Per l'effetto combinato di quanto sopra descritto, **il Capitale Circolante Netto è in diminuzione di 2.143.349 euro** rispetto all'esercizio precedente **(-10,5%)**.

Il **Capitale Netto** è in lieve incremento **(0,6%)** a seguito del conseguimento dell'utile nell'esercizio pari a **117.747 euro**.

La tabella sul **Conto Economico Riclassificato per Linee di Attività** mostra i risultati di esercizio delle singole linee. A partire dal 2015 è stata effettuata una separazione sempre più netta delle attività svolte, arrivando nel 2019 all'attribuzione diretta di oltre il 95% dei costi aziendali. La ripartizione del restante 5%, servizi generali e trasversali alle diverse linee di attività, viene ribaltata

con l'utilizzo di driver legati ai costi del personale, numero medio del personale o ricavi da contratti di servizio.

Per l'analisi delle performance delle singole linee si rimanda alla sezione specifica *Le 9 Linee di Attività ARST*.

Dal 2019 è stata introdotta anche la separazione della parte patrimoniale e finanziaria.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (Tab. 1.5)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
RICAVI OPERATIVI	141.110.716	131.981.527	142.071.555	6,9	(0,7)
Proventi TdV	16.234.623	11.500.098	22.207.779	41,2	(26,9)
Rimborso Mancati introiti da TdV	3.763.163	4.778.683	-	(21,3)	
Contratti di servizio	102.785.717	98.488.514	99.768.525	4,4	3,0
Bus	74.653.534	66.385.895	67.859.852	12,5	10,0
Treno	19.385.168	22.314.327	21.818.264	(13,1)	(11,2)
Metro	5.747.015	6.788.292	6.069.040	(15,3)	(5,3)
Trenino Verde	3.000.000	3.000.000	4.021.369	0,0	(25,4)
Rimborso CCNL	12.853.360	12.748.838	13.955.128	0,8	(7,9)
Rimborsi Accise	3.203.490	3.018.760	3.543.429	6,1	(9,6)
Altri Ricavi	2.270.363	1.446.634	2.596.694	56,9	(12,6)
TOTALE RICAVI OPERATIVI	141.110.716	131.981.527	142.071.555	6,9	(0,7)
COSTI OPERATIVI	140.453.863	123.614.351	138.711.412	13,6	1,3
Spese per il Personale	79.557.453	77.621.769	82.201.910	2,5	(3,2)
Materie Prime e di Consumo	27.788.765	20.397.926	26.573.176	36,2	4,6
di cui carburanti	19.799.213	14.956.990	20.277.816	32,4	(2,4)
Manutenzioni	11.272.765	11.552.205	14.523.374	(2,4)	(22,4)
Assicurazioni	4.561.976	4.730.983	4.778.955	(3,6)	(4,5)
Vigilanza e Pulizia	3.819.236	3.307.579	2.918.558	15,5	30,9
Servizi per la Produzione	8.512.380	980.401	2.002.182	768,3	325,2
Spese per Marketing, Pubblicità	105.810	99.442	126.676	6,4	(16,5)
Spese per Energia e Acqua	1.175.915	981.246	1.113.232	19,8	5,6
Spese per ICT e Telecom	539.136	502.743	649.053	7,2	(16,9)
Spese per Servizi Professionali	545.215	753.210	932.385	(27,6)	(41,5)
Spese per altri Servizi e Beni di Terzi	545.139	697.207	795.176	(21,8)	(31,4)
Oneri Diversi di Gestione	2.030.073	1.989.640	2.096.735	2,0	(3,2)
TOTALE COSTI OPERATIVI	140.453.863	123.614.351	138.711.412	13,6	1,3
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	656.853	8.367.176	3.360.143	(92,1)	(80,5)
Ammortamenti Netti (1)	1.987.081	1.925.203	939.547	3,2	111,5
Accantonamenti/Svalutazioni (2)	938.841	3.704.613	838.523	(74,7)	12,0
EBIT	(2.269.069)	2.737.360	1.582.073	(182,9)	(243,4)
Saldo Attività Finanziarie	(1.344.757)	(1.762.739)	(2.495.398)	(23,7)	(46,1)
Saldo Attività Straordinarie	1.801.389	(53.432)	1.345.756	(3.471,4)	33,9
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	(1.812.437)	921.189	432.431	(296,7)	(519,1)
Imposte Esercizi Precedenti	1.933.410	0			
Imposte sul Reddito	(3.226)	(677.323)	(351.929)	(99,5)	(99,1)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	117.747	243.866	80.502	(51,7)	46,3

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO PER LINEE DI ATTIVITÀ (Tab. 1.6)

	TOTALI		FERRO	FERRO	METRO	METRO	TURISTICO	TURISTICO	SERVIZI	SERVIZI
	31/12/2021	GOMMA	TPL	RETE	TPL	RETE	TL	RETE	INGEGNERIA	PATRIMONIO
RICAVI OPERATIVI	141.110.716	105.584.738	13.341.140	10.750.039	5.351.656	1.628.705	110.366	3.480.729	348.676	514.667
Proventi TdV	16.234.623	14.302.539	1.290.891		539.961		101.232			
Rimborso Mancati introiti da TdV	3.763.163	3.763.163								
Contratti di Servizio	102.785.717	74.653.534	10.144.616	9.240.552	4.343.629	1.403.386		3.000.000		
Bus	74.653.534	74.653.534	-		-			-		
Treno	19.385.168	-	10.144.616	9.240.552	-			-		
Metro	5.747.015	-	-		4.343.629	1.403.386				
Trenino Verde	3.000.000	-	-		-			3.000.000		
Rimborso CCNL	12.853.360	8.643.990	1.489.428	1.509.487	468.066	225.319	9.134	332.515	148.676	26.745
Rimborsi Accise	3.203.490	2.787.285	416.205							
Altri Ricavi	2.270.363	1.434.227						148.214	200.000	487.922
TOTALE RICAVI OPERATIVI	141.110.716	105.584.738	13.341.140	10.750.039	5.351.656	1.628.705	110.366	3.480.729	348.676	514.667
COSTI OPERATIVI	140.453.863	103.450.940	13.316.011	10.799.528	5.837.450	2.213.734	121.948	3.291.839	1.010.486	411.928
Spese per il Personale	78.625.897	52.998.868	9.098.015	9.220.474	2.871.041	1.381.283	55.047	1.940.404	898.401	162.366
Spese per il Personale Nette	78.625.897	52.998.868	9.098.015	9.220.474	2.871.041	1.381.283	55.047	1.940.404	898.401	162.366
Altre Spese per il Personale	931.556	490.211	130.324	132.327	17.463	3.753	1.402	137.004	16.710	2.362
Spese Personale Lorde	79.557.453	53.489.078	9.228.339	9.352.800	2.888.504	1.385.035	56.449	2.077.409	915.110	164.728
Personale medio	1.965	1.307,0	215,89	266,67	67,260	29,0	0,9	57,4	17,0	3,5
Costo medio	40.495	40.927	42.746	35.073	42.945	47.760	60.698	36.204	53.798	46.665
Materie Prime e di Consumo	27.788.765	24.753.491	1.516.816	308.007	640.158	9.968	1.312	553.079	5.497	437
Manutenzioni	11.272.767	7.387.346	1.016.620	238.645	1.703.660	501.951	2.265	418.104	1.050	3.126
Assicurazioni	4.561.976	3.477.948	501.320	179.085	272.349	45.358	7.393	75.486	2.610	427
Vigilanza e Pulizia	3.819.236	3.061.442	306.480	115.337	173.057	148.277	4.998	8.864	391	391
Servizi per la Produzione	8.512.380	8.368.268	109.196	13	29.080	3	5.809	7	2	2
Spese per Marketing, Pubblicità	105.810	91.459	5.011	3.454	1.557	876	486	1.897	535	535
Spese per Energia e Acqua	1.175.915	447.633	251.671	338.177	28.782	71.148	832	35.638	916	1.117

	TOTALI	GOMMA	FERRO	FERRO	METRO	METRO	TURISTICO	TURISTICO	SERVIZI	SERVIZI
	31/12/2021		TPL	RETE	TPL	RETE	TL	RETE	INGEGNERIA	PATRIMONIO
Spese per ICT e Telecom	539.136	327.308	49.193	63.244	39.978	21.627	2.684	20.646	11.513	2.944
Spese per Servizi Professionali	545.215	294.395	36.037	6.340	30.779	4.939	8.846	53.899	1.343	108.637
Spese per altri Servizi e Beni di Terzi	545.139	395.452	47.953	59.338	5.268	2.303	21.247	5.504	7.064	1.011
Oneri Diversi di Gestione	2.030.071	1.357.119	247.375	135.087	24.278	22.249	9.626	41.305	64.457	128.575
TOTALE COSTI DIRETTI	140.453.863	103.450.940	13.316.011	10.799.528	5.837.450	2.213.734	121.948	3.291.839	1.010.486	411.928
Gomma Servizi Sostitutivi	0	(229.772)	229.772							
Servizi Turistici Treno	0		(250.809)				250.809			
Personale Medio Totale	1.965	1.307	216	267	67	29	1	57	17	4
TOTALE COSTI INDIRETTI	0	(229.772)	(21.037)	0	0	0	250.809	0	0	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	140.453.863	103.221.168	13.294.974	10.799.528	5.837.450	2.213.734	372.757	3.291.839	1.010.486	411.928
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	656.853	2.363.570	46.166	(49.489)	(485.795)	(585.029)	(262.390)	188.890	(661.810)	102.739
Ammortamenti Netti	1.987.081	1.535.798	129.129	195.838	48.866	39.996	749	21.529	13.584	1.592
Accantonamenti/Svalutazioni	938.841	631.214	108.902	110.370	34.087	16.345	666	24.515	10.799	1.944
EBIT	(2.269.069)	196.559	(191.865)	(355.698)	(568.747)	(641.370)	(263.805)	142.846	(686.193)	99.203
Saldo Attività Finanziarie	(1.344.757)	(976.701)	(132.723)	(120.895)	(56.828)	(18.361)	0	(39.249)	0	0
Saldo Attività Straordinarie	1.801.389					1.801.389				
EBT	(1.812.437)	(780.142)	(324.588)	(476.593)	(625.575)	1.141.659	(263.805)	103.597	(686.193)	99.203
Imposte Esercizi Precedenti	(1.933.410)	(1.933.410)								
IMPOSTE SUL REDDITO	3.226	2.169	374	379	117	56	2	84	37	7
RISULTATO NETTO	117.747	1.151.100	(324.962)	(476.972)	(625.692)	1.141.602	(263.808)	103.513	(686.230)	99.196
TOTALE COSTI (1+2-3+4)	143.788.927	105.735.835	13.557.200	11.116.641	5.943.261	2.272.147	373.508	3.352.701	1.024.107	413.527

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (Tab. 1.7)

ATTIVO				PASSIVO			
	2021	2020	Δ %		2021	2020	Δ %
ATTIVO CORRENTE				PASSIVO CORRENTE			
1. Magazzino	19.256.249	18.507.051	4,0	Debiti verso Fornitori Commerciali	23.952.927	21.915.165	9,3
Crediti Commerciali verso RAS	22.712.560	13.639.180	66,5	Debiti Verso RAS	6.865.397		
Crediti verso altri Clienti	7.133.125	6.721.474	6,1	Debiti verso Banche	14.201.133	15.201.999	(6,6)
Fondo Svalutazione Crediti	(531.119)	(531.119)	0,0	Debiti verso Dipendenti	4.644.508	4.175.960	11,2
2. Totale Crediti verso Clienti	29.314.566	19.829.535	47,8	Debiti verso Istituti di Previdenza	4.156.839	2.974.727	39,7
Crediti CCNL verso Regione	12.853.360	16.303.941	(21,2)	Debiti Tributarî	1.732.139	1.793.538	(3,4)
Altri Crediti verso Regione	4.624.889	4.071.089	13,6	Debiti Diversi	1.563.485	2.257.017	(30,7)
Crediti Accise su Gasolio	694.107	680.666	2,0	1. Totale Debiti Correnti	57.116.428	48.318.406	18,2
Crediti verso Erario	1.194.732						
Altri Crediti a breve termine	1.925.175	1.577.741	22,0				
3. Totale altri Crediti	21.292.263	22.633.437	(5,9)	2. Ratei e Risconti Passivi			
4. Disponibilità liquide	4.190.143	6.626.978	(36,8)	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	57.116.428	48.318.406	18,2
5. Ratei e Risconti Attivi	1.411.899	1.213.446	16,4				
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	75.465.120	68.810.447	9,7				
A1. CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	18.348.692	20.492.041	(10,5)				
	2021	2020	Δ %		2021	2020	Δ %
ATTIVO FISSO				PASSIVO CONSOLIDATO			
Crediti verso Ministero	253.848	2.116.530	(88,0)	Fondi per Rischi e Oneri	6.478.713	8.843.009	(26,7)
Fondo svalutazione (-)		(1.887.017)	(100,0)	TFR Lavoro Subordinato	18.175.844	19.589.657	(7,2)
Altri Crediti Verso Stato		708.861	(100,0)	Fondo per Contributi Conto Impianti	42.609.531	48.820.894	(12,7)
6. Totale Crediti a Medio Termine	253.848	938.374	(72,9)				
Immobilizzazioni Immateriali	30.392	12.675	139,8				
Immobilizzazioni Materiali	68.685.541	75.757.109	(9,3)				
Immobilizzazioni Finanziarie	12.150	2.150	465,1				
7. Totale Immobilizzazioni	68.728.083	75.771.934	(9,3)	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	67.264.088	77.253.560	(12,9)
B. TOTALE ATTIVO FISSO	68.981.931	76.710.308	(10,1)	E. CAPITALE NETTO	20.066.535	19.948.789	0,6
				TOTALE PASSIVO (C+D+E)	144.447.051	145.520.755	(0,7)
TOTALE ATTIVO (A+B)	144.447.051	145.520.755	(0,7)				

Principali Indicatori di Performance

L'Indice di Liquidità Corrente (1,32) e **l'Indice di Liquidità Immediata** (0,98) confermano la marginalità in cui opera l'Azienda che potrà essere affrontata solo con la definizione dei nuovi Contratti di Servizio, in particolare quello automobilistico, essendo tale linea pari a oltre il 70% dei ricavi totali dell'azienda.

La **Posizione Finanziaria Netta**, pari a 4.190.143 euro, è leggermente in calo rispetto al precedente esercizio, mentre risulta in linea con l'esercizio precedente l'indice di **Autonomia Finanziaria** che passa da 4,9 a 4,4.

Grazie alla politica di smobilizzo dei crediti operata negli ultimi esercizi e il recupero dell'equilibrio finanziario, si è registrato il **miglioramento dei Giorni di Pagamento dei Fornitori** passati da 162 giorni medi nel 2020 a 128 giorni medi nel 2021.

Aumentano invece **i giorni di incasso dei crediti verso i clienti** che risultano pari a 91 nel 2021.

Continua a calare il **Rapporto dei Debiti sul Capitale Netto** che passa da 1 a 0,9.

Invariati l'indice di **rigidità degli impieghi** (79%), e l'indice di **elasticità degli impieghi** (21%).

Si conferma l'andamento degli indicatori di produttività ed efficienza. Tra questi, quello maggiormente positivo è il **Turnover del Capitale Circolante** (7,3) che esprime la capacità di quest'ultimo di generare ricavi dal Capitale Operativo corrente investito nell'attività.

In significativo aumento il **Costo del Lavoro Pro Capite**, pari a 40.495 euro rispetto a 38.218 euro dell'anno precedente, come pure il **Valore dei Ricavi Pro Capite** che passa da 64.984 del 2020 a 71.826 euro del 2021.

INDICI DI LIQUIDITÀ (Tab. 2.1)

	2021	2020
Indice di Liquidità Corrente (Current Test Ratio)	1,32	1,42
<u>Attivo Corrente</u> Passivo Corrente		
Indice di Liquidità Immediata (Quick Test Ratio)	0,98	1,04
<u>Crediti a Breve + Disponibilità Liquide</u> Passivo Corrente		
Giorni di Credito ai Clienti	91	66
<u>Crediti Commerciali x 365</u> Ricavi delle Vendite + IVA		
Giorni di Credito dai Fornitori	128	162
<u>Debiti Commerciali x 365</u> Totale Acquisti		

INDICI FINANZIARI (Tab. 2.2)

	2021	2020
Indice di Autonomia Finanziaria (Leverage)	4,35	4,87
<u>Totale Attivo</u>		
Capitale Netto		
Posizione Finanziaria Netta (B-A)	4.190.143	6.626.978
A. Debiti finanziari		
B. Disponibilità liquide	4.190.143	6.626.978
Rapporto Debiti su Capitale Netto	0,91	0,98
<u>Debiti a Lungo Termine + Debiti Locazione Finanziaria</u>		
Capitale Netto		
Indice di Rigidità degli Impieghi	78,99%	78,92%
<u>Attivo Immobilizzato x 100</u>		
Totale Attivo Netto		
Indice di Elasticità degli Impieghi	21,01%	21,08%
<u>Capitale Circolante x 100</u>		
Totale Attivo Netto		
Incidenza Passività a Breve	39,54%	33,20%
<u>Passività a Breve x 100</u>		
Totale Impieghi		
Incidenza Passività Consolidate	46,57%	53,09%
<u>Passività Consolidate x 100</u>		
Totale Impieghi		

INDICI DI REDDITIVITA' (Tab. 2.3)

	2021	2020
Return on Equity <u>Risultato Netto x 100</u> Capitale Netto (media)	0,59%	1,24%
Return On Investment (ROI) <u>EBITDA x 100</u> Totale Capitale Investito (Capitale Circolante + Attivo Fisso)	0,71%	8,28%
Return On Assets (ROA) <u>EBIT x 100</u> Totale Attivo (media)	-1,57%	1,85%
Return on Sales (ROS) <u>EBITDA x 100</u> Totale Ricavi Netti	0,56%	7,65%

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA (Tab. 2.4)

	2021	2020
Ricavi pro Capite <u>Totale Ricavi</u> Numero Medio Dipendenti	71.826	64.984
Valore Aggiunto pro Capite <u>EBITDA + Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti	40.829	42.338
Costo del Lavoro pro Capite <u>Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti	40.495	38.218
Turnover dell'Attivo <u>Totale Ricavi</u> Totale Attivo (media)	0,97	0,89
Turnover del Capitale Investito <u>Totale Ricavi</u> Capitale Investito (media)	1,53	1,31
Turnover del Capitale Circolante <u>Totale Ricavi</u> Capitale Circolante (media)	7,27	6,81

Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2021

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, si sono registrati alcuni eventi di rilievo che consistono nel completamento di attività che per ragioni diverse, prevalentemente attribuibili alla pandemia, avevano fatto registrare ritardi. In questa sede ci limitiamo ad evidenziare quelli più significativi in relazione allo sviluppo delle attività aziendali.

In particolare, ci riferiamo al capitale umano ed al rinnovo dei parchi rotabili ferro e gomma.

Con riferimento al **capitale umano**, si sono completate le attività connesse al concorso per Operatori di Esercizio (conducenti autobus) e quelle per l'assunzione di nuovo personale laureato il cui reclutamento aveva subito i ritardi già ricordati. Si sono inoltre avviate le procedure per poter disporre nei tempi più brevi possibili, di personale ferroviario di condotta (ex macchinisti) e di manutenzione.

Per quanto riguarda gli operatori di esercizio, nella prima metà del 2022 si sono pubblicate le graduatorie degli idonei e si è quindi potuto procedere alle assunzioni necessarie per la copertura del turn over di tale personale, che costituisce, occorre sottolinearlo, circa il 50% del totale dell'organico ARST.

Nel 2021, in assenza di graduatoria finale del predetto concorso pubblico, si è dovuto procedere con assunzioni a tempo determinato, che hanno comportato un extra impegno della struttura aziendale responsabile del reclutamento in ragione di una sempre più difficile ricerca di personale adeguato, spesso indisponibile ad accettare assunzioni a tempo determinato e a trasferirsi di residenza per pochi mesi.

Per quanto riguarda il personale di Condotta Treni, le vigenti norme ANSFISA prevedono un percorso formativo piuttosto lungo per l'acquisizione delle abilitazioni; un percorso che prevede il possesso di requisiti prefissati in termini di scolarità e idoneità psico-fisica, nonché la frequenza di impegnativi corsi di formazione con sostenimento di un esame finale. L'invecchiamento del personale di condotta tuttora in servizio ed il progressivo pensionamento dello stesso, ha reso quindi necessario procedere a specifiche selezioni.

Queste ultime richiedono la partecipazione a corsi di formazione certificata, per ora erogabili da enti esterni qualificati in attesa del riconoscimento di ARST quale azienda autorizzata direttamente ed autonomamente a formare e selezionare con propri istruttori ed esaminatori il personale di condotta. Tali "riconoscimenti" sono in corso di approvazione ed i primi "tecnici" aziendali sono già in possesso delle abilitazioni.

Nel febbraio 2022 l'Azienda ha approvato, per la prima volta, il proprio Piano Strategico Triennale 2022-2024 che prevede 5 "pilastri": *Trasformazione Digitale, Interventi su Infrastrutture e Flotte, Formazione e Capitale Umano, Transizione Green e Sviluppo Nuove Attività*. Tra i 5 "pilastri" – tutti di grande importanza per le strategie aziendali, risulta particolarmente importante quello relativo alla Formazione e Sviluppo del Capitale Umano.

In questo senso, l'assunzione nel 2022 di 44 nuovi laureati che sono stati distribuiti nei diversi Servizi, costituisce l'asse portante di tale "pilastro". La crescita costante delle "attese" del mercato in

termini di qualità dei servizi, innovazione, sviluppo nuovi prodotti, sicurezza del trasporto, integrazione modale, sostenibilità ambientale e transizione digitale da parte delle imprese, richiede un coerente ed adeguato *panel* di professionalità che deve necessariamente essere formato specificamente all'interno dell'Azienda partendo dalle solide competenze che sono state individuate con le selezioni pubbliche bandite nel 2020 e 2021.

La seconda categoria di eventi che si ritiene dover rappresentare in questa sede, riguarda il **rinnovo dei parchi rotabili treni e bus**, già avviato nel 2021 ma che nel 2022 ha visto una decisa accelerazione ancorché le ulteriori imprevedibili difficoltà nate improvvisamente in conseguenza della guerra Russia-Ucraina scoppiata a fine febbraio 2022, ne abbiano fortemente ritardato lo sviluppo. Torneremo brevemente sulle conseguenze del conflitto nel paragrafo relativo all'evoluzione prevedibile della gestione.

Come già ricordato nel corso del 2022 sono stati consegnati ad ARST i 7 nuovi treni STADLER acquisiti con fonti di finanziamento pubbliche ed in parte cofinanziati dalla stessa Azienda. Detti treni sono destinati ai servizi TPL della Sede Ferroviaria di Cagliari che comprende la linea TPL Monserrato-Mandas-Isili. Tuttavia, l'immissione in servizio di tali treni dovrà attendere ancora fino al primo trimestre 2023, giacché si tratta di procedure che sono del tutto differenti da quelle precedenti: vengono effettuate per la prima volta da una ferrovia isolata come quella di ARST e richiedono contemporaneamente anche il collaudo dei nuovi sistemi di segnalamento e controllo della circolazione in corso di realizzazione nelle linee TPL di Cagliari e Nuoro.

Si tratta in ogni caso, per l'intero sistema ferroviario a scartamento ridotto della Sardegna, di un evento epocale; non solo per l'imponente l'immissione in servizio di nuovi treni (gli ultimi erano stati acquistati all'inizio degli anni '90), quanto per il fatto che il sistema di controllo della circolazione che verrà realizzato, consentirà di migliorare significativamente il livello di sicurezza del servizio, introdurrà un modernissimo sistema di informazione all'utenza presso le stazioni e consentirà – all'esito di ulteriori interventi sull'infrastruttura ed al rilascio del CIE (Certificato di Idoneità Esercizio) – un possibile incremento dell'offerta per la possibilità di aumentare la velocità commerciale. Infine, un ulteriore risultato di grande rilievo, consentirà di rendere finalmente disponibili i rotabili attualmente ancora in circolazione per il TPL per il servizio turistico del Trenino Verde; naturalmente con la realizzazione dei necessari interventi di revamping (locomotori, ADe e carrozze).

Evoluzione prevedibile della gestione

Come è del tutto evidente, non può essere rappresentata una attendibile evoluzione della gestione nel 2022 senza considerare l'impatto economico sui costi aziendali creato dalla guerra Russia-Ucraina. Inoltre deve essere adeguatamente valutato lo stato dei vigenti Contratti di Servizio con la Regione.

Come è noto, esiste un disallineamento tra le scadenze dei diversi CdS: il contratto del Trasporto Ferroviario TPL, pur scaduto il 31.12.2021 e prorogato al 31.12.2022, è – nel momento in cui si presenta all'approvazione del Socio il presente Bilancio – in fase di prossima sottoscrizione.

Si è infatti pervenuti alla conclusione della procedura prevista da ART ed avviata proprio nel 2021 dall'Assessorato dei Trasporti attraverso l'Avviso di Preinformazione, e proseguita con la discussione dei termini e contenuti del nuovo Contratto, che è stata approfondita e riverificata per alcuni mesi.

In questo senso, considerato che il CdS per la Manutenzione della Infrastruttura Ferro/Metro è stato già sottoscritto a suo tempo ed ha scadenza 2029, è possibile valutare con ottimismo l'evoluzione futura delle **attività ferroviarie TPL**. Alla stabilizzazione del quadro normativo contrattuale occorre infatti aggiungere il prossimo completamento di importanti interventi sulla sicurezza della circolazione (ACCM) e l'immissione in servizio nel primo trimestre 2022 dei nuovi treni STADLER destinati alla Sede di Cagliari. Un ulteriore elemento di ottimismo è dato dal finanziamento di 140 milioni di euro - nell'ambito del Fondo Complementare PNRR – per il nuovo collegamento ferroviario attraverso l'esercizio mediante treni ad idrogeno, tra la linea SS-AHO e l'Aeroporto di Alghero.

Dal punto di vista del traffico, si ha motivo di ritenere che le importanti innovazioni introdotte sul sistema di circolazione, unite alla disponibilità di rotabili modernissimi e dotati di tutti i comfort attualmente disponibili, possano diventare decisivi per la crescita significativa dei viaggiatori specie sulle tratte più brevi. Con l'esercizio dell'opzione per l'acquisto degli ulteriori 8 treni previsti dall'Accordo di programma, l'intero parco rotabili del sistema ferroviario regionale sarà rinnovato.

Analoghe considerazioni possono essere espresse per i **servizi metrotranviarie** che, come è stato sinteticamente rappresentato anche in altre parti del presente Bilancio, sono oggetto di importantissimi sviluppi infrastrutturali che ne ampliano l'accessibilità territoriale, ne qualificano l'integrazione con il resto dei servizi aziendali e consentono di incrementare notevolmente la percezione di qualità e dinamicità dell'Azienda.

Per i servizi metrotranviari il relativo CdS è prossimo alla scadenza e si è in attesa di specifiche determinazioni da parte della Regione Sardegna. Anche in questo caso tuttavia, i significativi ed importanti interventi di **sviluppo delle reti di Cagliari e Sassari** in corso di realizzazione o progettazione, inducono a ritenere che tale linea di attività sia in grado di proseguire nel netto miglioramento delle performance nel breve-medio termine. Nel 2023, salvo imprevisti al momento non ipotizzabili, verrà avviata anche l'estensione della rete di MetroSassari verso Li Punti rendendo l'intero sistema metrotranviario dell'area sassarese in grado di soddisfare le esigenze di mobilità urbana di una importante ed ulteriore quota di cittadini sassaresi.

Sempre in tema di CdS, la scadenza del **contratto Gomma** - largamente quello principale sotto ogni profilo e prevista per il 31.12.2023 - richiede un'attenzione particolare e costante sebbene l'intero quadro normativo del settore, a partire da quello nazionale per finire a quello regionale e locale, è in ulteriore evoluzione e non consente al momento di esprimere previsioni specifiche.

Tuttavia, il forte rinnovamento della flotta in corso di realizzazione (circa il 70%), unito allo sviluppo di importanti progetti in tema di innovazione, transizione green (autobus elettrici, ibridi e ad idrogeno) e di attenzione al cliente che si concretizzeranno a breve, va nella direzione di un chiaro rafforzamento dell'Azienda sul mercato di riferimento che consente di guardare al futuro con ottimismo senza particolari condizionamenti prodotti dall'eventuale evoluzione normativa.

Infine, il CdS per la manutenzione dell'**infrastruttura ferroviaria turistica** avrà scadenza il 31.12.2023 e non sono prevedibili ad oggi particolari variazioni. A questo proposito va comunque riservata una particolare attenzione al tema della sottoscrizione di uno specifico **Contratto di servizio per il trasporto turistico**, resa assolutamente necessaria dalla destinazione esclusiva dei rotabili provenienti dal TPL per realizzare il servizio in premessa, considerato che i rotabili richiedono una costante manutenzione pena blocco obbligatorio del servizio.

Nel complesso vi sono pertanto elementi convincenti per ritenere stabile l'evoluzione dell'operatività aziendale con prospettive che, seppure cautamente, fanno ritenere verosimile un miglioramento generale della situazione ed un conseguente recupero delle performance ante COVID.

Tutto ciò è tuttavia condizionato, in modo per ora non determinabile in termini di durata, dalle conseguenze negative della guerra in Ucraina sui costi energetici e dall'impatto dell'inflazione che incideranno - in ogni caso - su tutti i costi di produzione.

Pur volendo considerare tali elementi comuni a tutte le Aziende e, quindi già all'attenzione del Governo Nazionale e Regionale per gli auspicabili interventi di sostegno e/o mitigazione dell'impatto economico negativo sui conti, resta forte la preoccupazione per i suddetti elementi di criticità che potrebbero mettere in discussione gli equilibri economici raggiunti con i nuovi CdS richiedendone la revisione.

SCADENZA CONTRATTI DI SERVIZIO TPL E RETE FERROVIARIA TURISTICA (Tab. 2.5)

SCADENZA CONTRATTI	
31/12/2023	Contratto Gomma
31/12/2022	Contratto Ferro TPL
31/12/2029	Contratto Ferro-Metro RETE
31/12/2023	Contratto Metro TPL
31/12/2022	Contratto Turistico RETE

ANALISI DEI PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ

Dal 2018 sono state individuate le 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 sperimentalmente su 3 diversi esercizi (2016, 2017 e 2018). Successivamente, la separazione contabile è stata integrata all'interno della piattaforma di gestione contabile aziendale SAP.

Dopo aver completato nel 2019 anche la separazione contabile anche dello Stato Patrimoniale delle diverse linee di attività risulta ancora più agevole, proprio a partire dall'esercizio 2021, la completa rappresentazione delle attività aziendale (circa il 95% dei costi ed il 98% dei ricavi è attribuita per via diretta) e valutare l'equilibrio raggiunto dal punto di vista patrimoniale/finanziario di ogni linea e capire il contributo di ciascuna di esse alla gestione della tesoreria di gruppo oltre a fornire informazioni sulla gestione e sulle attività dell'impresa più approfondite e più accurate per la predisposizione dei Piani Economici Finanziari (PEF).

Le 9 linee di attività così individuate sono:

1. Servizi di TPL su Gomma
2. Servizi di TPL su Ferro
3. Gestione Infrastruttura della 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

Nelle pagine successive vengono esaminate le performance delle singole linee.

1. Trasporto Pubblico su Gomma

Risultati di Sintesi del TPL su Gomma

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance gestionale del Servizio TPL su Gomma.

Dal punto di vista strettamente operativo, le attività legate all'esercizio 2021 sono tornate via via alla normalità dopo le restrizioni sofferte nell'esercizio precedente a seguito dell'emergenza sanitaria.

E' stato fatto un notevole sforzo per la gestione dei servizi aggiuntivi, necessari a garantire il rispetto del distanziamento sociale stabilito dalle autorità, effettuati quasi totalmente per il tramite di vettori privati e finanziati da apposita legge nazionale.

Il risultato netto (utile di euro 1.151.100) è fortemente condizionato da alcune poste straordinarie come il riconoscimento del saldo dei ristori per mancati ricavi da TdV relativo al 2020 e da un rimborso IRAP relativo a esercizi precedenti.

Con la firma di un nuovo contratto di servizio per gli esercizi 2022/2023 si prospetta una struttura dei costi e dei ricavi più equilibrata.

Tutti i dettagli sono facilmente desumibili dalle tabelle che seguono.

CONTO ECONOMICO SINTETICO GOMMA (Tab. 5.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	105.584.738	92.524.433	100.831.032	14,1	4,7
TOTALE COSTI OPERATIVI	103.221.168	87.577.798	97.998.385	17,9	5,3
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	2.363.570	4.946.635	2.832.647	(52,2)	(16,6)
Ammortamenti Netti	1.535.798	1.523.519	628.977	0,8	144,2
Accantonamenti/Svalutazioni	631.214	2.579.850	-		
EBIT	196.559	843.266	2.203.671	(76,7)	(91,1)
Saldo Attività Finanziarie	(976.701)	(1.163.043)	(1.244.828)	16,0	21,5
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(35.254)	(220.708)	100,0	(100,0)
EBT	(780.142)	(355.031)	738.135	(119,7)	(205,7)
Imposte Esercizi Precedenti	1.933.410				
Imposte sul Reddito	(2.169)	(446.893)	(235.598)	(99,5)	(99,1)
RISULTATO NETTO	1.151.100	(801.924)	502.537	243,5	129,1

STATO PATRIMONIALE SINTETICO GOMMA (Tab 5.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	88.841	156.882	(43,4)
Attivo Fisso (B)	30.211.357	32.557.860	(7,2)
Totale Attivo Netto (A1+B)	30.300.198	32.714.742	(7,4)
Totale Passivo Consolidato (D)	23.094.676	28.672.540	(19,5)
Capitale Netto (E)	7.205.523	4.042.203	78,3
Totale Capitale Investito (D+E)	30.300.198	32.714.742	(7,4)

I **ricavi operativi** del Servizio TPL su Gomma ammontano a euro 105.584.738, in aumento del 14,1% rispetto all'esercizio precedente (+4,7% rispetto al 2019). In particolare i ricavi da *Contratto di Servizio* aumentano del 12,5% (+ 10% rispetto al 2019) ancorché i due dati non siano del tutto paragonabili in quanto nel 2021 sono ricompresi i corrispettivi per i servizi aggiuntivi per circa 7,5 milioni di euro. Al netto di tale voce l'incremento del corrispettivo è pari al 1,2%.

I ricavi da *Titoli di Viaggio* registrano una ripresa del 40,6% rispetto al 2020, tuttavia al di sotto (-29,3%) rispetto a quelli registrati nel 2019 prima dell'emergenza sanitaria da COVID-19. Come per il 2020 anche per l'esercizio in chiusura la riduzione dei Ricavi da Titoli di Viaggio risulta parzialmente compensata dai ristori previsti dal Decreto legge n. 34 del 2020 e pari a 3,76 milioni di euro di cui 1,8 milioni relativi al saldo 2020 e 1,9 milioni quale acconto per l'esercizio 2021.

Al momento della stesura del presente documento non risulta definito l'ammontare totale relativo all'anno 2021 che sarà riconosciuto alla società in applicazione della legge menzionata.

I **costi operativi** sono pari a euro 103.221.168, in aumento del 17,9% rispetto al 2020 (+5,3 % rispetto al 2019). Le principali voci di costo sono rappresentate dalle *Spese per il Personale* (51,7%), dalle *Spese per Materie Prime e di Consumo* (23,9%) e dalle *Spese per Manutenzioni* (7,1%). Hanno particolare rilevanza anche i *Servizi per la Produzione* (8,1%) nei quali sono ricompresi i costi per i servizi aggiuntivi per circa 7,5 milioni di euro, i costi per *Assicurazioni* (3,4%) e le spese per *Vigilanza e Pulizia* (3%).

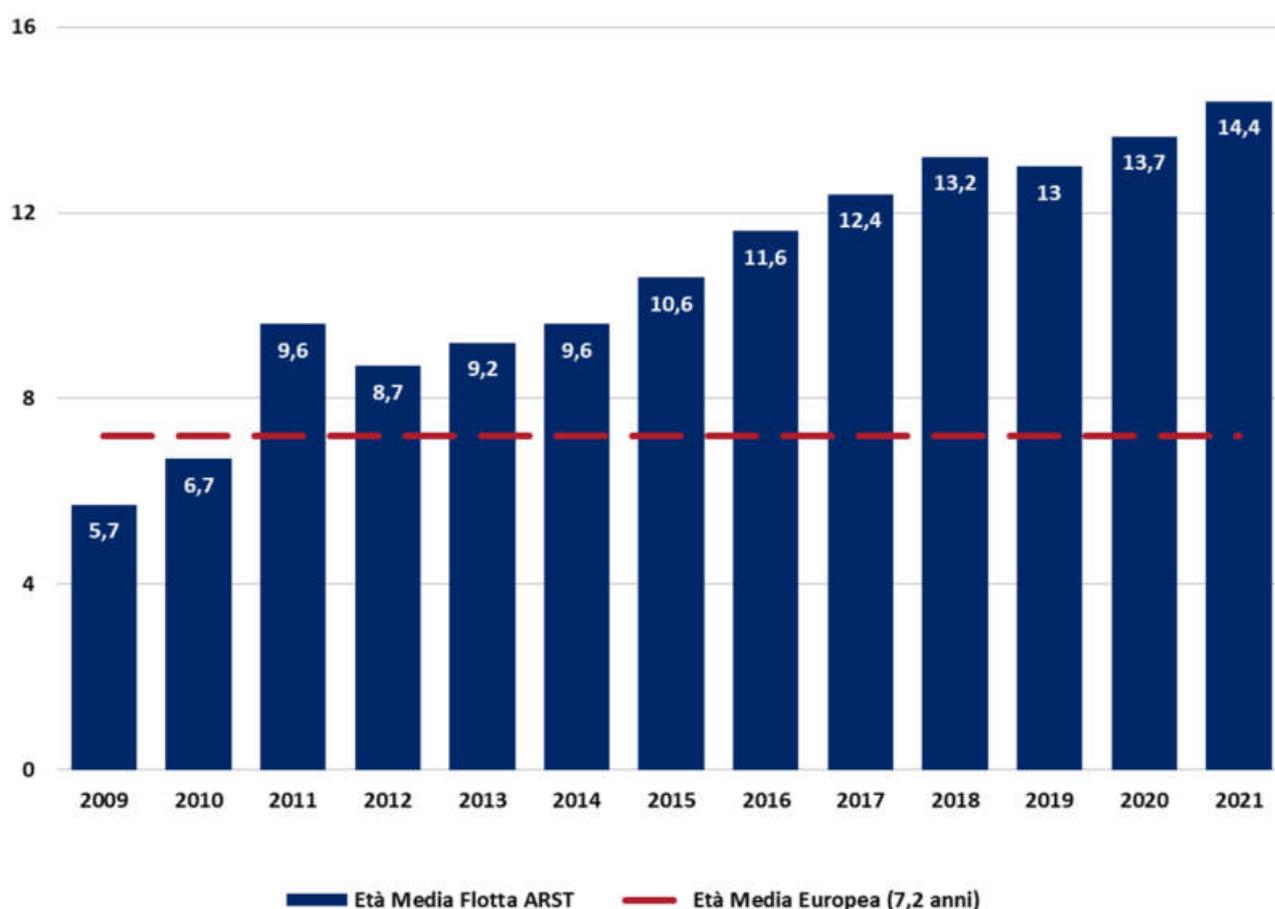
L'EBITDA dei servizi di TPL su Gomma è positivo per un importo pari a 2.363.570 euro, in calo del 52,2% rispetto al 2020 (-16,6% rispetto al 2019). Il **risultato d'esercizio** è positivo per euro 1.151.100 e migliora sia rispetto all'esercizio precedente (negativo per euro 801.924), sia rispetto al 2019 (euro 502.537) seppure per effetto delle poste straordinarie indicate in precedenza.

Dal lato patrimoniale i Servizi su Gomma denotano un Capitale Circolante netto appena sufficiente considerata la dimensione dell'attività, risulta invece equilibrato il rapporto tra attivo fisso e passivo consolidato. Questi risultati denotano ancora la necessità di un intervento strutturale a garanzia dell'equilibrio gestionale.

Proprio sul finire dell'esercizio 2021 la RAS ha proceduto alla rivisitazione del contratto gomma con la sottoscrizione di un contratto, seppur di breve durata, fondato sui principi del regolamento comunitario n. 1370 del 2007. Questo consentirà alla Società di avere un maggiore equilibrio dei flussi finanziari.

Questo aspetto, unito al rinnovo del parco bus, il cui completamento è previsto entro l'esercizio 2023, consentirà alla linea di attività di raggiungere il massimo delle sue potenzialità in termini di efficienza ed efficacia.

ETÀ' MEDIA FLOTTA BUS. TREND 2009-2021 (Graf. 5.2)



La Produzione dei Servizi TPL su Gomma

L'esercizio 2021 si è concluso con una produzione effettiva totale di bus km di linea venduti pari a 37.724.317 di cui 35.639.927 km per servizi automobilistici extraurbani e 2.084.390 per servizi automobilistici urbani.

Il totale dei chilometri di linea effettivi è aumentato di 4.334.122 km rispetto all'anno precedente.

La capienza dei mezzi in tali periodi è stata ridotta di volta in volta sulla base delle disposizioni vigenti, pertanto la riduzione dei posti offerti è stata proporzionalmente maggiore alla riduzione dei bus km.

BUS-KM EXTRA-URBANI. 2019-2021 (Tab. 5.3)

	2021	2020 Ridefinito da Ordinanze Anti COVID-19	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
KM PROGRAMMATI (KmP)	35.780.794	31.443.966	35.684.983	4.336.828	95.811
KM SOPPRESSIONI (KmS)	317.403	119.559	156.064	197.844	161.339
KM INTENSIFICATI (Kml)	176.536	167.077	346.002	9.459	(169.466)
KM EFFETTIVI (KmE)	35.639.927	31.491.484	35.874.920	4.148.443	4.167.974
% SCOSTAMENTO (KmE/KmP)	(0,39)	0,15	0,53		
% KmS/KmP	0,89	0,38	0,44		
% Kml/KmP	0,49	0,53	0,97		

BUS-KM URBANI. 2019-2021 (Tab. 5.4)

	2021	2020 Ridefinito da Ordinanze Anti COVID-19	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
KM PROGRAMMATI (KmA)	2.101.856	1.902.683	2.094.357	199.173	7.498
KM SOPPRESSIONI (KmS)	20.888	11.041	11.779	9.847	9.108
KM INTENSIFICATI (Kml)	3.422	7.069	1.256	(3.647)	2.166
KM EFFETTIVI (KmE)	2.084.390	1.898.711	2.083.834	185.679	190.587
% SCOSTAMENTO (KmE/KmA)	(0,83)	(0,21)	(0,50)		
% KmS/KmA	0,99	0,58	0,56		
% Kml/KmA	0,16	0,37	0,06		

BUS-KM TOTALI. 2019-2021 (Tab. 5.5)

	2021	2020 Ridefinito da Ordinanze Anti COVID-19	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
KM PROGRAMMATI (KmA)	37.882.650	33.346.649	37.779.340	4.536.001	103.310
KM SOPPRESSIONI (KmS)	338.290	130.600	167.843	207.690	170.447
KM INTENSIFICATI (Kml)	179.958	174.146	347.258	5.812	(167.301)
KM EFFETTIVI (KmE)	37.724.317	33.390.195	37.958.755	4.334.122	4.358.561
% SCOSTAMENTO (KmE/KmA)	(0,42)	0,13	0,47		
% KmS/KmA	0,89	0,39	0,44		
% Kml/KmA	0,48	0,52	0,92		

2. Trasporto Pubblico su Ferro

Come è stato più volte ricordato, il CdS scadrà il prossimo 31 dicembre 2022 a seguito della proroga alla precedente scadenza (31 dicembre 2021) prevista dalla normativa regionale. Nel momento in cui vengono redatte le presenti note, si è in attesa di procedere con la firma del prossimo CdS novennale *in house* nel rispetto della normativa in vigore.

Si tratta, con tutta evidenza, dell'aspetto più rilevante che caratterizza i servizi ferroviari, tenuto conto che con l'attuale struttura contrattuale (in scadenza), sono sostanzialmente impossibili nuovi investimenti e tutti i rischi gestionali sono in capo all'Azienda.

Risultati di Sintesi dei Servizi di Trasporto su Ferro

Nella tabella seguente sono riportati in sintesi i principali valori che caratterizzano la performance gestionale del Servizio TPL su Ferro.

CONTO ECONOMICO SINTETICO TRASPORTO SU FERRO (Tab. 6.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	13.341.140	14.782.011	14.196.858	(9,7)	(6,0)
TOTALE COSTI OPERATIVI	13.294.974	13.352.623	15.963.090	(0,4)	(16,7)
di cui Spese per il Personale	9.228.339	10.021.116	10.849.575	(7,9)	(14,9)
VALORE AGGIUNTO	9.274.505	11.450.504	9.083.343	(19,0)	2,1
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	46.166	1.429.388	(1.766.232)	(96,8)	102,6
Ammortamenti Netti	129.129	137.944	119.065	(6,39)	8,45
Accantonamenti/Svalutazioni	108.902	562.184	467.016	(80,6)	(76,7)
EBIT	(191.865)	729.261	(2.352.312)	(126,3)	91,8
Saldo Attività Finanziarie	(132.723)	(227.573)	(590.017)	41,7	77,5
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(6.898)	(41.780)		
EBT	(324.588)	494.790	(2.984.109)	(165,6)	89,1
Imposte sul Reddito	(374)	(87.444)	(44.598)	(99,6)	(99,2)
RISULTATO NETTO	(324.962)	407.346	(3.028.707)	(179,8)	89,3

STATO PATRIMONIALE SINTETICO TRASPORTO SU FERRO (Tab 6.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	2.878.379	3.911.071	(26,4)
Attivo Fisso (B)	34.248.132	39.168.214	(12,6)
Totale Attivo Netto (A1+B)	37.126.511	43.079.285	(13,8)
Totale Passivo Consolidato (D)	35.107.715	38.816.254	(9,6)

Capitale Netto (E)	2.018.796	4.263.032	(52,6)
Totale Capitale Investito (D+E)	37.126.511	43.079.285	(13,8)

I **ricavi operativi** ammontano a euro 13.341.140, in calo del 9,7% rispetto all'esercizio precedente (-6% rispetto al 2019). In particolare si registra un calo dei ricavi da *Contratto di Servizio* del 12,7% rispetto al 2020 (-3,1% rispetto al 2019), dovuto principalmente ai riallineamenti dei Piani Economici Finanziari (PEF) 2020 e 2021. Come da Regolamento Europeo 1370 del 2007, il Contratto di Servizio in vigore prevede infatti l'adeguamento del Corrispettivo, di anno in anno e all'interno del triennio, in base ai costi e ricavi ammissibili al fine di azzerare l'Effetto Finanziario Netto. Si registra inoltre la ripresa dei ricavi da *Titoli di Viaggio*, che aumentano del 50,5% rispetto al 2020 (+7% rispetto al 2019).

I **costi operativi** ammontano a euro 13.294.974 e risultano in linea (0,4%) con i costi operativi registrati nel 2020 (-16,7% rispetto al 2019). Le principali voci di costo sono rappresentate dalle *Spese per il Personale* (69,3%), dalle *Materie Prime e di Consumo* (11,4%), dalle *Manutenzioni* (7,6%), dalle *Assicurazioni* (3,8%) e dalle spese per *Vigilanza e Pulizia* (2,3%).

L'EBITDA è positivo per euro 46.166 e registra un calo del 96,8% rispetto al 2020, ma aumenta del 102,6% rispetto a quanto registrato nel 2019 (-1.766.232). Il **risultato netto** segue lo stesso andamento ma è negativo per euro 324.962 (contro gli euro 407.346 del 2020 e gli euro -3.028.707 del 2019).

Dal punto di vista patrimoniale e finanziario si evidenzia un ottimo bilanciamento delle fonti e impieghi e una buona capacità di far fronte ai debiti commerciali.

La Produzione dei Servizi TPL su Ferro

La produzione dei servizi ferroviari TPL è stata nel 2021 pari a 1.052.158 Km, in crescita del 15% rispetto all'esercizio precedente, al lordo delle corse sostitutive automobilistiche, di cui 937.272 treni km (+6% rispetto al 2020) e 114.886 bus km di servizi sostitutivi e da orario (+246% rispetto al 2020).

Anche nel corso del 2021 hanno continuato a sussistere, in qualche misura aggravate dalla situazione pandemica, tutte le criticità legate alla disponibilità di personale viaggiante regolarmente abilitato, che hanno comportato in alcuni casi il ricorso ai servizi sostitutivi su gomma.

Nel corso del 2021 non si sono verificati incidenti o anomalie di rilievo nel TPL.

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL (TRENI-KM) (Tab. 6.3)

LINEA	2021	2020	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
Monserrato-Isili	327.102	333.783	305.822	(6.681)	21.280
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	327.102	333.783	305.822	(6.681)	21.280
Macomer-Nuoro	253.473	216.962	258.003	36.512	(4.529)
TOT. Macomer	253.473	216.962	258.003	36.512	(4.529)
Sassari-Alghero	268.567	255.247	41.857	13.321	226.710
Sassari-Sorso	88.130	77.765	88.407	10.365	(277)
Sassari-Nulvi	0	0	0	0	0
TOT. Sassari	356.697	333.011	130.264	23.686	226.433
TOT. Direzione Esercizio Sassari	610.170	549.973	388.267	60.198	221.903
TOTALE ARST	937.272	883.755	694.089	53.517	243.183

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - BUS DA ORARIO (BUS-KM) (Tab. 6.4)

LINEA	2021	2020	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
Monserrato-Isili	0	0	0	0	0
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	0	0	0	0	0
Macomer-Nuoro	16.661	16.944	16.661	(283)	0
TOT. Macomer	16.661	16.944	16.661	(283)	0
Sassari-Alghero	0	5.466	14.293	(5.466)	(14.293)
Sassari-Sorso	0	0	0	0	0
Sassari-Nulvi	0	0	0	0	0
TOT. Sassari	0	5.466	14.293	(5.466)	(14.293)
TOT. Direzione Esercizio Sassari	16.661	22.410	30.954	(5.749)	(14.293)
TOTALE ARST	16.661	22.410	30.954	(5.749)	(14.293)

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - SERVIZI SOSTITUTIVI (BUS-KM) (Tab. 6.5)

LINEA	2021	2020	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
Monserrato-Isili	58.093	9.840	93.244	48.253	(35.151)
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	58.093	9.840	93.244	48.253	(35.151)
Macomer-Nuoro	520	214	250	307	270
TOT. Macomer	520	214	250	307	270
Sassari-Alghero	39.434	605	403.625	38.829	(364.191)
Sassari-Sorso	178	119	119	59	59
Sassari-Nulvi	0	0	0	0	0
TOT. Sassari	39.612	724	403.744	38.888	(364.132)
TOT. Direzione Esercizio Sassari	40.133	938	403.994	39.195	(363.862)
TOTALE ARST	98.225	10.777	497.238	87.448	(399.013)

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - TOTALE (KM) (Tab. 6.6)

LINEA	2021	2020	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
Monserrato-Isili	385.194	343.622	399.066	41.572	(13.872)
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	385.194	343.622	399.066	41.572	(13.872)
Macomer-Nuoro	270.655	234.120	274.914	36.535	(4.259)
TOT. Macomer	270.655	234.120	274.914	36.535	(4.259)
Sassari-Alghero	308.001	261.318	459.775	46.684	(151.774)
Sassari-Sorso	88.308	77.883	88.526	10.425	(218)
TOT. Sassari	396.309	339.201	548.301	57.108	(151.992)
TOT. Direzione Esercizio Sassari	666.964	573.320	823.215	93.644	(156.251)
TOTALE ARST	1.052.158	916.943	1.222.281	135.216	(170.122)

3. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria

Il Contratto in vigore per l'esercizio 2021, costituisce la seconda annualità operativa del contratto novennale sottoscritto in **data 16/12/2019 con la RAS** per la Gestione e Manutenzione della linea ferroviaria e metrotranviaria.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance gestionale della Infrastruttura Ferroviaria.

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA (Tab. 7.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	10.750.039	12.191.103	13.294.172	(11,8)	(19,1)
TOTALE COSTI OPERATIVI	10.799.528	11.020.532	10.991.223	(2,0)	(1,7)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(49.489)	1.170.571	2.302.950	(104,2)	(102,1)
Ammortamenti Netti	195.838	142.674	94.467	37,26	107,31
Accantonamenti/Svalutazioni	110.370	246.192	371.507	(55,2)	(70,3)
EBIT	(355.698)	781.705	1.836.976	(145,5)	(119,4)
Saldo Attività Finanziarie	(120.895)	(207.509)	(350.935)	41,7	65,6
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(6.290)	335.375		
EBT	(476.593)	567.906	1.821.415	(183,9)	(126,2)
Imposte sul Reddito	(379)	(79.734)	(35.385)	(99,5)	(98,9)
RISULTATO NETTO	(476.972)	488.171	1.786.030	(197,7)	(126,7)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA (Tab. 7.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	1.468.102	1.913.788	(23,3)
Attivo Fisso (B)	2.665.166	3.011.208	(11,5)
Totale Attivo Netto (A1+B)	4.133.268	4.924.995	(16,1)
Totale Passivo Consolidato (D)	3.632.904	3.074.221	18,2
Capitale Netto (E)	500.365	1.850.775	(73,0)
Totale Capitale Investito (D+E)	4.133.268	4.924.995	(16,1)

I **ricavi operativi** sulla Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ammontano a euro 10.750.039, in diminuzione dell'11,8% rispetto al 2020 (-19,1% rispetto al 2019). Anche questa linea di attività

subisce la diminuzione dei Corrispettivi da Contratto di Servizio per i riallineamenti dei Piani Economici Finanziari (PEF) 2020 e 2021.

I **costi operativi** sono pari a euro 10.799.528, in calo del 2% rispetto al 2020 (-1,7% rispetto al 2019). Le *Spese per il Personale* rappresentano l'86,6% di tale posta e ammontano a euro 9.352.800. Tra le voci di costo più rilevanti compaiono le *Spese per Energia e Acqua* (3,13%), le spese per *Materie Prime e di Consumo* (2,9%) e le spese per *Manutenzioni* (2,2%)

L'EBITDA è negativo per euro 49.489, come anche il **risultato netto** per euro 476.972 in calo sia rispetto al 2020 (euro 488.171) sia al 2019 (euro 1.786.030).

Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria

Le attività manutentive sono state svolte su tutte le linee, sia su quelle TPL che su quelle turistiche prevalentemente con l'impiego del personale aziendale dedicato e appartenente al Servizio MANLIN oltre che con l'ausilio di ditte esterne specializzate. Anche per l'esercizio 2021 si devono segnalare importanti riduzioni dovute alla pandemia ed alla oggettiva difficoltà di far operare il personale al di fuori della propria residenza di lavoro.

Le attività manutentive svolte nel TPL sono state essenzialmente di tipo ordinario, vale a dire costituite dai prescritti controlli di verifica dell'armamento, ripristino livello, verifica scartamento, sostituzione traverse, rotaie, ganasce e chiavarde e rinforzo dell'armamento quando necessario.

4. Trasporto Pubblico Metrotranviario

L'esercizio 2021 è risultato il secondo anno del nuovo contratto, con scadenza 31/12/2021, basato sulle prescrizioni del regolamento comunitario 1370 e che prevede un sistema di riallineamento dei costi e dei ricavi oltre ad una ben definita matrice dei rischi. Sulle problematiche legate alla scadenza del CdS (ora prorogato al 31/12/2023), abbiamo avuto più volte modo di tornare in questo documento.

In sede di commento ai risultati dell'esercizio, non possiamo non evidenziare l'effetto positivo del nuovo contratto in termini di conto economico.

Risultati di Sintesi del TPL Metrotranviario

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance gestionale del Servizio TPL su Metro.

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO TPL (Tab. 8.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	5.351.656	5.202.111	5.236.147	2,9	2,2
TOTALE COSTI OPERATIVI	5.837.450	4.803.995	5.296.758	21,5	10,2
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(485.795)	398.116	(60.611)	(222,0)	(701,5)
Ammortamenti Netti	48.866	36.787	28.469	32,83	71,65
Accantonamenti/Svalutazioni	34.087	183.802	-	(81,5)	
EBIT	(568.747)	177.526	(89.080)	(420,4)	(538,5)
Saldo Attività Finanziarie	(56.828)	(52.860)	(36.982)	(7,5)	(53,7)
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(1.602)	500.010		
EBT	(625.575)	123.064	373.948	(608,3)	(267,3)
Imposte sul Reddito	(117)	(20.311)	(10.664)	(99,4)	(98,9)
RISULTATO NETTO	(625.692)	102.752	363.285	(708,9)	(272,2)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO TPL (Tab. 8.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	3.327.821	3.340.702	(0,4)
Attivo Fisso (B)	690.876	623.024	10,9
Totale Attivo Netto (A1+B)	4.018.698	3.963.726	1,4
Totale Passivo Consolidato (D)	2.493.257	2.673.599	(6,7)
Capitale Netto (E)	1.525.441	1.290.127	18,2
Totale Capitale Investito (D+E)	4.018.698	3.963.726	1,4

I **ricavi operativi** della produzione del Servizio TPL Metrotranviario ammontano a euro 5.351.656 e registrano un aumento del 2,9% rispetto all'esercizio precedente (+2,2% rispetto al 2019) in ragione della nuova struttura del contratto che, come detto, tiene conto di elementi prima non considerati. Anche i Corrispettivi di questa linea di attività risultano condizionati dai riallineamenti dei Piani Economici Finanziari (PEF) 2020 e 2021. I ricavi da *Titoli di Viaggio* aumentano del 34,6% rispetto al 2020 (-21,2% rispetto al 2019).

I **costi operativi** sono pari a euro 5.837.450, registrano un incremento del 21,5% rispetto al 2020 e del 10,2% rispetto al 2019. Le *Spese per il Personale* rappresentano sempre la principale voce di costo (49,5%). Hanno particolare rilevanza anche le *Materie Prime e di Consumo* (11%), le spese per *Manutenzioni* (29,2%), le *Assicurazioni* (4,7%) e le spese per *Vigilanza e Pulizia* (3%).

L'EBITDA è negativo per euro 485.795 come anche il **risultato netto** per euro 625.692.

Dal punto di vista **patrimoniale** non si registrano particolari differenze rispetto all'esercizio precedente con un sostanziale equilibrio della linea di attività con un capitale fisso molto basso per il fatto che i mezzi utilizzati per il trasporto sono di proprietà regionale e concessi in comodato all'Azienda.

La Produzione dei Servizi TPL metrotranviario

Le 2 reti metrotranviarie servono la città metropolitana di Cagliari e la città di Sassari e garantiscono un'offerta di trasporto integrata con i servizi su gomma erogati da ARST e dalle aziende di trasporto urbano nei bacini di traffico di riferimento.

La produzione chilometrica complessivamente erogata nell'anno 2021 è stata pari a 674.782 Tram-km, valore in linea con quello dell'anno 2019 pre-covid ancorché leggermente inferiore.

Nella città di Cagliari il servizio metropolitano viene svolto su due linee, per un'estensione della rete pari a 12,32 Km per un totale di 13 fermate mediante l'utilizzo di 12 tram e una produzione di circa 568.723 Tram-Km.

Nella città di Sassari il servizio viene svolto su una linea, per un'estensione pari a 4,33 Km per un totale di 8 fermate mediante l'utilizzo di 3 tram e una produzione di 106.060 Tram-Km.

PERCORRENZE ANNUALI METRO (TRAM-KM) (Tab. 8.3)

LINEA	2021	2020	2019	Δ '21 - '20	Δ '21 - '19
Repubblica - San Gottardo - Policlinico (MetroCagliari)	474.397	410.352	511.769	64.045	(37.372)
San Gottardo - Settimo San Pietro (MetroCagliari)	94.326	79.252	105.009	15.074	(10.684)
Emiciclo Garibaldi - S.Maria di Pisa (MetroSassari)	106.060	83.270	63.713	22.790	42.347
TOTALE	674.782	572.874	680.491	101.909	(5.709)

5. Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria

Con la sottoscrizione del nuovo CdS avvenuta in data 16/12/2019, è stata avviata anche l'attività novennale per la Gestione e Manutenzione della linea ferroviaria e metrotranviaria (vedi sezione *Gestione Infrastruttura Ferroviaria*).

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria

In conseguenza del nuovo modello contrattuale, aderente alle indicazioni normative europee ed alle note ART, si riportano in sintesi i principali indicatori della performance gestionale della Infrastruttura Metrotranviaria.

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA (Tab. 9.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.628.705	2.703.398	2.105.528	(39,8)	(22,6)
TOTALE COSTI OPERATIVI	2.213.734	1.958.365	2.160.137	13,0	2,5
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(585.029)	745.032	(54.609)	(178,5)	(971,3)
Ammortamenti Netti	39.996	41.979	14.280	(4,72)	180,09
Accantonamenti/Svalutazioni	16.345	34.631	-	(52,8)	
EBIT	(641.370)	668.422	(68.889)	(196,0)	(831,0)
Saldo Attività Finanziarie	(18.361)	(29.190)	(67.696)	37,1	72,9
Saldo Attività Esercizi Precedenti	1.801.389	(885)	(5.011)		
EBT	1.141.659	638.347	(141.597)	78,8	906,3
Imposte sul Reddito	(56)	(11.216)	(5.349)	(99,5)	(99,0)
RISULTATO NETTO	1.141.602	627.131	(146.946)	82,0	876,9

STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA (Tab. 9.2)

	2021	2020	Δ % 20-21
Capitale Circolante (A1)	3.398.681	3.133.757	8,5
Attivo Fisso (B)	455.371	479.960	(5,1)
Totale Attivo Netto (A1+B)	3.854.051	3.613.717	6,7
Totale Passivo Consolidato (D)	777.090	2.711.627	(71,3)
Capitale Netto (E)	3.076.961	902.090	241,1
Totale Capitale Investito (D+E)	3.854.051	3.613.717	6,7

I **ricavi operativi** sulla Gestione dell'Infrastruttura Metrotranviaria ammontano a euro 1.628.705, calano del 39,8% rispetto al 2020 (-22,6% rispetto al 2019) e, come per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, risultano adeguati dai riallineamenti operati sui PEF 2020 e 2021.

I **costi operativi** sono pari a euro 2.213.734, in aumento del 13% rispetto al 2020 (+2,5% rispetto al 2019). Le *Spese per il Personale* rappresentano il 62,6% del totale dei costi operativi. Hanno particolare rilevanza anche le spese per *Manutenzioni* (22,7%), le spese per servizi di *Vigilanza e Pulizie* (6,7%) e le *Spese per Energia e Acqua* (3,2%)

L'EBITDA è negativo per euro 585.029 a fronte di un risultato positivo di euro 745.032 registrato nel 2020 e negativo per euro 54.609 registrato nel 2019. Il **risultato netto** risulta invece positivo per euro 1.141.602 (+82% rispetto al 2020 e +876,9% rispetto al 2019) determinato dall'impatto delle *Attività Straordinarie*. A inizio 2022, infatti, si è conclusa la vertenza con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo - Policlinico e il Tribunale di Cagliari ha determinato la quota relativa agli interessi e spese, pari a euro 305.610,67, spettante alla Ditta Fabiani Srl. Considerato che per la causa in oggetto negli esercizi precedenti sono stati accantonati euro 2.107.000,00, a seguito della sentenza emessa la Società ha ritenuto opportuno adeguare il fondo provvedendo a liberare la somma di euro 1.801.389.

Dal punto di vista **patrimoniale** non si registrano particolari differenze rispetto all'esercizio precedente con un sostanziale equilibrio della linea di attività con un capitale fisso molto basso per il fatto che i mezzi utilizzati per il trasporto sono di proprietà regionale e concessi in comodato all'Azienda.

Oltre alle normali attività di vigilanza e gestione dell'armamento metrotranviario, nel corso del 2021 sono state anche realizzate diverse attività manutentive dell'armamento metrotranviario di Cagliari, riguardanti sia la linea 3 San Gottardo-Policlinico, sia intervento *ponte* sulla linea 1 Repubblica-San Gottardo, in attesa della esecuzione dei previsti lavori per il raddoppio Gennari Caracalla.

6. Il Servizio Turistico del Trenino Verde

Questa attività non è, come è noto, coperta da uno specifico Contratto di Servizio e i servizi ferroviari turistici **sono svolti da ARST grazie alle economie e sinergie derivanti dalle restanti linee di attività.**

Risultati di Sintesi del Servizio Turistico del Trenino Verde

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance gestionale del Servizio Turistico del Trenino Verde.

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZIO DI TRASPORTO TURISTICO (Tab. 10.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	110.366	73.789	95.625	49,6	15,4
TOTALE COSTI OPERATIVI	372.757	191.136	369.251	95,0	0,9
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(262.390)	(117.347)	(273.626)	(123,6)	4,1
Ammortamenti Netti	749	508	826	47,24	(9,34)
Accantonamenti/Svalutazioni	666	1.275	-	(47,8)	
EBIT	(263.805)	(119.131)	(274.452)	(121,4)	3,9
Saldo Attività Finanziarie	-	(1.075)	(3.282)	100,0	100,0
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(33)	(290)	100,0	100,0
EBT	(263.805)	(120.238)	(278.024)	(119,4)	5,1
Imposte sul Reddito	(2)	(413)	(309)	(99,4)	(99,3)
RISULTATO NETTO	(263.808)	(120.651)	(278.334)	(118,7)	5,2

STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZIO DI TRASPORTO TURISTICO (Tab. 10.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	2.018.858	(41.134)	(5.008,0)
Attivo Fisso (B)	15.121	11.442	32,2
Totale Attivo Netto (A1+B)	2.033.979	(29.692)	(6.950,3)
Totale Passivo Consolidato (D)	3.018	13.520	(77,7)
Capitale Netto (E)	2.030.961	(43.212)	(4.800,0)
Totale Capitale Investito (D+E)	2.033.979	(29.692)	(6.950,3)

I **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde ammontano a euro 110.366, in aumento del 49,6% rispetto all'esercizio precedente (+15,4% rispetto al 2019). Non essendo sostenuta da alcun Contratto di Servizio questa linea di attività è remunerata quasi

esclusivamente dai *Proventi da Titoli di Viaggio* (euro 101.232), in aumento del 53,4% rispetto al 2020 (+20,9% rispetto al 2019), e che rappresentano il 91,7% del totale dei ricavi operativi.

I **costi operativi** sono pari a euro 372.757 e risultano in aumento del 95% rispetto al precedente esercizio (+0,9% rispetto al 2019). Il 67,3% riguarda costi indiretti, originariamente imputati alla linea di attività TPL su Ferro e riallocati per destinazione al Turistico TL. Tale trasferimento tra linee di attività riequilibra la corretta imputazione delle voci. La determinazione del costo è effettuata utilizzando come riferimento il corrispettivo euro per Km previsto nel Contratto di Servizio Ferro TPL. Hanno particolare rilevanza anche le *Spese per il Personale* (15,1%), *Spese per altri Servizi e Beni di Terzi* (5,70%) e *Spese per Servizi Professionali* (2,4%). A differenza degli altri Servizi di trasporto risultano proporzionalmente meno rilevanti spese per *Materie Prime e di Consumo* (0,4%), spese per *Manutenzioni* (0,6%), costi per *Assicurazioni* (2%) e per servizi di *Vigilanza e Pulizia* (1,3%).

L'EBITDA è negativo per euro 262.390, in calo del 123,6% rispetto al 2020, in linea col risultato negativo del 2019 di euro 273.626. Il **risultato netto** segue lo stesso andamento ed è negativo per euro 263.808.

E' evidente che senza il finanziamento del Piano organico di investimento, già presentato alla Proprietà, che consenta una riqualificazione significativa dell'infrastruttura e un congruo investimento su rotabili anche attraverso il revamping dei rotabili TPL che saranno dismessi nel corso nel 2022 e 2023, **la Società** - nel rispetto delle norme e dei necessari requisiti di sicurezza così come previsti dal nuovo quadro normativo - potrà continuare ad esercitare il servizio solo fino a quando ciò sarà tecnicamente possibile in termini di sicurezza e disponibilità di risorse.

La Produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde

La produzione del Servizio Turistico è stata nel 2021 pari a 19.151 Treni-km in aumento rispetto ai 13.637 Treni-Km del 2020 (+40%) e ai 13.248 Treni-km del 2019 (+45%).

Di seguito il dettaglio dei Servizi (produzione Km e pax) svolti dal 2020 al 2021 per linea:

TRENINO VERDE PRODUZIONE (TRENI-KM) (Tab. 10.3)

	2021			2020		
	NoI	Cal	Tot	NoI	Cal	Tot
Mandas - Arbatax	0	8.288	8.288	1.296	5.290	6.586
Isili - Sorgono	74	1.295	1.369	222	962	1.184
Sassari-Palau	236	7.837	8.073	295	3.717	4.012
Macomer-Bosa	955	466	1.421	1.515	340	1.855
Totale	1.265	17.886	19.151	3.328	10.309	13.637

TRENINO VERDE VIAGGIATORI (Tab. 10.4)

	2021			2020		
	Nol	Cal	Tot	Nol	Cal	Tot
Mandas - Arbatax	0	5.832	5.832	508	3.518	4.026
Isili - Sorgono	0	1.440	1.440	180	1.224	1.404
Sassari-Palau	0	1.961	1.961	159	726	885
Macomer-Bosa	284	85	369	414	50	464
Totale	284	9.318	9.602	1.261	5.518	6.779

Nol = Noleggio; Cal = Calendario

7. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica

Come ampiamente illustrato in tutto il presente documento, le limitazioni di vario genere dovute alle misure di contrasto al COVID19, che si sono susseguite nel 2020 e 2021, hanno forzatamente condizionato l'esecuzione delle attività così come previste nel programma allegato al Contratto. In particolare le limitazioni alla circolazione delle persone, trattandosi di attività da svolgersi spesso fuori dal Comune di residenza, hanno comportato una "selezione" degli interventi da svolgere che hanno consistito in prevalenza nei lavori di mantenimento della linea.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance gestionale della Infrastruttura Ferroviaria Turistica.

CONTO ECONOMICO SINTETICO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA (Tab. 11.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	3.480.729	3.394.742	4.569.643	2,5	(23,8)
TOTALE COSTI OPERATIVI	3.291.839	3.379.497	4.410.330	(2,6)	(25,4)
di cui Spese per il Personale	2.077.409	2.073.096	2.453.425	0,2	(15,3)
VALORE AGGIUNTO	2.266.299	2.088.341	2.612.738	(8,5)	13,3
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	188.890	15.245	159.313	1.139,0	18,6
Ammortamenti Netti	21.529	26.079	32.531	(17,45)	(33,82)
Accantonamenti/Svalutazioni	24.515	66.490	1.944	(63,1)	1.161,11
EBIT	142.846	(77.324)	124.837	284,7	14,4
Saldo Attività Finanziarie	(39.249)	(56.043)	(109.260)	30,0	64,1
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(1.699)	(11.415)	100,0	100,0
EBT	103.597	(135.066)	4.162	176,7	2.389,1
Imposte sul Reddito	(84)	(21.534)	(12.185)	(99,6)	(99,3)
RISULTATO NETTO	103.513	(156.600)	(8.023)	166,1	1.390,1

STATO PATRIMONIALE SINTETICO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA (Tab. 11.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	7.304.315	9.091.694	(19,7)
Attivo Fisso (B)	449.983	573.489	(21,5)
Totale Attivo Netto (A1+B)	7.754.298	9.665.182	(19,8)
Totale Passivo Consolidato (D)	954.350	517.573	84,4
Capitale Netto (E)	6.799.948	9.147.610	(25,7)
Totale Capitale Investito (D+E)	7.754.298	9.665.182	(19,8)

I **ricavi operativi** della Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica ammontano a euro 3.480.729, in leggero aumento del 2,5% rispetto all'esercizio 2020 (-23,8% rispetto al 2019).

I **costi operativi** sono pari a euro 3.291.839 in calo del 2,6% rispetto al 2020 (-25,4% rispetto al 2019). Le principali voci di costo sono le *Spese per il Personale* (63,1%), le *Materie Prime e di Consumo* (16,8%) e le spese per *Manutenzioni* (12,7%).

L'EBITDA è positivo per euro 188.890 in sensibile aumento rispetto agli euro 15.245 registrati nel 2020 (+18,6% rispetto al 2019). Anche il **risultato netto** d'esercizio risulta positivo per euro 103.513.

La parte patrimoniale della linea è in equilibrio, le variazioni rispetto al 2020 risentono della particolarità dell'emergenza sanitaria che ha caratterizzato l'anno precedente.

8. Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante

ARST, come è noto, non percepisce compensi per le risorse aziendali messe a disposizione per lo svolgimento di tale linea di attività. Solo in alcuni quadri economici di talune Convenzioni, vengono riconosciuti oneri a copertura di parte dei costi generali sostenuti da ARST per l'attività di progettazione e per i Servizi negoziali.

È evidente che attività della rilevanza di quelle sopra descritte comportino oneri e rischi operativi e gestionali di vario genere, non solo a livello dei Servizi di progettazione e di gestione dei cantieri, ma anche della struttura amministrativa e negoziale. Appare opportuno sottolineare ancora come, nell'insieme, si generano costi che finiscono per sottrarre preziose disponibilità finanziarie all'attività caratteristica.

E' necessario ancora una volta rappresentare la necessità di individuare, con i diversi "committenti", legittime soluzioni amministrative anche innovative rispetto al recente passato, in grado di fornire una risposta concreta alle problematiche rappresentate dall'Azienda, in più occasioni, relativamente in particolare alla copertura dei rischi e che, per i nuovi incarichi di cui si discute, dovranno essere necessariamente determinate.

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance gestionale dei Servizi di Ingegneria.

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA (Tab. 12.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	348.676	612.749	1.011.300	(43,1)	(65,5)
TOTALE COSTI OPERATIVI	1.010.486	1.064.328	1.127.052	(5,1)	(10,3)
di cui Spese per il Personale	915.110	970.279	1.548.265	(5,7)	(40,9)
VALORE AGGIUNTO	253.300	518.700	1.432.513	51,2	82,3
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(661.810)	(451.579)	(115.752)	(46,6)	(471,7)
Ammortamenti Netti	13.584	14.215	17.854	(4,44)	(23,92)
Accantonamenti/Svalutazioni	10.799	26.142	-	(58,7)	
EBIT	(686.193)	(491.936)	(133.606)	(39,5)	(413,6)
Saldo Attività Finanziarie	-	(22.034)	(78.933)	100,0	100,0
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(668)	(6.265)	100,0	100,0
EBT	(686.193)	(514.638)	(218.804)	(33,3)	(213,6)
Imposte sul Reddito	(37)	8.467	6.688	(100,4)	(100,6)
RISULTATO NETTO	(686.230)	(523.105)	(225.492)	(31,2)	(204,3)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA (Tab. 12.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	(2.385.048)	(1.381.982)	72,6
Attivo Fisso (B)	209.863	235.916	(11,0)
Totale Attivo Netto (A1+B)	(2.175.185)	(1.146.067)	89,8
Totale Passivo Consolidato (D)	(98.279)	42.664	(330,4)
Capitale Netto (E)	(2.076.906)	(1.188.731)	74,7
Totale Capitale Investito (D+E)	(2.175.185)	(1.146.067)	89,8

Nel merito dei risultati di questa linea di attività, sono stati imputati **ricavi operativi** per € 348.676 che calano del 43,1% rispetto al 2020 (-65,5% rispetto al 2019).

I **costi operativi** sono pari a € 1.010.486, in calo del 5,1% rispetto all'esercizio precedente (-10,3% rispetto al 2019). La principale voce di costo è rappresentata dalle *Spese per il Personale*, che incidono per il 90,6% del totale costi operativi.

L'EBITDA è negativo per euro 661.810 in diminuzione del 46,6% rispetto al precedente esercizio (-471,7% rispetto al 2019). Tale risultato conferma l'andamento degli anni precedenti evidenziando quanto l'assenza di un'adeguata remunerazione abbia un pesante impatto sui conti di tale linea di attività. Anche il **risultato netto** d'esercizio è negativo per 686.230 in peggioramento del 31,2% rispetto all'esercizio precedente (-204,3% rispetto al 2019).

Dal punto di vista patrimoniale, si confermano i valori dell'anno precedente nonché le considerazioni in ordine al fatto che la linea in oggetto si presenta molto snella e priva di immobilizzazioni, **ma con una strutturale carenza di cassa**.

9. Servizi di Gestione Patrimoniale

ARST è il soggetto giuridico a cui la Regione ha trasferito in comodato d'uso gratuito, insieme agli asset operativi, il patrimonio delle Gestioni ex-Governative, che riguarda oltre 6.450 particelle catastali di cui all'art. 1 del Decreto Legislativo 21 febbraio 2008, n. 46. La gran parte del patrimonio transitato alla Regione Sardegna risulta tuttora in attesa di regolarizzazione catastale e versa in condizioni di precaria consistenza.

Per tale linea di attività, malgrado le specifiche e motivate richieste, non è stata attivata alcuna specifica convenzione **che garantisca la copertura delle spese necessarie per la messa a norma e bonifica del patrimonio**. Lo stesso Assessorato dei Trasporti ha più volte interessato del problema l'Assessorato agli Enti Locali senza che per ora sia stato possibile trovare la soluzione.

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

Riportiamo in sintesi i principali indicatori della performance di Gestione Patrimoniale.

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE (Tab. 13.1)

	2021	2020	2019	Δ % 20-21	Δ % 19-21
TOTALE RICAVI OPERATIVI	514.667	497.193	731.249	3,5	(29,6)
TOTALE COSTI OPERATIVI	411.928	266.076	395.185	54,8	4,2
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	102.739	231.117	336.064	(55,5)	(69,4)
Ammortamenti Netti	1.592	1.499	3.079	6,22	(48,28)
Accantonamenti/Svalutazioni	1.944	4.047	-	(52,0)	
EBIT	99.203	225.571	332.985	(56,0)	(70,2)
Saldo Attività Finanziarie	-	(3.411)	(13.464)	100,0	100,0
Saldo Attività Esercizi Precedenti		(103)	(1.081)	100,0	100,0
EBT	99.203	222.056	318.440	(55,3)	(68,8)
Imposte sul Reddito	(7)	(1.311)	(1.153)	(99,5)	(99,4)
RISULTATO NETTO	99.196	220.745	317.287	(55,1)	(68,7)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE (Tab. 13.2)

	2021	2020	Δ %
Capitale Circolante (A1)	248.742	382.393	(0,1)
Attivo Fisso (B)	36.061	34.066	0,3
Totale Attivo Netto (A1+B)	284.803	416.459	(0,1)
Totale Passivo Consolidato (D)	819.357	731.562	(0,7)
Capitale Netto (E)	(534.554)	(315.104)	0,3
Totale Capitale Investito (D+E)	284.803	416.459	1,0

I **ricavi operativi** sulla Gestione Patrimoniale ammontano a euro 514.667, in aumento del 3,5% rispetto al precedente esercizio (-29,6% rispetto al 2019). Non trovando remunerazione in una specifica convenzione, tali ricavi sono composti quasi esclusivamente da locazioni attive e concessioni per attraversamenti ferroviari, le cui tariffe sono peraltro spesso vincolate a valori molto bassi in gran parte stabiliti a priori da provvedimenti normativi antecedenti l'affidamento in comodato ad ARST.

I **costi operativi** sono pari a euro 411.928 e subiscono un aumento del 54,8% rispetto al 2020 (+4,2% rispetto al 2019). Le principali voci di costo sono le *Spese per il Personale* (40%), *Oneri Diversi di Gestione* (31,2%) e *Spese per Servizi Professionali* (26,4%).

L'EBITDA per tale attività è positivo e ammonta ad € 102.739, in diminuzione del 55,5% rispetto al 2020 (-69,4% rispetto al 2019); anche il **risultato netto d'esercizio** è positivo e si attesta a euro 99.196 in calo del 55,1% rispetto al precedente esercizio (-68,7% rispetto al 2019).

Gestione Operativa

ARST svolge su tutto il patrimonio una complessa attività di tipo tecnico ed amministrativo che può essere così riassunta:

- gestione concessioni e locazioni;
- autorizzazione attraversamenti, parallelismi, etc (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.

ALTRE INFORMAZIONI

Attività di Adeguamento Tecnologico ed Organizzativo

Cyber Security

Il corso del 2021 ha visto seguire il trend partito nel 2020 di aumento importante di attacchi cyber a livello globale.

ARST a fronte delle problematiche seguite e già di interesse, ha provveduto ad innalzare i muri perimetrali di sicurezza sia lato software che lato formazione.

Nuovo sistema di backup in cloud dei Server Aziendali

Le notizie nazionali in ambito cyber security hanno imposto alla nostra azienda una seria e immediata presa di posizione per la protezione della propria rete informatica, nel corso del 2021 si sono moltiplicati i casi di attacchi a infrastrutture informatiche, tra cui l'attacco ai Server del CED della Regione Lazio colpita da cryptolocker che ha compromesso l'intera infrastruttura informatica.

Il servizio SIAT nel corso del 2021, in previsione di migliorare, rinnovare ed elevare gli standard di sicurezza in ambito informatico, ha effettuato un'analisi del perimetro di sicurezza dell'attuale infrastruttura al fine di trovare una soluzione che ne migliorasse la sicurezza.

E' stata individuata una soluzione che ha permesso di effettuare un backup continuo dei server aziendali su cloud pubblico, il personale del Servizio SIAT ha quindi innalzato le proprie competenze in materia di cyber security, business continuity e cloud management tramite dei corsi specifici.

Corso di Cyber Security per tutto il personale che utilizza strumenti informatici

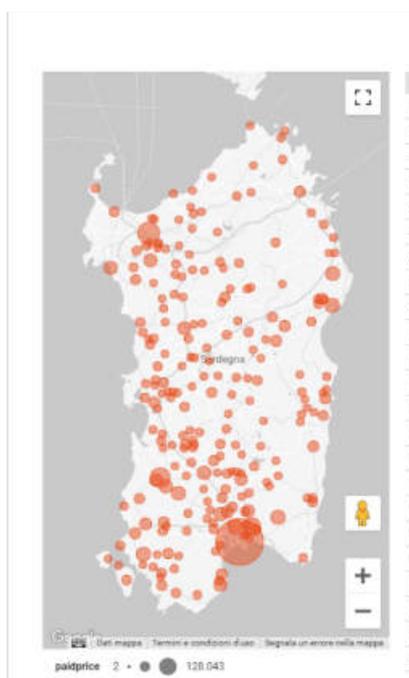
Nel corso del 2021 è stato somministrato a tutto il personale ARST che fa utilizzo attivo di strumentazione informatica, un corso base di Cyber Security, il corso della durata di 6 ore complessive si è svolto totalmente in modalità e-learning con la possibilità per ARST di visualizzare il report del superamento dei test somministrati al personale.

Bigliettazione Digitale

Il 2021 ha visto un ulteriore passo in avanti nella digitalizzazione dei TdV, grazie al canale di vendita di uno dei distributori di TdV cartacei, è stata attivata la vendita degli abbonamenti su supporto cartaceo con produzione on demand, questo ha permesso la riduzione delle scorte di magazzino generali, e soprattutto di ovviare alla distribuzione sul territorio regionale di questa tipologia di TdV, aumentando al tempo stesso la disponibilità sul territorio grazie alla capillarità degli esercenti affiliati.

Uniformazione Report di Vendita TdV e analisi tramite Sistemi di Business Intelligence

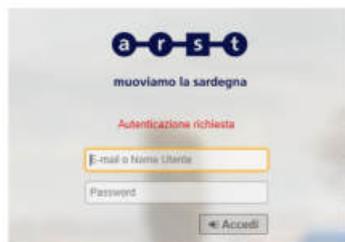
Il 2021 ha visto seguire il trend già avviato negli anni precedenti di un sempre più forte incremento di vendite di TdV virtuali rispetto ai corrispettivi cartacei. La tipologia di titoli di viaggio emessi tramite sistemi on-demand permette una più attenta analisi sull'utilizzo da parte dei viaggiatori, sono stati effettuati i primi approcci con sistemi di business intelligence per creare delle statistiche che vendita e dati sull'utilizzo con l'associazione della tratta di utilizzo, questi lavori saranno propedeutici alla dotazione di un motore di booking centralizzato che avverrà nel corso del 2022.



Mappa di calore con la concentrazione di vendita dei Titoli di viaggio ARST sul territorio regionale costruita tramite sistema di Business Intelligence con i dati raccolti dai sistemi di ticketing on-demand

Portale Ticketing Assistenza MRL

nel corso del 2021 è stato sviluppato e messo in servizio un portale web dedicato al Servizio Manutenzione Rotabili, la piattaforma totalmente sviluppata da personale interno, permette l'apertura di ordinativi di lavoro dedicati alla manutenzione del parco rotabile aziendale con la possibilità di monitorare le statistiche sui tempi di risoluzione dei ticket.



Rinnovo Area Riservata

Nel corso del 2021 è stata anche rinnovata totalmente l'Area Riservata ai dipendenti ARST, utilizzando esclusivamente competenze interne, la intranet è stata rimodernata sia dal punto di vista grafico che dal punto di vista funzionale, sono stati resi reperibili tutti gli OdS aziendali e tramite form predisposti puntualmente, è stato reso possibile effettuare domanda di partecipare alle varie selezioni interne migliorando così le attività amministrative grazie a un processo maggiormente digitalizzato.

Area Riservata ARST
Dipendenti ARST

MODULISTICA AZIENDALE | NORME E REGOLAMENTI | ORDINI DI SERVIZIO | SEZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE | SCS FERROVIARIO | SICUREZZA SUL LAVORO

RICHIESTA TRASFERIMENTI - TRASFORMAZIONI

Ultimi articoli

- trattiva Complessa (par. 250) per le Aree RUF - SIC-QUA - TEC - BF - TF - NEG - DEM - DCA - STAFF - MAOC - SCS - SIAT
- Selezioni Interne 2022
- Adesione Prove Selettive per Assegnazione del Ruolo di R

Selezioni Interne 2021
Coordinatore Ferroviario Sede Cagliari

Più recenti | Popolari | Di tendenza

- SELEZIONI**
Adesione Prove Selettive per Assegnazione del Ruolo di Responsabile Unita' Amministrativa Complessa (par. 250)
- SELEZIONI**
Selezioni Interne 2022
Specialista Tecnico Amministrativo Sede Nuoro
- SELEZIONI**
Selezioni Interne 2021
Operatore P.C.C. (Posto Centrale di Controllo)
- OPINIMENTI**
Codice di Comportamento del Personale Del Sistema Regione Sardegna e delle Società Partecipate

Investimenti (tab. 13.3)

RIEPILOGO INVESTIMENTI	
Ambiti	Importo
Infrastruttura TPL	€ 270.275.738
Sviluppo Metrotranvia	€ 272.414.702
Rinnovo Flotta Bus	€ 254.063.170
Rinnovo Flotta Treni	€ 86.732.413
Trenino Verde	€ 13.703.960
Piste Ciclabili	€ 64.762.512
Vari	€ 1.668.516
TOTALE	€ 963.621.011

Rapporti con Imprese Controllate, Collegate, Controllanti e Consorelle

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

ARST deteneva il 15% della società di ricerca CENTRALABS (ex C.C.S.T.R.A. Centro di Competenza della Sardegna sui Trasporti) a suo tempo costituita con l'Università di Cagliari e con altre aziende del settore. Al momento in cui si redigono le presenti note, la società è stata liquidata.

Informazioni Attinenti al Personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'ARST S.p.A. si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti al personale.

Nell'intervallo di tempo analizzato, 1 gennaio - 31 dicembre 2021, non si sono verificati decessi di dipendenti, iscritti a libro matricola, sul luogo di lavoro così come non sono stati accertati infortuni gravi sul lavoro che abbiano comportato gravi o gravissime lesioni ai medesimi e per i quali sia stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale.

Nel contempo, non risultano oneri derivanti da riconoscimento di malattie professionali verso dipendenti in forza o ex dipendenti, né tantomeno cause di mobbing in cui la Società sia stata dichiarata responsabile in via definitiva.

Il sistema delle relazioni sindacali in ARST è basato su consolidati rapporti tra il vertice aziendale e le Organizzazioni Sindacali. In un clima di rispetto dei ruoli e delle reciproche prerogative delle parti, caratterizzato da una conflittualità estremamente ridotta, i rapporti con il personale e in generale con le rappresentanze sindacali dei lavoratori nel corso del 2021 sono stati più che soddisfacenti, costanti e reciprocamente collaborativi. Le vertenze in atto hanno avuto carattere locale.

Nel 2021 vi sono state 13 proclamazioni di sciopero Generale a livello Nazionale.

Il personale dell'ARST è diminuito, nel periodo considerato, passando da 2.031 unità nel 2020 a 1.965 unità nel 2021. Il numero medio annuo del personale in forza nel 2021 è inferiore rispetto al 2020 registrandosi una diminuzione del 3,25 %.

Si è confermata anche nel 2021, la specifica attenzione da parte di tutte le strutture aziendali sulla componente variabile dei costi, condizionata dalle diverse esigenze (straordinari, diarie, pernottamenti, etc.)

Nella tabella seguente, è riportata la situazione media del 2021 a confronto con la media 2020.

FORZA LAVORO TOTALE VIRTUALIZZATA (Tab. 17.1)

	2021	2020	Δ
Totale	1.965	2.031	(66)

La forza numerica media, virtualizzata, è diminuita di 66 unità.

E' stato fatto un confronto tra dati numerici medi (relativi alla forza lavoro) virtualizzati. Nella virtualizzazione si tiene conto:

- del numero dei lavoratori assunti con contratto part time che, mediamente vengono utilizzati al 67,5% in riferimento al normale orario previsto nel settore autoferrotranviario di 39 ore settimanali, rispetto ai lavoratori assunti con contratto full time;
- del numero dei lavoratori assunti con contratto a tempo determinato e indeterminato che svolgono la propria attività lavorativa in un arco temporale inferiore ai 12 mesi;
- del numero dei lavoratori che sono collocati in quiescenza per raggiunti limiti contributivi e retributivi, limiti d'età, licenziamento e fine contratto nel corso dell'anno.

L'incidenza percentuale delle predette categorie dei lavoratori è differente rispetto a quelli full time che prestano la propria attività lavorativa 12 mesi all'anno per 39 ore settimanali.

Il numero medio dei dipendenti virtualizzato è quindi riproporzionato in relazione al concreto ed effettivo utilizzo e erogazione della prestazione lavorativa.

Nella tabella che segue è invece riportato il dettaglio della forza media utilizzata nel 2021, distinta per qualifica professionale confrontata con i dati registrati nell'esercizio precedente.

FORZA LAVORO PER QUALIFICA PROFESSIONALE (Tab. 17.2)

QUALIFICA	MEDIA 2021	MEDIA 2020	Δ
DIRIGENTI E IMPIEGATI	149	154	(5)
CONDUCENTI	1.153	1.175	(22)
CONTROLLORI E VERIFICATORI	50	49	1
OPERAI BUS	63	70	(7)
AUSILIARI	45	43	2
MACCHINISTI	53	61	(8)
SCORTA TRENI	55	60	(5)
PERSONALE STAZIONI	80	88	(8)
OPERAI TRENI	78	83	(5)
IMPIANTI SPECIALI	24	24	0
MANUTENZIONE LINEA	72	84	(12)
COORDINATORI	28	31	(3)
GUARDIA BARRIERE	25	29	(4)
ASSUNTORI	90	80	10
TOTALE GENERALE	1.965	2.031	(66)

I dati numerici riportati tra parentesi devono intendersi preceduti dal segno meno.

I dati numerici riportati senza parentesi devono intendersi preceduti dal segno più.

Costi del Personale

Ricordiamo che i **costi del personale** nel 2020 rispetto al 2019 erano diminuiti del 9%

Tuttavia l'anno 2020, per la ricaduta degli effetti pandemici, deve essere valutato nella sua "eccezionalità", poiché diversi fattori straordinari avevano sensibilmente inciso al raggiungimento di questo risultato.

In primis, l'incidenza del costo del personale, al lordo degli oneri del CCNL oggetto di rimborso, era stata pari al 57% del totale dei costi della produzione aziendale. Così che nel 2020 si era realizzato un risparmio complessivo dei costi del personale pari ad € 5.178.982.

Al raggiungimento di tale riduzione avevano concorso diversi fattori: minori oneri derivanti dal pagamento della NASPI a carico del Fondo di solidarietà autoferrotranvieri, maggiore incidenza dei permessi L. n. 104 i cui oneri sono a totale carico dell'INPS, dei congedi ex DLgs n. 151/2000, dei congedi parentali per assistenza ai figli, delle ferie con riduzione delle voci legate all'effettiva prestazione.

Pertanto, una corretta analisi dell'andamento dei costi del personale nel 2021, considerata l'eccezionalità del trend al ribasso registrato nel 2020, impone di effettuare il confronto con i costi del personale che si erano registrati nel 2019.

Rispetto al 2019 in cui il costo complessivo del personale era stato pari a € 81.568.446 nel 2021 il costo è pari a € 78.625.897 con una riduzione di € 2.942.549 pari al 3,61%.

Il minore costo del personale è principalmente imputabile alla diminuzione del personale in forza nel 2021, con n. 79 unità in meno rispetto all'anno 2019.

Stabilizzazione del personale

Nel 2021 la RAS con Nota dell'assessorato ai Trasporti protocollo n. 3719 del 22 dicembre 2021, in sede di controllo analogo, ha approvato il Piano triennale del Fabbisogno del Personale (P.T.F.P.) 2021/2022/2023 redatto sulla base dei contenuti della Deliberazione della Giunta Regionale n. 42/5 del 23.10.2012 e 39/17 del 10.10.2014 e nel rispetto del Regolamento per il Reclutamento del Personale di ARST S.p.A. e adottato con Delibera dell'Amministratore Unico dell'ARST S.p.A. n. 2005 del 9 dicembre 2021.

Nel 2021 sono pervenute le istanze di stabilizzazione ex L.R. n. 30 del 15 dicembre 2020 presentate dal personale impiegatizio assunto con contratto a tempo determinato nell'ambito dell' "Area Vasta" del Servizio Tecnico.

In accoglimento delle istanze, con Deliberazione dell'Amministratore Unico dell'ARST S.p.A. n. 1803 del 18 febbraio 2021 si è proceduto a decorrere dal 01 marzo 2021, alla assunzione con contratto a tempo indeterminato del personale che risultava essere in possesso dei requisiti previsti dall'art. 20 comma 1 del Decreto Legislativo n. 75 del 25 maggio 2017 come modificato dal D.L. 183/2020.

Nella stabilizzazione del personale si è tenuto conto del fabbisogno del personale necessario al raggiungimento degli obiettivi annuali e pluriennali assegnati alla RAS e nei limiti delle Risorse Finanziarie disponibili per tali finalità nelle risorse del Bilancio.

Complessivamente nel 2021 sono state stabilizzate 13 unità.

E' stato necessario, inoltre, riqualificare una parte degli operatori di esercizio in forza consentendo loro l'acquisizione delle abilitazioni di macchinisti per la conduzione dei tram e dei treni.

Nel 2021 sono stati 514 i dipendenti per complessive 19.073 giornate (8.857 giornate in meno rispetto al 2020), che hanno fatto ricorso a forme di sostegno del reddito per l'assistenza di familiari portatori di handicap e per se stessi a fronte dei 504 dipendenti registrati nel 2020 (per complessive 24.930 giornate). Negli anni passati il trend era stato costantemente in crescita. Dai 256 dipendenti del 2015 si era passati ai 394 del 2016 (con un incremento del 48,7%). Nel 2017 con 443 dipendenti fruitori vi era stato un ulteriore incremento rispetto al 2016 pari al 2,78%. Nel 2018 i dipendenti che hanno fruito di tali permessi sono stati 487. Pertanto, la quota di dipendenti beneficiari è passata dal 12,3% del 2015 (256 aventi diritto), al 19,9% del 2016, al 20,3 % del 2017 sino ad arrivare al 23,1% del 2018. Nel 2019 la percentuale è stata sensibilmente inferiore e pari al 21,62% del personale in forza. NEL 2020 la percentuale è aumentata nuovamente arrivando al 23,74% nel 2021.

Occorre, inoltre, sottolineare che il 62,21% del personale ha più di 50 anni di età ed il 44,78% ha più di 55 anni. Solo il 9,82% ha meno di 40 anni di età. Questa situazione è evidentemente il frutto di molti anni di sostanziale **stasi delle assunzioni** imputabile a diversi fattori e **a cui già nel 2021 con l'avvio delle Selezioni indette nel 2020 sarà posto rimedio sino a raggiungere l'obiettivo di sostituire nel 2022 e nel 2023 il personale andato in quiescenza, mediante l'assunzione di nuove unità e di nuove professionalità**, al fine in di garantire all'Azienda l'acquisizione delle competenze necessarie per affrontare efficacemente gli adempimenti del nuovo quadro normativo, in materia di sicurezza nel settore tecnologico e soprattutto nel settore ferroviario.

Nel 2021 le assenze per malattia hanno coinvolto 1.355 dipendenti rispetto ai 1.344 del 2020 per complessive 28.407 giornate a fronte delle 32.867 giornate del 2020. Gli infortuni hanno coinvolto 82 dipendenti (10 dipendenti in più rispetto al 2020), per un numero complessivo di giornate pari a 3.386 a fronte delle 3.330 giornate del 2020.

Le giornate di mancata prestazione hanno comunque delle pesanti ripercussioni sui costi e sull'organizzazione del lavoro, con particolare riferimento a quello degli operatori di esercizio. È, infatti, sufficiente considerare che le giornate di mancata prestazione per tutte le causali di cui sopra corrispondono all'impegno di circa 190 dipendenti che, evidentemente, devono essere sostituiti attraverso il ricorso a maggiori prestazioni del resto del personale oppure con sostituzioni a tempo determinato.

Selezioni

Sul B.U.R.A.S. n. 8 del 21 febbraio 2021 sono state bandite n. 4 Selezioni per il profilo professionale di Collaboratore d'ufficio par. 175 nel settore Negoziale e Appalti, Marketing e Sviluppo, Sicurezza e Qualità, Trasporto Ferroviario che saranno espletate nel 2022 poiché visto l'elevato numero di candidature pervenute sussiste la necessità di effettuare le attività di preselezione.

Nel 2020, erano state bandite 14 Selezioni mediante Avvisi pubblici pubblicati sul B.U.R.A.S., per il reclutamento di n. 34 unità da destinare ai settori nei quali a seguito della ricognizione del fabbisogno del personale erano state rinvenute le maggiori carenze e da assumere con la qualifica di specialista tecnico amministrativo par. 193.

Nel corso del 2020 non era stato possibile espletare le predette Selezioni a causa della sospensione dei concorsi pubblici in applicazione del decreto Legge del 23 febbraio 2020 n. 6 contenente provvedimenti urgenti per la gestione dell'emergenza epidemiologica da Coronavirus (Covid-2019).

Come si evince dall'art. 2, punto "G", del predetto decreto, era stata prevista la "sospensione delle procedure concorsuali e delle attività degli uffici pubblici, fatta salva l'erogazione dei servizi essenziali e di pubblica utilità". Le misure di contenimento erano state prorogate man mano con il diffondersi del virus.

In particolare il DPCM del 9 marzo 2020 aveva inasprito tutte le regole precauzionali su tutto il territorio nazionale, confermate in seguito con il DPCM 11 marzo 2020.

Al termine dello stato di emergenza a decorrere dal 1° aprile 2021, è stato possibile riprendere lo svolgimento delle Selezioni in applicazione delle nuove procedure di selezione del personale adottate nel post pandemia. In particolare si segnala che è stato imperativo il rispetto dei protocolli, aventi "l'obiettivo di fornire indicazioni volte alla prevenzione e protezione dal rischio di contagio da Covid-19".

Nel rispetto della vigente nuova normativa sullo svolgimento dei pubblici concorsi nel 2021 sono state espletate le Selezioni per il Settore: Sedi Territoriali Automobilistiche, Bilancio e Finanza, Risorse Umane e Formazione, Negoziale e Appalti, Informatico e Impianti Tecnologici, Patrimoniale, Manutenzione Rotabili e Logistica, Direzione Esercizio Ferroviaria, Direzione Esercizio Automobilistica, Sicurezza e Qualità, Manutenzione Linea e Infrastruttura, Marketing e Sviluppo,

Nel 2022 saranno espletate le selezioni per il settore del Servizio Tecnico e della Direzione Esercizio Metrotranviaria. Si prevede inoltre l'espletamento della Selezione per Operatori di Esercizio e Operatori Generici.

Formazione del Personale

Al fine di superare i limiti imposti da una pianificazione eccessivamente compressa e per rendere la formazione coerente con strategie, obiettivi e processi di innovazione aziendali, ARST ha riproposto un modello di **programmazione triennale delle attività formative adottando il Piano della formazione 2021 – 2022 – 2023.**

La Formazione in ARST viene intesa quale strumento atto a garantire il mantenimento, l'adeguamento e lo sviluppo delle conoscenze professionali e culturali in grado di incidere, in termini di miglioramento continuo, sull'appropriatezza e la qualificazione degli interventi in sintonia con i cambiamenti aziendali.

La Formazione costituisce un momento di apprendimento che contribuisce a sviluppare nel discente una progressiva consapevolezza delle proprie risorse, delle proprie capacità e dei percorsi migliorativi da mettere in atto per operare un cambiamento efficace in ambito professionale.

L'ARST anche nel 2021 ha privilegiato un sistema di formazione continua che fosse coerente con la Mission aziendale e funzionale con il raggiungimento dei propri obiettivi attraverso il confronto tra i Quadri Aziendali, i Dirigenti e i vari Servizi e Settori Aziendali al fine di rilevare i bisogni generali e specifici e, di conseguenza, definire percorsi formativi in grado di sviluppare competenze ancorate alle esigenze aziendali.

Le attività di formazione necessitano di essere integrate e contestualizzate continuamente.

Nell'anno 2021, l'esperienza della pandemia causata dal Covid-19 ha reso necessario privilegiare ove possibile il ricorso alla formazione a distanza sia con la FAD sincrona che con la FAD asincrona.

Nella programmazione triennale 2021 - 2022 - 2023 si è tenuto conto delle esigenze formative maturate in precedenza e non soddisfatte. In particolare con riferimento alla formazione obbligatoria, ex art 37 del D.lgs 81/08 e Accordo Stato e Regioni del 21/12/2011, ci si è posto l'obiettivo di completare le relative azioni formative considerate prioritarie e non concluse nel triennio precedente, soprattutto a causa della pandemia che ha limitato fortemente le attività formative del personale viaggiante.

Nel 2021 la quasi totalità delle azioni formative, ove consentito dalle linee guida del fondo interprofessionale, sono state intraprese mediante l'utilizzo delle risorse economiche disponibili a valere sul Conto di Formazione Aziendale. La formazione finanziata viene gestita prevalentemente in house e i Piani Aziendali e individuali finanziati sono stati redatti e gestiti tramite il settore della Formazione del Servizio Risorse Umane.

Si è rafforzata nel 2021 la necessità di dare priorità agli interventi determinati dall'esigenza di intraprendere un percorso di adeguamento tecnologico, riqualificazione dell'offerta e sviluppo operativo già avviato.

In particolare a novembre 2021 è stata avviata la formazione in presenza, che nel 2020 era stata sospesa per le note difficoltà legate soprattutto all'emergenza epidemiologica da Covid 19.

Ciò ha consentito l'avvio del Piano di Formazione in cui sono stati impegnati 120.000 euro a valere sul CFA, del 70% dei lavoratori che sono stati inseriti nei corsi per la formazione sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ai sensi dell'art. 37 del D.lgs 81/08. I corsi si prevede saranno conclusi entro il mese di luglio e rendicontati a settembre 2022.

Attraverso un'accurata analisi dei fabbisogni, è emersa la necessità di una rinnovata formazione e di innovazione organizzativa soprattutto nelle funzioni di Produzione (Servizio Tecnico, Servizio Manutenzione Linea, Esercizio Automobilistico, Ferroviario e Metro).

In particolare, un percorso dettagliato e articolato ha fornito adeguate risposte ai bisogni formativi relativi alla trasformazione, integrazione modale e sviluppo del trasporto ferroviario e metrotranviario.

I corsi hanno avuto ad oggetto le nuove normative vigenti nei diversi settori aziendali.

Nel corso dell'anno sono stati attivati i seguenti importanti percorsi formativi:

- Aggiornamento delle competenze in materia di Appalti alla luce delle modifiche del Decreto Semplificazioni;
- Aggiornamento delle competenze in materia contabile sulle novità nella redazione del Bilancio alla luce della crisi pandemica e nella realizzazione del PEF (Piano Economico e Finanziario) e del ricorso agli aiuti di Stato;
- Aggiornamento delle competenze in materia di Manutenzione nel Trasporto Pubblico Ferroviario al fine di acquisire le certificazioni di ispettori Ponti di I e II livello;
- Formazione in materia di Trasporto Ferroviario per il riconoscimento della qualifica di RSGS (Responsabile della Gestione della Sicurezza Ferroviaria);
- Formazione per il riconoscimento delle qualifiche di valutatori rischio e verifiche nel settore ferroviario;
- Formazione in materia di Privacy destinati agli incaricati del Trattamento Dati Personali in Azienda.

Degna di nota è l'esigenza formativa derivante dall'adeguamento del sistema ferroviario nel suo complesso, alle nuove norme di sicurezza e direttive emanate dall'ANSFISA, che ha comportato l'avvio di specifici corsi di formazione per il personale.

Con l'entrata in vigore del Decreto Legislativo 30 Dicembre 2010, n.247, di attuazione della Direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità è stato modificato il sistema abilitativo del settore ed è stato definito il format della Licenza e dei certificati complementari che autorizzano allo svolgimento delle mansioni di condotta.

L'Agenzia, con l'emanazione del Decreto ANSF n. 8/2011, ha definito le procedure per il rilascio della Licenza e i relativi oneri associati. Con lo stesso Decreto è stato istituito il Registro Nazionale Licenze previsto all'art. 19 del Decreto Legislativo 30 Dicembre 2010, n. 247.

In considerazione del passaggio delle competenze sulla Sicurezza Ferroviaria delle Linee Isolate all'agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, l'ARST ha dovuto procedere all'avvio del Percorso Formativo per il conseguimento della licenza di macchinista ed il Certificato Complementare Armonizzato, in linea con quanto disposto dal D.lgs 247/2010. Il progetto formativo approvato con Deliberazione dell'Amministratore Unico n. 1523 del 9 gennaio 2020 si è concretizzato nel 2021 coinvolgendo circa 25 discenti tra le Sedi Ferroviarie di Monserrato, Macomer e Sassari con un investimento di 120.000 euro.

La formazione, obbligatoria, è riservata alla formazione dei nuovi macchinisti per:

- il Servizio di Condotta dei treni sulle linee ferroviarie ARST;
- il Servizio di Condotta delle manovre nelle località di Servizio presenti su tutte le linee ferroviarie ARST.

Ai sensi del Decreto ANSF n. 14/2009, contenente le norme per il riconoscimento degli Istruttori e degli esaminatori del personale che svolge attività di Sicurezza nell'ambito Ferroviario, sono, inoltre, state avviate le procedure per la formazione dei formatori interni al fine del riconoscimento delle certificazioni e abilitazioni necessarie.

Con il riconoscimento dell'attestato di Formatori a tre dipendenti ARST sono stati a dicembre 2021 avviati i corsi di aggiornamento e miglioramento delle competenze.

L'ARST ha avviato un processo di rinnovo del Parco rotabile ferroviario e automobilistico in via di concretizzazione.

Si è pertanto manifestata la necessità di disporre di nuove professionalità, di difficile reperimento nel mercato del lavoro, che supportino le nuove tecnologie nell'ambito di motori endotermici, ibridi, elettrici e diesel/elettrici con particolare riguardo ai sistemi di automazione e mecatronici automobilistici, autoferrotranvieri e ferroviari.

Conseguentemente sono stati avviati i procedimenti propedeutici per la formazione di operai specializzati.

Si evidenzia che, sulla base di quanto esposto, il personale coinvolto nella formazione è stato complessivamente pari a n. 632 unità di cui 12 sono donne, per un numero totale di ore di formazione pari a 5.130.

I sistemi di gestione e le certificazioni

Nell'anno 2021 sono proseguite le attività di monitoraggio sia attraverso audit interni che di parte terza, finalizzate al miglioramento continuo dei processi aziendali per il mantenimento della Certificazione di Qualità, conforme alle norme UNI EN ISO 9001:2015. La Certificazione, attiva relativamente alle sedi automobilistiche di Cagliari, Iglesias, Carbonia, Oristano e Nuoro è stata confermata in occasione degli audit semestrali di terza parte, svolti dall'Organismo di Certificazione SGS (Ente leader mondiale per i servizi di ispezione).

Nel corso dell'anno 2021 sono proseguite le attività per l'implementazione di un Sistema di Gestione Integrato Sicurezza-Qualità che si conta di poter concludere entro il 2022 e le attività per il conseguimento della certificazione di qualità dei servizi metrotranviari di Cagliari e Sassari.

Sanificazione Mezzi e Locali

Nel corso di tutto l'anno 2021 sono proseguite le attività di sanificazione di autobus, treni, tram e locali aziendali, specificatamente indirizzate al contrasto alla diffusione della pandemia da Covid-19. Le attività sono state avviate già dal mese di marzo 2020 in conformità alle disposizioni nazionali in materia. Nel mese di marzo 2021 le Sedi Territoriali Automobilistiche di Cagliari e Sassari sono state oggetto di verifica a campione da parte degli organi di vigilanza (Carabinieri-NAS), da cui è emersa la **piena conformità sulle attività oggetto di verifica.**

Sicurezza

Si sono concluse le attività di valutazione del rischio campi elettromagnetici. La campagna di misure ha riguardato veicoli ferroviari, metrotranviari, sottostazioni elettriche e attrezzature per la manutenzione. I valori riscontrati attraverso le suddette misure appaiono sempre al di sotto dei limiti imposti dall'attuale normativa.

Sono state avviate le procedure per l'acquisto progressivo di defibrillatori da installare nella Sede della Direzione Centrale e nelle Sedi Territoriali. Contestualmente sono state avviate anche le attività formative per gli addetti all'uso dei suddetti defibrillatori.

In aggiunta alle attività di formazione del personale di tipo obbligatorio, sono state avviate delle attività formative sperimentali su tematiche specifiche quali: attività di promozione della salute riguardante i disturbi muscolo-scheletrici ed attività per la prevenzione dell'uso di sostanze psicotrope, stupefacenti e abuso di alcol. Entrambi i corsi sono stati erogati in presenza, attraverso

personale medico ed hanno interessato gruppi di lavoratori appartenenti rispettivamente al settore della manutenzione ed al settore dell'esercizio di trasporto.

Nell'ottica del miglioramento aziendale continuo, sono state avviate le procedure d'appalto relative all'aggiornamento della Valutazione dei Rischi riguardanti gli ambienti di Lavoro.

Implementazione D.Lgs. 231/01

Sono riprese le attività per l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC 231). ARST è sensibile all'esigenza di assicurare condizioni di correttezza e trasparenza nella conduzione delle attività aziendali, a tutela della propria posizione e immagine nonché del lavoro dei propri dipendenti; ha perciò ritenuto conforme alle proprie politiche aziendali dotarsi di un MOGC 231 aderente alla realtà e all'organizzazione di ARST S.p.A., e quanto più possibile efficace a prevenire la commissione di comportamenti illeciti da parte del Top Management, dei Dirigenti, Funzionari, Responsabili di Servizi, Dipendenti, Collaboratori.

L'Azienda ha deciso di dotarsi di un MOGC 231 sia poiché ciò costituisce efficacia esimente in materia di responsabilità amministrativa, relativamente alle norme sanzionate dal D.Lgs. 231/2001, sia perché fermamente convinta che l'adozione possa costituire un valido strumento di crescita sul piano organizzativo – gestionale, nonché di sensibilizzazione nei confronti di tutti coloro che operano in nome e per conto della Società.

In particolare, mediante l'individuazione delle Aree a Rischio e Attività sensibili, la Società ha stabilito di:

1. rendere consapevoli tutti i Destinatari dell'esigenza di un puntuale rispetto del Codice etico e del Modello stesso al fine di non incorrere, in caso di violazione delle disposizioni e previsioni o raccomandazioni ivi riportate, in un illecito passibile di sanzioni, sul piano penale - amministrativo, non solo nei propri confronti (responsabilità personale) ma anche nei confronti della Società;
2. ribadire che qualunque forma di comportamento illecito è fortemente condannata dalla Società in quanto contraria, oltre che alle disposizioni di legge, anche ai principi etici e sociali cui la Società si ispira e intende attenersi nell'espletamento della propria missione aziendale, anche in relazione del ruolo ricoperto nell'interesse della Regione Autonoma della Sardegna (RAS), essendo il principale soggetto operante nell'ambito del sistema di trasporto pubblico regionale;
3. consentire alla Società, attraverso un'azione di monitoraggio sulle attività a rischio, di intervenire per prevenire o contrastare la commissione dei reati stessi.

Il Modello è stato adottato con Delibera dell'Amministratore Unico nell'anno 2015, pertanto ora necessita di un aggiornamento che tenga conto dell'attuale organizzazione aziendale.

Ambiente

In aggiunta alle ordinarie attività aziendali in materia ambientale, nel corso dell'anno 2021 sono state avviate le procedure per l'esecuzione dei monitoraggi periodici finalizzati alla valutazione dello stato di conservazione dei materiali contenenti amianto. E' previsto il monitoraggio su tutte le Sedi Aziendali (Territoriali e Periferiche), comprese le Case Cantoniere. E' previsto l'uso di droni per agevolare l'analisi visiva delle coperture dei capannoni (altrimenti difficilmente raggiungibili). In aggiunta è previsto il ricorso a sistemi di campionamento dell'aria ed analisi di laboratorio al fine di rilevare l'eventuale rilascio di fibre aerodisperse.

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

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 Codice civile.

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

Il programma adottato da ARST SpA per la valutazione del rischio aziendale è fondato sul raffronto di 3 specifiche tecniche metodologiche che richiedono l'analisi dell'esercizio oggetto di approvazione oltre che di quello precedente e 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".

Nella predisposizione del Budget 2022 si è tenuto conto di quanto successo nei primi mesi dell'anno e **della prevedibile evoluzione della gestione sulla base di ipotesi ritenute realistiche e sufficientemente cautelative.**

In particolare, per l'analisi in oggetto, **il Budget 2022 è stato predisposto dalla Società -** oltre che sulla base dell'andamento aziendale risultante dal triennio 2018/2020, del consuntivo 2021, dalle attività programmate per il 2022:

- per la voce Proventi da Titoli di Viaggio è stato ipotizzato un recupero sui proventi da TDV seppur ancora in calo di circa il 24% rispetto all'esercizio 2019;
- per la linea gomma, nonostante le previsioni contrattuali per l'esercizio 2022, non sono stati inseriti i maggiori corrispettivi eventualmente spettanti per l'effetto rete;
- i **corrispettivi da contratti di servizio** sono stati calcolati sulla base della produzione chilometrica programmata.

BUDGET 2022 (Tab 16.1)

BUDGET	2022
TOTALE RICAVI OPERATIVI	133.020.164
TOTALE COSTI OPERATIVI	133.804.461
di cui Spese per il Personale	69.325.678
VALORE AGGIUNTO	68.541.381
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(784.297)
Ammortamenti Netti	2.030.202
Accantonamenti/Svalutazioni	0
EBIT	(2.814.500)
Saldo Attività Finanziarie	(90.158)
EBT	(2.904.658)
IMPOSTE SUL REDDITO	1.058.203
RISULTATO NETTO	(3.962.860)

Di seguito l'illustrazione delle specifiche metodologie adottate nello sviluppo del programma di valutazione del rischio aziendale.

Le Analisi di Bilancio

- Le *Analisi di Bilancio* si basano su tecniche di analisi di tipo qualitativo 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, e 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 forecast;
 - 2) riclassificazione dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Forecast;
 - 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.

La metodologia adottata prevede la **redazione di 3 distinte tabelle dove, sostanzialmente, vengono confrontati i diversi valori degli indici con quelli ritenuti ottimali**, evidenziandone lo scostamento ed esprimendo il relativo giudizio.

- La prima Tabella (*Analisi di Bilancio. Trend Pluriennale 2019-2022*) è riepilogativa del **trend pluriennale** dei principali indici e margini aziendali;
- la seconda Tabella (*Analisi di Bilancio. Indicatori media triennio 2019-2021*) è elaborata sui **dati di consuntivo dell'ultimo triennio del quale viene calcolata la media** per confrontare i relativi indici medi rispetto al benchmark (BK);
- la terza Tabella (*Analisi di Bilancio. Indicatori Budget 2022*) è predisposta **sulla base del Budget dell'esercizio in corso** i cui indici prospettici vengono nuovamente confrontati rispetto al benchmark (BK).

ANALISI DI BILANCIO. TREND PLURIENNALE 2019-2022 (Tab. 16.2)

INDICATORE	2019	2020	2021	2022
Margine di tesoreria (MT)	(642.668)	771.544	(2.319.456)	(6.282.316)
Indice di tesoreria secco	0,99	1,02	0,96	0,89
Margine di struttura (MS)	(66.894.163)	(56.761.519)	(48.915.396)	(43.909.613)
Capitale circolante netto	18.261.880	20.492.041	18.348.692	14.385.832
Indice di disponibilità (current ratio)	1,40	1,42	1,32	1,25
Indice di liquidità	1,02	1,04	0,98	0,91
Quick ratio				
MOL	3.360.143	8.367.176	656.853	4.696.809
ROE (return on equity)	0,41%	1,24%	0,59%	-24,61%
ROI (return on investment)	3,88%	8,28%	0,75%	6,31%
Indice di redditività delle vendite ROS	2,78%	7,65%	0,47%	3,53%
Return On Assets (ROA)	1,23%	1,85%	-1,57%	-1,95%
Durata media dei crediti	64	66	91	65
Durata media dei debiti	167	162	128	100

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI MEDIA TRIENNIO 2019-2021 (Tab. 16.4)

INDICATORE	2019	2020	2021	MEDIA	BK	GIUDIZIO
Margine di tesoreria (MT)	(642.668)	771.544	(2.319.456)	(730.193)	> 0	NEGATIVO
Indice di tesoreria secco	0,99	1,02	0,96	0,99	> 1	POSITIVO
Margine di struttura (MS)	(66.894.163)	(56.761.519)	(48.915.396)	(57.523.693)	> 0	NEGATIVO
Capitale circolante netto	18.261.880	20.492.041	18.348.692	19.034.204	> 0	POSITIVO
Indice di disponibilità (current ratio)	1,40	1,42	1,32	1,38	1,6	NEGATIVO
Indice di liquidità Quick ratio	1,02	1,04	0,98	1,02	1,2	NEGATIVO
ROE (return on equity)	0,00	0,01	0,01	0,01	> 0	POSITIVO
ROI (return on investment)	3,88%	8,28%	0,75%	4,30%	> 0	POSITIVO
Indice di redditività delle vendite ROS	2,78%	7,65%	0,47%	3,63%	> 0	POSITIVO
Return On Assets (ROA)	1,23%	1,85%	-1,57%	0,50%	1,5	NEGATIVO
Durata media dei crediti	64,45	66,18	90,51			Si valuta l'andamento: POSITIVO
Durata media dei debiti	166,61	161,64	128,37			Si valuta l'andamento: POSITIVO

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI BUDGET 2022 (Tab. 16.5)

INDICATORE	2022	BK	GIUDIZIO
Margine di tesoreria (MT)	(6.282.316)	> 0	NEGATIVO
Indice di tesoreria secco	0,9	> 1	NEGATIVO
Margine di struttura (MS)	(43.909.613)	> 0	NEGATIVO
Capitale circolante netto	14.385.832	> 0	POSITIVO
Indice di disponibilità (current ratio)	1,25	1,6	NEGATIVO
Indice di liquidità Quick ratio	0,91	1,2	NEGATIVO
MOL	4.696.809		Si valuta l'andamento: POSITIVO
ROE (return on equity)	-24,61%	> 0	NEGATIVO
ROI (return on investment)	6,31%	> 0	POSITIVO
Indice di redditività delle vendite ROS	3,53%	> 0	POSITIVO
Return On Assets (ROA)	-1,95%	1,5	NEGATIVO
Durata media dei crediti	65		Si valuta l'andamento: POSITIVO
Durata media dei debiti	100		Si valuta l'andamento: POSITIVO

Il Modello "Z SCORE"

Il modello Z-Score applicato nel presente programma di valutazione del rischio è stato elaborato da Bottani, Cipriani e Serao. Si basa sul modello di analisi del rischio di fallimento per le imprese, predisposto dal Professor Altman, adattandolo alla realtà delle piccole e medie imprese italiane.

A differenza delle Analisi di Bilancio e del Principio di Revisione n. 570 dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili, **il modello Z-Score è un metodo di analisi di tipo quantitativo**. I modelli di natura quantitativa si basano su delle formule derivate da studi di carattere statistico su campioni significativi. Nel caso specifico, il punteggio Z-Score si basa sull'analisi di diversi indici di bilancio di aziende per le quali, nell'arco dei due anni successivi, si sia determinato uno stato irreversibile di crisi che ha portato al default operativo.

Tra i modelli di tipo quantitativo il modello dello Z-Score, ovvero indice di Altman, è senz'altro il più utilizzato. Consente di dare una valutazione del rischio attraverso un punteggio che si ricava da una funzione lineare (formula) basata su 5 variabili "pesate" per tener conto della loro rilevanza ai fini dell'eventualità del default aziendale. Tanto più alto è il punteggio (Z-Score) che si ricava dalla formula, tanto minore è il rischio di crisi aziendale.

Le variabili discriminanti utilizzate sono le seguenti:

- X1= rapporto capitale circolante netto sul totale attività
- X2 = rapporto (riserva legale + riserva straordinaria)/totale attività
- X3= rapporto Ebit su totale attività
- X4= rapporto patrimonio netto sul totale delle passività
- X5= rapporto ricavi di vendita sul 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 generare ricavi in rapporto al valore dell'attivo.

La funzione discriminante per la determinazione dello Z Score viene formulata come segue:

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

I valori dello Z Score assumono significato nell'intervallo tra **da 11,20 a 1,70**. Si possono distinguere tre principali situazioni di riferimento in relazione al valore (Z Score) determinato dalla funzione lineare Z:

- **un valore dello Z Score superiore a 8,105** significa che la società è considerata organicamente sana (Zona Blu);
- **un valore della Z Score minore di 4,846** indica che la società è destinata a un probabile fallimento (Zona Rossa);
- **un valore dello Z Score tra 8,105 e 4,846** indica un rischio intermedio (Zona Grigia), ovvero, la società dovrebbe utilizzare delle cautele nella gestione aziendale per prevenire la probabilità di precipitare nella situazione di crisi, ovvero, nella Zona Rossa.

La funzione Z è stata impiegata per analizzare la situazione della Società ARST S.p.A. sia in termini consuntivi, riferiti al periodo 2019-2021, sia in termini prospettici che relativamente al budget 2022. Questi sono i risultati ottenuti:

MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI 2018-2021 (Tab. 16.6)

DATI	2018	2019	2020	2021
capitale circolante netto	27.844.706	18.261.880	20.492.041	18.348.692
totale attività	107.421.817	150.260.295	145.520.755	144.447.051
riserve	18.782.033	18.805.421	18.885.923	19.129.788
ebit	(1.998.826)	1.582.073	2.737.360	(2.269.069)
patrimonio netto	19.624.420	19.704.923	19.948.789	20.066.535
totale passività	107.421.817	150.260.295	145.520.755	144.447.051
ricavi	121.154.787	124.572.998	131.981.527	141.110.716

VARIABILI	2018	2019	2020	2021
X1	0,259	0,122	0,141	0,127
X2	0,175	0,125	0,130	0,132
X3	(0,019)	0,011	0,019	(0,016)
X4	0,183	0,131	0,137	0,139
X5	1,128	0,829	0,907	0,977
moltiplicatore X1	1,981	1,981	1,981	1,981
moltiplicatore X2	9,841	9,841	9,841	9,841
moltiplicatore X3	1,951	1,951	1,951	1,951
moltiplicatore X4	3,206	3,206	3,206	3,206
moltiplicatore X5	4,037	4,037	4,037	4,037
variabile x1	0,513	0,241	0,279	0,252
variabile x2	1,721	1,232	1,277	1,303
variabile x3	(0,036)	0,021	0,037	(0,031)
variabile x4	0,586	0,420	0,439	0,445
variabile x5	4,553	3,347	3,661	3,944
Totale Z score	7,337	5,260	5,694	5,913

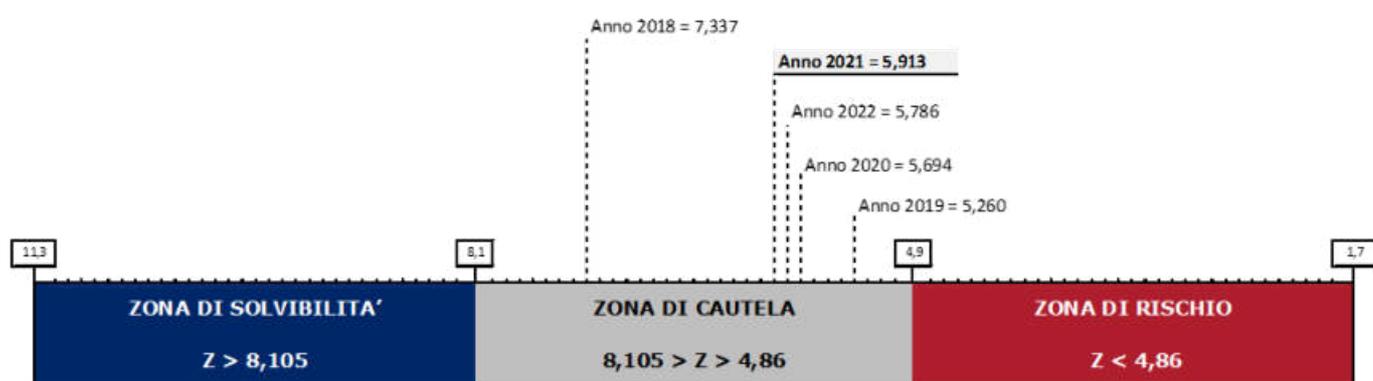
MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI BUDGET 2022 (Tab. 16.7)

DATI	2022
attività a breve	71.502.260
passività a breve	57.116.428
capitale circolante netto	14.385.832
totale attività	131.515.548
riserve	15.166.928
ebit	(2.814.500,00)
patrimonio netto	16.103.675
totale passività	131.515.548
ricavi	133.020.164

VARIABILI	2022
X1	0,109
X2	0,115
X3	(0,021)
X4	0,122
X5	1,011
moltiplicatore X1	1,981
moltiplicatore X2	9,841
moltiplicatore X3	1,951
moltiplicatore X4	3,206
moltiplicatore X5	4,037
variabile x1	0,217
variabile x2	1,135
variabile x3	(0,042)
variabile x4	0,393
variabile x5	4,083
Totale Z score	5,786

Nell'infografica che segue sono riportati sinteticamente i risultati sulla base dei consuntivi di esercizio 2018-2021 e del budget 2022. Le probabilità di crisi aumentano da sinistra verso destra.

MODELLO Z-SCORE. PUNTEGGI 2018-2022 (Graf. 16.1)



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 di natura finanziaria, gestionale o di altra natura.

Gli indicatori di natura finanziaria sono stati individuati:

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

Gli indicatori di natura gestionale sono individuati:

- nella instabilità della struttura amministrativo-esecutiva, con la perdita di amministratori o di dirigenti chiave senza riuscire a sostituirli;
- 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.

PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI ESERCIZIO 2021 (Tab. 16.8)

DESCRIZIONE DEL RISCHIO	PROBABILITA'				
	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		

PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI BUDGET 2022 (Tab. 16.9)

DESCRIZIONE DEL RISCHIO	PROBABILITA'				
	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		

PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - RISULTATI DI SINTESI (Tab. 16.10)

DESCRIZIONE	ESERCIZIO 2021	BUDGET 2022
impossibile	7	7
improbabile	3	3
poco probabile	4	4
probabile	1	1
certo	0	0

Conclusioni Finali

Come illustrato precedentemente il programma per la valutazione del rischio aziendale è stato condotto utilizzando tre differenti tecniche: Analisi di bilancio, Modello "Z SCORE" e il Principio di Revisione n. 570 elaborato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. **Le metodologie adottate convergono nel valutare come modesto il rischio del venir meno della continuità aziendale** della Società, così come determinato dagli attuali e prospettici risultati d'esercizio. Tali modelli mettono in risalto come:

- ❑ il rischio di fallibilità, elaborato con il modello "Z Score", adattato alla realtà italiana, si **sia, per ARST, assestato ad un valore prossimo al 6. Lo Z Score per il 2021 (Z=5,913) si colloca a un livello di solvibilità appena superiore al 2020, ancora all'interno della finestra di solvibilità così come per l'esercizio 2020 ma segnala una situazione di marginalità che merita estrema attenzione;**
- ❑ analogamente sulla base delle Analisi di Bilancio e del Principio di Revisione n. 570 elaborato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, emerge per l'esercizio 2022 che **il rischio di crisi aziendale sia poco probabile.**

Entrando in maggior dettaglio sul raffronto tra i risultati delle 3 metodologie adottate, i rilievi apparentemente più critici emergono dagli indicatori dell'Analisi di Bilancio che non "pesa" però i singoli indicatori, mentre risultati migliori emergono dall'utilizzo dall'applicazione delle tecniche del Principio di Revisione N.570 dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili, metodologia che ha però il limite di essere basata su valutazioni soggettive dei singoli parametri di rischio.

Il Modello Z-Score, invece, oltre a offrire una valutazione basata su un criterio oggettivo, ancorché statistico, **riesce ad esprimere non solo una valutazione del rischio di default in un dato istante, ma anche del suo variare nel corso del tempo.**

Va evidenziato che l'esercizio 2021 si sarebbe potuto chiudere con un risultato nettamente migliore qualora fossero state confermate le previsioni sul riconoscimento dei ristori per mancati introiti da Titoli di Viaggio le cui stime si aggirano intorno ai 5 milioni di euro (rispetto agli 1,9 milioni imputati quale acconto).

Per tutti i motivi **esposti si ritiene di affermare che sia da considerare trascurabile il rischio che possa venir meno la continuità aziendale e la conseguente piena solvibilità della Società.**

RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ 2021

INTRODUZIONE

Il presente Rapporto nasce dal forte impegno strategico che sempre di più qualifica e configura ARST come il principale operatore integrato della mobilità sostenibile in Sardegna, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG).

Alla base c'è l'idea di sostenibilità di ARST, fortemente connotata dal ruolo sociale che l'azienda svolge per l'Isola: proporre un ecosistema di mobilità, integrato e sostenibile, capace di connettere persone e territori, contribuire alla prosperità economica della Sardegna in equilibrio con il capitale naturale, realizzando opere e servizi di trasporto in grado di creare valore in modo duraturo e diffuso.

Con questo impegno ARST si colloca lungo la strada indicata dalle istituzioni internazionali, che da anni hanno posto il tema dello sviluppo sostenibile al centro dei propri programmi d'azione. Come l'Agenda ONU 2030, documento sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 paesi membri, che indica 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) a cui tutti - istituzioni, cittadini, imprese - devono contribuire.

In questo senso, le imprese del trasporto pubblico sono chiamate a svolgere un ruolo fondamentale per realizzare gli obiettivi di sostenibilità posti dall'Agenda ONU 2030, che richiedono di coniugare crescita economica, inclusione sociale e tutela dell'ambiente. I trasporti sono infatti responsabili di gran parte delle emissioni di gas a effetto serra nell'UE: in Italia, secondo i dati 2019 dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), il trasporto stradale è responsabile del 23% delle emissioni totali di CO2 equivalente e del 93% delle emissioni derivanti dal sistema nazionale dei trasporti nel suo complesso.

Grande è stata negli ultimi anni l'attenzione anche delle istituzioni europee su questi temi. La Commissione nel dicembre 2019 ha avviato il Green Deal europeo, un pacchetto di proposte per trasformare le politiche dell'UE in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità in modo da ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. L'obiettivo è fare dell'Europa il primo continente al mondo a impatto climatico zero entro il 2050. A tal fine, un terzo dei complessivi 1.800 miliardi di euro di investimenti europei previsti per i prossimi sette anni, che sommano le risorse del piano per la ripresa di NextGenerationEU e del bilancio settennale dell'UE 2021-27, finanzieranno il Green Deal europeo.

In tale contesto, al settore dei trasporti si richiedono cambiamenti ambiziosi con l'obiettivo di conseguire una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra. I trasporti sostenibili rappresentano perciò un'importante opportunità per contribuire alla realizzazione degli obiettivi

climatici UE e alla crescita dell'economia, garantendo nel contempo soluzioni efficienti a prezzi accessibili ai cittadini.

L'emergenza sanitaria da COVID-19 iniziata nei primi mesi del 2020 ha dato maggiore profondità e significato alla sostenibilità, ha rivoluzionato e stravolto i modi di vivere delle persone mettendo in evidenza la stretta connessione tra benessere individuale e collettivo, ambiente e società. In questi anni la sostenibilità del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è emersa con particolare forza tenuto conto che è stato uno dei pochi settori economici a non aver interrotto mai le proprie attività. Il settore ha dato prova non solo della propria capacità di resilienza ma anche, e soprattutto, del proprio ruolo di servizio essenziale di interesse economico generale in grado di rispondere, in una situazione eccezionale di crisi socio-sanitaria, ai nuovi bisogni di mobilità e sicurezza manifestati da cittadini, studenti e lavoratori.

Il 2021 è stato un anno ancora difficile per le aziende del TPL con il contingentamento della capienza dei mezzi per il contenimento della pandemia e il calo significativo della domanda di mobilità, del tutto assimilabile alla riduzione di passeggeri registrata nel 2020. In tutto questo periodo, la sostenibilità e la responsabilità sociale è diventata per ARST un punto cardine per affrontare l'emergenza sanitaria nelle diverse fasi e rappresenta un'ulteriore spinta per rafforzare l'impegno dell'azienda a tutelare i passeggeri e garantire la sicurezza dei propri dipendenti.

Le informazioni contenute nel presente Rapporto di sostenibilità sono organizzate in 5 sezioni:

- **L'identità di ARST**, dove viene presentata l'azienda, la mission, la sua storia e l'organizzazione attuale, i servizi offerti e i territori serviti. All'interno dell'attuale contesto sulla mobilità in Italia, vengono inoltre descritte le azioni finanziate dal PNRR che vedono ARST come soggetto attuatore, chiarendo qual è la visione strategica dell'azienda per il prossimo triennio.
- **La sostenibilità in ARST**, che delinea il percorso di sostenibilità avviato dall'azienda e gli obiettivi per i prossimi anni. Presenta la mappa degli stakeholder e le tematiche rilevanti della relazione con l'azienda.
- **La dimensione sociale**, che presenta nella prima parte alcuni indicatori della qualità e sicurezza dei servizi di TPL (customer satisfaction, digitalizzazione dei servizi, numero dei sinistri), mentre nella seconda parte fornisce un quadro sul personale dell'azienda, descrivendone composizione e profilo, e un successivo approfondimento sui temi della salute e la sicurezza dei lavoratori e le attività formative.
- **La dimensione ambientale**, dove è descritto l'impegno di ARST per l'ambiente in termini di azioni per la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni connessi al parco rotabile (principalmente autobus). Vengono descritti alcuni dei principali indicatori di performance ambientale.

- **La dimensione economica**, che presenta i dati sulla performance economica dell'azienda in termini di valore economico generato e distribuito, con particolare riferimento alla quota che rimane nell'Isola. E' stata inoltre fatta una simulazione per calcolare l'impatto economico di ARST sul territorio di riferimento, utilizzando la metodologia del "moltiplicatore keynesiano".

L'IDENTITÀ DI ARST

ARST SI PRESENTA

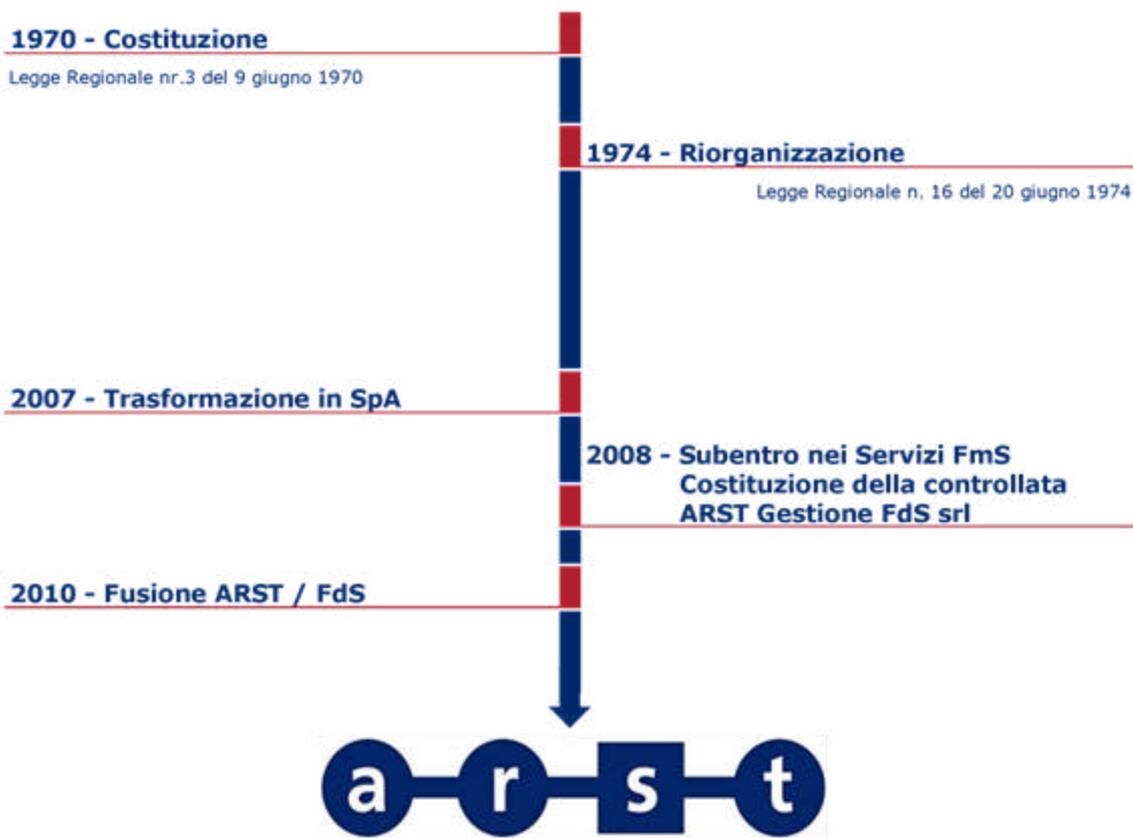
Profilo

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 connettere persone e territori della Sardegna, accompagnandoli nella loro crescita economica e sociale.

Mission

Contribuire alla crescita delle persone e allo sviluppo sociale, economico e culturale dei territori della Sardegna in chiave sostenibile fornendo Servizi multimodali per la mobilità collettiva sempre più adeguati alle aspettative dei cittadini.

La storia di ARST



Inizialmente denominata Azienda Regionale Sarda Trasporti (da cui l'acronimo ARST), fu istituita dalla Regione Autonoma della Sardegna e posta sotto le sue direttive, con la legge regionale n.3 del 9 **giugno 1970** approvata lo stesso giorno della sua emanazione, in quanto dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'art. 33 dello Statuto speciale.

La legge prevedeva che l'ARST avesse per oggetto l'impianto e l'esercizio, nel territorio della Regione, di servizi pubblici automobilistici di linee extraurbane per trasporto di persone e bagagli, ordinari, stagionali ed a contratto. Inoltre, era previsto, in aderenza all'interesse pubblico e alle particolari esigenze dello sviluppo economico e sociale della Sardegna, la riorganizzazione degli autoservizi extraurbani sardi e il loro accentramento nell'ARST con il trasferimento all'azienda stessa dell'esercizio delle linee automobilistiche extraurbane, relative a concessioni scadute, revocate o dichiarate decadute.

La legge n.3 del 9 giugno 1970 sarà successivamente abrogata nel **1974** con la legge Regionale n.16 del 20 giugno.



A partire dall'anno **2005**, la Giunta Regionale avvia il piano per la realizzazione di un soggetto unico che si occupi della gestione dei trasporti pubblici suburbani ed extraurbani, sia su ferro che su gomma, portando avanti contemporaneamente la procedura di regionalizzazione delle gestioni governative di Ferrovie della Sardegna (FdS) e Ferrovie Meridionali Sarde (FMS), le altre due principali aziende del settore.

Si tratta di un passaggio decisivo verso la riforma del Trasporto pubblico locale prevista dalla legge n. 21 entrata in vigore nel gennaio 2006.

Il 2 **agosto 2007** la Giunta Regionale con la deliberazione n. 30/43, procede alla trasformazione, ai sensi dell'articolo 30 della Legge Regionale 21/2005 e secondo le procedure definite dall'articolo 115 del D.Lgs. 267/2000, dell' "Azienda Regionale Sarda Trasporti - ARST" in una società per azioni che agirà sotto la denominazione sociale "ARST SpA", partecipata al 100% dalla Regione.

Nel mese di **giugno 2008**, secondo quanto previsto dalla delibera della Giunta Regionale n. 13/21 del 04.03.2008 e dall'accordo procedimentale tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Autonoma della Sardegna per l'attuazione del D.lgs n. 46/2008 (trasferimento alla Regione delle aziende di trasporto pubblico locale ferroviario e stradale fino a quel momento in gestione commissariale), l'ARST SpA subentra nella titolarità dei rapporti giuridici, connessi all'esercizio delle funzioni e dei compiti facenti capo alla Gestione Governativa Ferrovie Meridionali Sarde, mentre ARST Gestione FdS Srl subentra nella titolarità dei rapporti facenti capo alla Gestione Governativa Ferrovie della Sardegna.

ARST, quale aziende unica regionale, nasce il 25 **ottobre 2010** a seguito della fusione per incorporazione di ARST Gestione Fds Srl in ARST SpA, che già nel 2008 aveva incorporato FMS. La nuova società di trasporti, con oltre 2.100 dipendenti, si colloca tra le aziende più importanti in Italia. Tra gli obiettivi principali della nuova azienda unica, vi era il perseguimento di un'offerta di servizio più adeguata alle nuove esigenze di trasporto con particolare attenzione verso pendolari e studenti.

La nascita dell'Azienda Unica ha rappresentato quindi un passo fondamentale per la gestione e lo sviluppo competitivo dei trasporti dell'Isola che vede sotto un'unica gestione coordinata e vigilata dalla regione Sardegna il Trasporto Pubblico Locale gommato extraurbano ed urbano, ferroviario e metrotranviario. La nuova ARST SpA può effettuare, in base allo statuto, oltre ai servizi su gomma e rotaia, anche attività quali di trasporto marittimo, fluviale, lacuale e di cabotaggio, aereo ed elicotteristico.

ARST oggi

ORGANIZZAZIONE

SEDI TERRITORIALI AUTOMOBILISTICHE (STA)

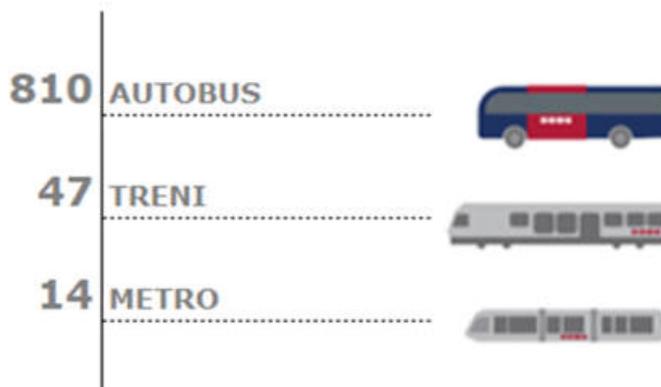
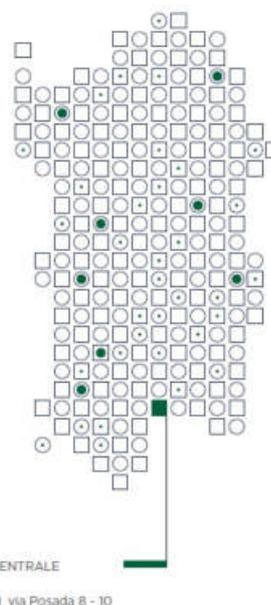
- Cagliari
- Sassari
- Nuoro
- Oristano
- Lanusei
- Iglesias
- Olbia
- Guspini

SEDI TERRITORIALI SECONDARIE

- Abbasanta
- Aies
- Alghero
- Bolotana
- Bono
- Bosa
- Carbonia
- Carioforte
- Dorgali
- Escalaplano
- Fluminimaggiore
- Fonni
- Gairo
- Jerzu
- Isili
- Laccóni
- Monserato
- Nule
- Nulvi
- Ozieri
- Perfugas
- Pozzomaggiore
- Sadali
- San Vito
- Santuri
- Santa Teresa di Gallura
- Sant'Anna Arresi
- Santadi
- Senorbì
- Siniscola
- Sorgono
- Tempio
- Tortolì
- Villacidro

SEDI TERRITORIALI FERROVIARIE (STF)

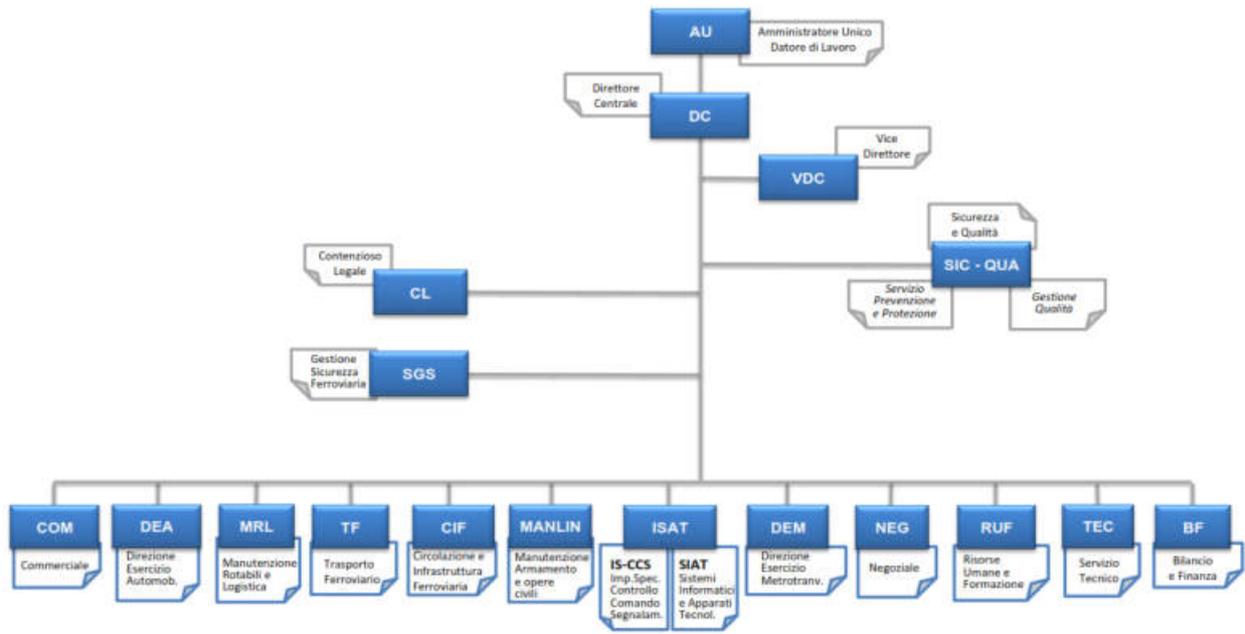
- Cagliari
- Sassari
- Macomer



L'offerta di mobilità di ARST in cifre

	2021	2020	2019
Passeggeri Trasportati			
Passeggeri per anno (pax)	15.800.000	11.400.000	23.500.000
Passeggeri per giorno (pax)		35.600	75.000
Bus Servizi Extraurbani			
Percorrenze annue (Km)	35.650.000	31.500.000	35.870.000
Bus Servizi Urbani			
Percorrenze annue (Km)	2.100.000	1.900.000	2.100.000
TPL Treno			
Totale Rete (km)	168,9	168,9	168,9
Sassari-Alghero (km)	30,1	30,1	30,1
Sassari-Sorso (km)	9,9	9,9	9,9
Macomer-Nuoro (km)	57,8	57,8	57,8
Mon serrato-Isili (km)	71,1	71,1	71,1
Percorrenze annue (km)	937.272	883.755	694.089
TPL – Metro			
Totale rete (km)	16,6	16,6	16,6
Cagliari (km)	12,3	12,3	12,3
Sassari (km)	4,3	4,3	4,3
Percorrenze annue (km)	674.782	572.874	680.491
Trenino Verde – Ferrovia Turistica			
Totale rete (km)	438,7	438,7	438,7
Sassari-Tempio-Palau (km)	150,7	150,7	150,7
Macomer-Bosa (km)	46,0	46,0	46,0
Isili-Sorgono (km)	83,0	83,0	83,0
Mandas-Arbatax (km)	159,0	159,0	159,0

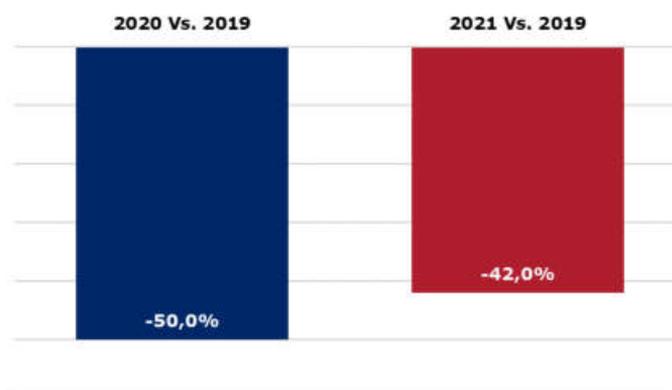
La corporate governance



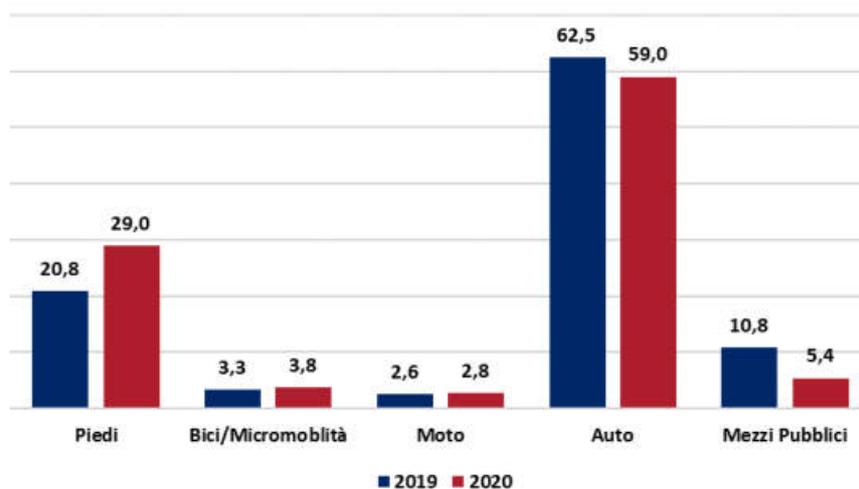
MOBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA

La diffusione della pandemia da Covid-19 ha prodotto dirette conseguenze sui comportamenti di mobilità dei cittadini, a causa sia delle regole del distanziamento sociale sia della paura del contagio. L'indagine ISFORT sulla mobilità in Italia (18° Rapporto, 2021) delinea un quadro molto chiaro degli effetti dell'emergenza sanitaria sul settore del trasporto pubblico locale. Tra il 2019 e il 2020, lo studio ha evidenziato un crollo del 58% degli spostamenti con mezzi pubblici e una perdita media nazionale dei passeggeri pari a -50%. Nel 2021, nonostante l'avanzamento della campagna vaccinale, in Italia non c'è stata una ripresa uniforme della mobilità ai livelli pre-Covid. I dati evidenziano una consistente ripresa dei flussi di spostamento, ma la mobilità collettiva risulta ancora in forte sofferenza nei primi sette mesi dell'anno con una quota del 6,1% sul totale degli spostamenti rispetto al 10,6% del 2019. Il monitoraggio sul trasporto pubblico mostra la persistente difficoltà del settore, pur in una dinamica di progressivo miglioramento: la riduzione dei passeggeri nel 2021 rispetto al 2019 è stata infatti in media pari a -42%.

Variatione Passeggeri Trasportati



Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato



Il modello di mobilità in Italia, con la diffusione della pandemia, è stato completamente stravolto. Le esigenze dei cittadini di muoversi per lo svolgimento delle varie attività sono state fortemente rallentate in valore assoluto ed è cambiato il peso delle diverse motivazioni degli spostamenti. Infatti, nel 2020 a fronte del crollo della mobilità scolastica, la cui quota è scesa dal 4,6% all'1,7%, e della riduzione marcata di quella collegata al tempo libero (dal 37,2% al 33,9%), si è registrata una sensibile crescita degli spostamenti per la gestione familiare (passata dal 26,2% del 2019 al 34,3% del 2020). Di conseguenza, l'emergenza epidemiologica, a causa delle restrizioni e delle paure ad essa collegate, ha rallentato gli spostamenti di lungo raggio e ha fatto crescere la percentuale di spostamenti di prossimità sulle brevi distanze. Il tasso di mobilità sostenibile è salito nel 2020 al 38,2% (con un incremento di tre punti percentuali rispetto all'anno precedente), grazie soprattutto al forte aumento della mobilità dolce (spostamenti a piedi, bicicletta e micromobilità).

Il PNRR e le azioni per il settore dei trasporti

Affinché il trasporto pubblico locale possa tornare ad essere competitivo rispetto all'uso del mezzo individuale, sarà decisivo l'impulso dato, nel giro dei prossimi anni, dagli investimenti per l'utilizzo delle nuove tecnologie, sia in termini di digitalizzazione dei servizi che di rinnovo delle modalità di trazione attraverso la sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici o a idrogeno.

In questo senso, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), predisposto dal Governo italiano per accedere alle risorse del programma di rilancio economico NextGenerationUE, rappresenta una straordinaria opportunità dal momento che il trasporto pubblico locale rientra fra gli ambiti prioritari con lo stanziamento di oltre 8,5 miliardi di euro. In particolare, considerando anche le linee di finanziamento aggiuntive del Fondo Nazionale Complementare, sono previsti interventi per sostenere:

- il rinnovamento del materiale rotabile su gomma adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tecnologie innovative e lo sviluppo di infrastrutture di alimentazione
- l'acquisto di materiale rotabile ferroviario ad alimentazione elettrica o ad idrogeno
- il potenziamento e la messa in sicurezza delle linee regionali.

Nell'ambito delle risorse assegnate alla Regione Sardegna da queste fonti di finanziamento per la realizzazione di investimenti nel settore dei trasporti, ARST è soggetto attuatore di interventi per complessivi 185 milioni di euro circa, così ripartiti:

- 29,8 milioni per l'acquisto di autobus per il trasporto pubblico extraurbano e suburbano ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno ed alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione
- 140 milioni per il collegamento ferroviario di Alghero centro - Alghero aeroporto con impianto di produzione di idrogeno e materiale rotabile per la linea Sassari - Alghero - aeroporto
- 15 milioni per l'acquisto di materiale rotabile a idrogeno da destinare alla linea ferroviaria a scartamento ridotto Sassari - Alghero - aeroporto e alla linea ferroviaria Sassari - Sorso (investimento complementare a quello precedente).

SERVIZI, CLIENTI E TERRITORI

Copertura territoriale

ARST SpA assicura il diritto alla mobilità nell'intero territorio regionale avvalendosi dei seguenti impianti:

— **8 Sedi Territoriali Automobilistiche**, dislocate strategicamente a Cagliari, Iglesias, Guspini, Oristano, Nuoro, Lanusei, Sassari e Olbia. Tutte queste Sedi sono dotate di personale amministrativo, officine di manutenzione, operatori di esercizio (conducenti) e personale di verifica e di controlleria e sono in grado di trattare autonomamente gli aspetti gestionali di carattere locale.

Ogni Sede Territoriale dispone di un numero variabile di depositi periferici, capillarmente disposti nel territorio, ai quali sono attribuiti operatori di esercizio (conducenti) ed autobus, sufficienti a garantire la regolare effettuazione dei servizi che iniziano dalle località limitrofe.

— **3 Sedi Territoriali Ferroviarie**, dislocate a Cagliari-Monserrato, Macomer e Sassari.

— **2 Sedi Territoriali Metrotranviarie** dislocate a Cagliari-Monserrato e Sassari.

— **4 autostazioni** (Cagliari, Oristano, Nuoro, Sanluri) dotate di sala d'attesa, servizi igienici, servizio informazioni, presidiate da personale aziendale di coordinamento traffico ed assistenza alla Clientela e da personale addetto alla pulizia.

Sono inoltre gestite e presidiate le stazioni Metro di Cagliari Piazza Repubblica e Monserrato – San Gottardo, le stazioni ferroviarie di Monserrato, Nuoro, Macomer e Alghero e per il servizio automobilistico, la sala d'attesa (di proprietà del Comune), presso il Centro Intermodale di Carbonia. È possibile infine usufruire dei servizi presso il centro intermodale di Macomer (non

gestito da ARST) e presso il deposito automobilistico di Ozieri e automobilistico/ferroviario di Tempio.

Servizi offerti

— **Trasporto pubblico extraurbano su gomma** sul territorio regionale della Sardegna mediante autoservizi, che garantiscono collegamenti capillari sia nei giorni feriali che festivi in tutte la regione (369 comuni serviti), con:

4.000 corse/giorno
3.000 fermate
35.650.000 percorrenze annue km

— **Trasporto pubblico urbano su gomma** nei comuni di Oristano, Carbonia, Iglesias, Macomer, Alghero con:

650 corse per giorno
700 fermate
2.100.000 percorrenze annue km

— **Trasporto metrotranviario** nelle città di Cagliari e Sassari:

— **MetroCagliari:**

- Linea 1 (Repubblica – Gottardo) e Linea 3 (Gottardo - Policlinico);
- Linea 2 (San Gottardo – Settimo San Pietro).

— **MetroSassari:**

- Linea 1 (Emiciclo Garibaldi – Santa Maria di Pisa).

Per un totale di:

338 corse per giorno
675.000 percorrenze annue km

— **Trasporto ferroviario** sulle linee:

- Monserrato – Isili;
- Sassari – Sorso;
- Macomer – Nuoro;
- Sassari – Alghero.

Per un totale di:

114 corse giorno
39 fermate
1.000.000 percorrenze annue km

— Passeggeri trasportati*

46.000 per giorno

16.000.000 per anno

Servizi Turistici

Oltre al settore automobilistico, ferroviario e metrotranviario, **ARST SpA** opera nel servizio ferroviario turistico attraverso i collegamenti de "Il Trenino Verde della Sardegna", uno dei modi migliori per attraversare e conoscere i diversi aspetti del paesaggio dell'isola, soprattutto dell'interno.

Tutte le informazioni sono reperibili sul sito www.treninoverde.com.

LA NOSTRA VISIONE PER IL TRIENNIO 2022-2024

*"Un'Azienda rimane **competitiva** se continua a fornire **valore aggiunto** ai suoi **clienti**.
Per continuare a fornire valore aggiunto deve **costantemente innovare** e focalizzare energie e risorse sulle priorità coinvolgendo il **capitale umano**"*

La **visione** dell'azienda per il triennio 2022-2024 è fondata su alcuni **Pilastri Strategici**

Trasformazione digitale	Infrastrutture e flotte	Formazione e Capitale Umano	Transizione Green
Decisa accelerazione verso la <i>transizione digitale</i> di tutte le attività tecniche ed amministrative; <i>Innovazione tecnologica</i> diffusa e <i>Data Management</i> ; MAAS e IA: <i>decisioni basate sui dati</i> Sviluppo <i>Piano di comunicazione</i> adeguato ai nuovi scenari	Completamento <i>rinnovo flotta autobus</i> ; Completamento <i>rinnovo flotta treni</i> Costituzione <i>flotta rotabili TV</i> ; Piano interventi manutentivi straordinari su immobili ed impianti industriali	Sviluppo delle <i>nuove competenze</i> ; Iniziative di <i>welfare e lavoro agile</i> ; Adeguate sistema di gestione <i>salute e sicurezza dei lavoratori</i> ; Formazione continua; Attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori	Nel rispetto dei criteri ESG, progressiva transizione verso le <i>fonti energetiche rinnovabili</i> (sia per gli usi legati alla mobilità che per gli usi «civili») <i>economia circolare</i> , tutela dell'ambiente. Acquisti «green» (criteri di qualificazione e <i>certificazione ambientale</i> , etc

LA SOSTENIBILITÀ IN ARST

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI ARST

La spinta verso una rappresentazione trasparente della performance di sostenibilità viene anche da recenti cambiamenti del quadro regolatorio europeo, come ad esempio gli obblighi informativi previsti dalla direttiva europea sulla comunicazione societaria (Corporate Sustainability Reporting Directive) recentemente approvata in via definitiva. Ma l'approccio di ARST al tema della rendicontazione non finanziaria della propria attività è fondato sul riconoscimento della valenza strategica della sostenibilità per la creazione di valore e come stimolo all'innovazione, al di là della semplice *compliance* aziendale ai futuri obblighi di legge.

La governance della sostenibilità di ARST è svolta attraverso un processo partecipato che coinvolge tutte le funzioni aziendali interessate (organo amministrativo e struttura direzionale), attraverso la quale l'azienda riconosce e gestisce:

- le opportunità e i rischi derivanti dal contemperamento tra dimensione economica, sociale e ambientale;
- le attività di ascolto delle richieste provenienti dagli stakeholder.

Il primo rapporto di sostenibilità di ARST (edizione 2020, all'interno della Relazione sulla gestione del bilancio) è stata l'occasione per avviare un processo interno - anche con la partecipazione dei principali stakeholder - di analisi del funzionamento dell'azienda e di come le strategie adottate hanno un impatto sui risultati economici, sociali e ambientali.

Con il presente rapporto di sostenibilità 2021 viene presentato un aggiornamento delle informazioni riportate nel documento dello scorso anno, all'interno di una struttura più articolata e con l'aggiunta di nuovi dati sui temi più rilevanti.

Per gli anni successivi, al fine di garantire che le informazioni di sostenibilità siano sempre più accurate, complete e coerenti per gli stakeholder, il percorso si svilupperà ogni anno con elementi di miglioramento e innovazione.

Nel rapporto di sostenibilità relativo all'anno 2022 si prevede di rendicontare le performance non finanziarie integrando e approfondendo le informazioni 2021 attraverso un utilizzo più ampio degli indicatori dello standard EFRAG/GRI.

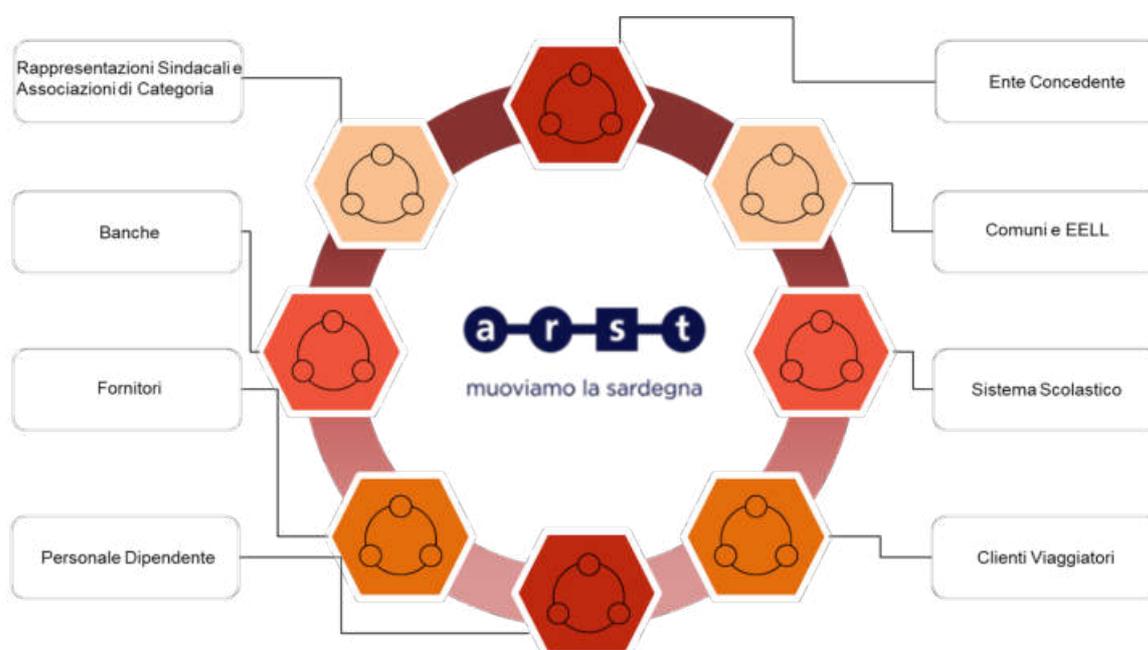
A partire dal rapporto di sostenibilità per l'esercizio 2023 sarà avviata una approfondita analisi di materialità per l'individuazione delle tematiche sociali, ambientali, di governance ed economiche prioritarie (la cosiddetta matrice di materialità) per tutti gli stakeholder esterni e

interni, necessaria per cogliere le sfide e le opportunità di creazione di valore nel medio-lungo periodo.

L'obiettivo è di accelerare nelle annualità 2023-2024 nel percorso di progressiva integrazione della sostenibilità nei processi aziendali e allineamento alla reportistica standard europea, fino ad arrivare nel 2025 alla redazione e pubblicazione del report di sostenibilità conforme agli standard obbligatori ESRS (European Sustainability Reporting Standards).

GLI STAKEHOLDER DI ARST

La mappa degli stakeholder di ARST



L'identificazione degli stakeholder, cioè coloro che sono influenzati e/o influenzano l'attività dell'organizzazione, rappresenta un momento chiave del processo di definizione della strategia e delle politiche di ARST.

Tale processo, che ha visto il coinvolgimento e la condivisione dei responsabili delle varie aree aziendali, ha considerato:

- coloro che hanno sull'Azienda un potere di influenza, sia formale che informale;
- coloro con cui l'Organizzazione interagisce maggiormente e dai quali dipende per le proprie operazioni quotidiane;
- coloro per i quali l'Azienda ha responsabilità legali, finanziarie ed operative, formalizzate in regolamentazioni, contratti, politiche aziendali, codici di condotta;
- coloro che sono in una condizione di dipendenza nei confronti dell'Organizzazione e dei suoi servizi;

- coloro che hanno un ruolo di rappresentanza.

Sono diverse le forme di coinvolgimento, le attività di engagement e i principali canali di comunicazione, per le diverse categorie di stakeholder di ARST. Nel seguito se ne fornisce una sintetica descrizione.

STAKEHOLDER	ESIGENZE DELLO STAKEHOLDER	IMPEGNI DI ARST VERSO GLI STAKEHOLDER	CANALI DI COMUNICAZIONE
AUTORITA' CONCEDENTE	Rispetto contratti di servizio, leggi/norme/autorizzazioni	Rispetto CdS	
STATO/REGIONE	Rispetto leggi/norme/autorizzazioni in campo contributivo, ambientale, anticorruzione, ecc - tasse, tributi, contributi. Tutela interessi collettivi in termini di mobilità	Impegno di ARST al rispetto di norme e leggi in materia fiscale, contributiva, ambientale e di sicurezza	
COMUNI/EE.LL./ SISTEMA SCOLASTICO/ COLLETTIVITA'	Servizi e assistenza concreta per rispondere a esigenze sociali, economiche, ambientali del territorio	Supporto a iniziative di sviluppo culturale, sociale ed economico; tutela diritti mobilità	Incontri, su richiesta, con enti ed associazioni
CLIENTI	Servizio erogato secondo indicatori carta mobilità e contratto di servizio Servizio efficiente	ARST si impegna a rispettare i principi di qualità e i requisiti di prestazione riassunti nella Carta della Mobilità.	Carta della Mobilità Sito Web Call center Biglietterie Incontri con i referenti istituzionali
PERSONALE DIPENDENTE	Sicurezza ambiente di lavoro, formazione, mezzi efficienti e infrastrutture adeguate, crescita sociale e culturale, giusta retribuzione, etc.	Attenzione di ARST allo sviluppo delle capacità del personale, alla consapevolezza, al rispetto della sicurezza sul lavoro, al rispetto delle procedure operative aziendali	Riunioni periodiche e gruppi di lavoro Ordini e comunicazioni di servizio Area riservata sito web
FORNITORI	Mantenere rapporto di fidelizzazione e acquisire contratti chiarezza requisiti processi in outsourcing; garanzie sul flusso dei pagamenti	Impegno a perseguire il massimo vantaggio competitivo delle forniture in una logica di trasparenza, qualità e rispetto dei requisiti ambientali	Procedura di approvvigionamento con requisiti e controlli chiari, con qualifica dei fornitori
BANCHE/FINANZIATORI/ASSICURATORI	Mantenere il "cliente" ARST, riscuotere con regolarità mutui, premi, ecc.; assistere l'Azienda in tutte le esigenze finanziarie	Politica Finanziaria di ARST; garanzia continuità e trasparenza dei rapporti	Incontri e accordi tra amministrazione ARST e referenti degli istituti finanziari
RAPPRESENTANZE SINDACALI	Dialogare con la direzione per ottenere migliori condizioni di lavoro, di preparazione tecnica ed economico.	Contratto di lavoro di 1° e 2° livello - Rappresentanza delle esigenze dei lavoratori	Riunioni periodiche Riunione ex art. 35 D.Lgs. 81/2008 per la sicurezza

Le relazioni di ARST con gli stakeholder: analisi dei temi rilevanti

Per le principali tipologie di stakeholder ARST ha individuato i temi rilevanti nella relazione su cui lavorare per rinforzare il dialogo.

Stakeholder	Temi Rilevanti
ENTE CONCEDENTE	<ul style="list-style-type: none">• Condizioni contrattuali in termini di corrispettivo e requisiti di qualità del servizio
CLIENTI VIAGGIATORI	<ul style="list-style-type: none">• Capacità di soddisfare i bisogni dei clienti Viaggiatori (pendolari, studenti, lavoratori...)• Frequenza, qualità e affidabilità del servizio• Informazione e comunicazione sui servizi• Sicurezza del servizio offerto• Frequenza e affidabilità del servizio
PERSONALE DIPENDENTE	<ul style="list-style-type: none">• Rispetto del contratto PERSONALE Viaggiante e non viaggiante• Condizioni di lavoro in termini di orario, turni e sicurezza• Rapporto di lavoro e aspetti legati alla retribuzione• Percorso di crescita e sviluppo della professionalità, formazione e sviluppo delle competenze• Dialogo con il management aziendale, senso di appartenenza e motivazione• Flessibilità e smart working
FORNITORI E ISTITUTI DI CREDITO	<ul style="list-style-type: none">• Corrispettivo, tempi di pagamento• Affidabilità, solidità e reputazione
RAPPRESENTANTI SINDACALI E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA	<ul style="list-style-type: none">• Coinvolgimento e partecipazione• Capacità di realizzare le istanze rappresentate

LA DIMENSIONE SOCIALE

QUALITÀ E SICUREZZA DEI SERVIZI TPL

La soddisfazione dei clienti-viaggiatori: i risultati di un'indagine ad hoc

Al fine di valutare la soddisfazione del cliente-viaggiatore, nell'anno 2021, come di consueto è stata affidata l'indagine di customer satisfaction (ICS) ad una società terza.

La rilevazione è stata effettuata nel periodo compreso tra il 17 maggio e l'11 giugno 2021 attraverso la somministrazione di questionari face-to-face e on-line. Per la somministrazione dei questionari face-to-face la società appaltatrice ha provveduto alla formazione specifica degli intervistatori in merito alle misure sanitarie relative all'emergenza COVID-19, adottate per lo svolgimento delle attività in piena sicurezza.

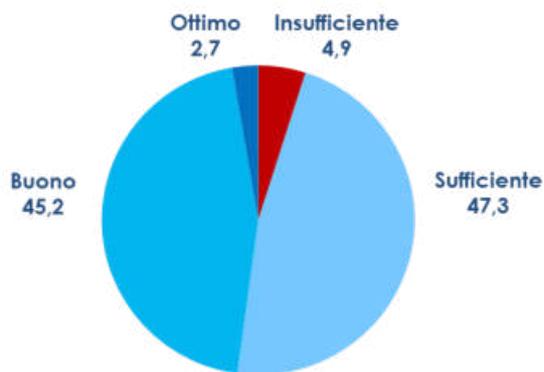
Agli intervistati come nelle precedenti edizioni ICS, oltre al giudizio complessivo e alle valutazioni sui singoli aspetti degli del servizio (macrofattori), è stata chiesta anche una valutazione su sei aree di articolazione del servizio (macrofattori), intese come aggregazioni di elementi di dettaglio (informazioni, organizzazione, area comfort, sicurezza, personale, area di viaggio).

Nell'ambito dell'indagine 2021 sono state realizzate nel complesso 4.943 interviste: 3.100 interviste per il servizio Automobilistico (63%), 912 interviste per il servizio Ferroviario (18%) e 931 per quello Metro-tranviario (19%).

In merito ai risultati dell'indagine di evidenza quanto segue:

- Servizio Automobilistico Il 95,1% degli utenti del servizio Automobilistico ha espresso una valutazione positiva sul servizio offerto da ARST, con giudizi di livello sufficiente nel 47,3% dei casi, buono nel 45,2% e ottimo nel 2,7%. Solo nel 4,9% dei casi si è registrata una valutazione insufficiente. L'analisi per tipologia di servizio (Extraurbano e Urbano) ha confermato una situazione ampiamente positiva e sostanzialmente allineata per entrambi gli ambiti di trasporto, con apprezzamento complessivo leggermente superiore in relazione al servizio Urbano. Anche le diverse aree del servizio valutate (informazioni, personale, disponibilità di titoli di viaggio, organizzazione del servizio,

comfort e sicurezza) hanno ottenuto giudizi positivi, con valutazioni più alte per il comportamento e disponibilità del Personale ARST.



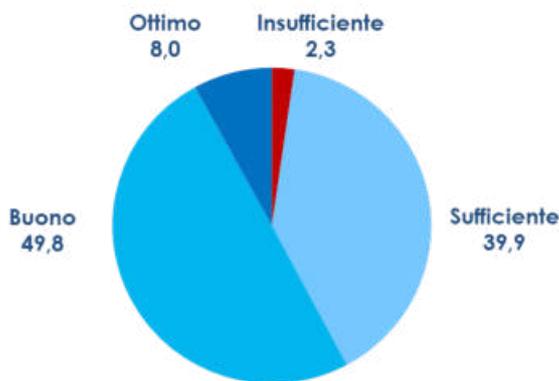
Giudizio complessivo sul servizio Automobilistico (Totale=100)

- Servizio Metrotranviario. Il 98,3% degli utenti del servizio Metrotranviario di Cagliari ha giudicato positivamente il servizio offerto da ARST, con giudizi di livello sufficiente nel 17% dei casi, buono nel 74% e ottimo nel 7,3%. Nell'1,7% dei casi la valutazione è invece stata insufficiente. Tutti i soggetti intervistati presso il servizio Metrotranviario di Sassari esprimono giudizi positivi: livello sufficiente nel 46,3% dei casi, buono nel 51,7% e ottimo nel 2%. Le valutazioni sono ampiamente positive anche per tutte le singole aree del servizio. I giudizi di livello buono superano largamente il 60% per tutti gli elementi valutati, sia in relazione alla Metro di Cagliari che a quella di Sassari; nel complesso del servizio le percentuali di ottimo risultano superiori a al 10% in relazione al Personale e alla Sicurezza. All'interno del quadro positivo descritto vale la pena di segnalare che le valutazioni insufficienti, pur sempre molto contenute, presentano le percentuali più alte in relazione al Comfort del viaggio in entrambi i servizi.



Giudizio complessivo sul servizio Metrotranviario (Totale=100)

- Servizio Ferroviario. Il 97,7% degli utenti del servizio Ferroviario ha dato un giudizio positivo sul servizio ARST, con valutazioni di livello sufficiente nel 39,9% dei casi, buono nel 49,8% e ottimo nell'8%. La valutazione è invece stata insufficiente nel 2,3 % dei casi. L'apprezzamento è stato elevato in tutte le ferrovie ma mentre nei servizi di Cagliari/Monserrato e Sassari sono prevalse le valutazioni di livello buono, il giudizio relativo alla linea di Macomer si è attestato in larga parte sulla sufficienza. Anche le singole aree valutate hanno ottenuto giudizi positivi, con valutazione più alte per il Personale. Nel complesso la valutazione più diffusa è quella di livello buono; le valutazioni in termini di ottimo hanno oscillato per i diversi aspetti tra 4% e 16%. Anche per le aree del servizio il livello di apprezzamento è stato in genere buono per le varie aree nei servizi di Cagliari/Monserrato e Sassari, mentre a Macomer è prevalsa la valutazione di sufficienza.



Giudizio complessivo sul servizio Ferroviario
(Totale=100)

Digitalizzazione dei servizi per i viaggiatori

Digitalizzazione per la sicurezza dei viaggiatori

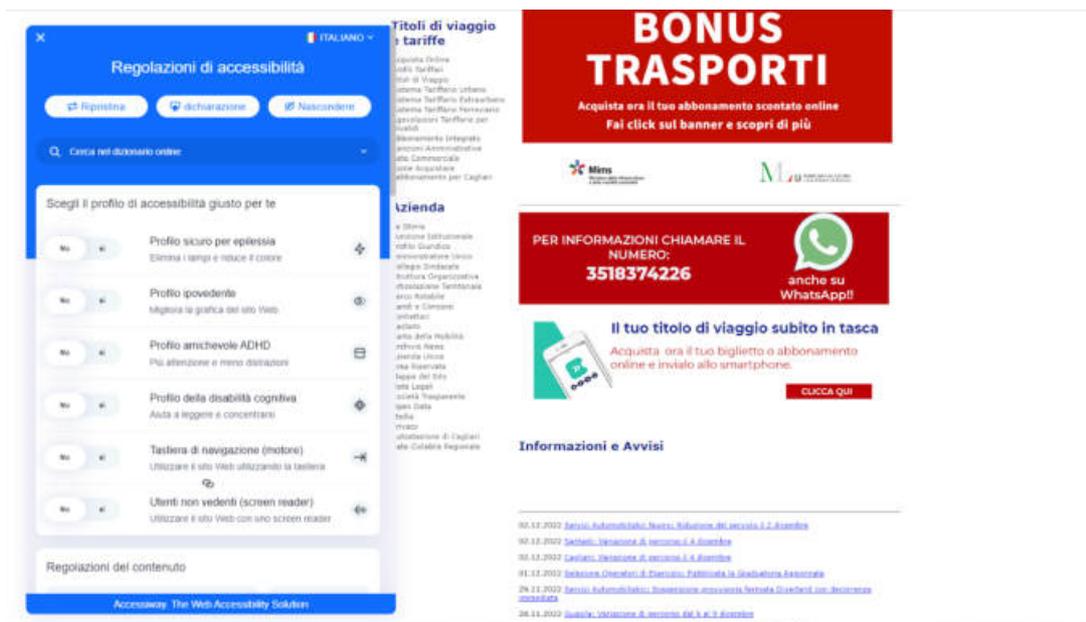
Il 2021 ha visto un continuo utilizzo dei sistemi messi a disposizione della **Centrale Operativa Aziendale**, dal quale è stato possibile monitorare l'affollamento e gli eventi dei bus tramite i canali streaming video accessibili dalle interfacce su cartografia geografica, migliorando la reportistica che giornalmente viene prodotta dagli operatori della centrale.



Accessibilità Sito Web Aziendale

Per garantire che gli strumenti informatici raggiungano il livello AA degli standard di accessibilità WCAG 2.1 (Web Content Accessibility Guidelines) e che lo mantengano attraverso una continua attività di monitoraggio, il portale istituzione è stato dotato di una funzionalità che permetta una maggiore accessibilità rendendo rendere il sito web completamente accessibile tramite una soluzione automatica e dotata di intelligenza artificiale rivolta a più tipologie di disabilità, coprendo le esigenze di una vasta gamma di disabilità, in particolare le

persone non vedenti, quelle con disabilità motorie che hanno necessità specifiche per la navigazione da tastiera, chi soffre di epilessia, daltonismo, disabilità cognitive e di apprendimento e altri disturbi visivi.



Comunicazioni ai clienti

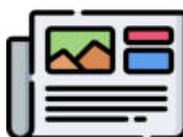
INFOMOBILITA'

PERSONALE ARST

SITO INTERNET



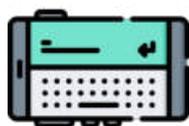
per tutti i dipendenti è disponibile un'area riservata in cui reperire tutte le informazioni inerenti le attività aziendali per restare sempre aggiornati e aiutare i viaggiatori con le novità sui servizi ARST



oltre agli orari forniti in diversi formati, e le variazioni sui servizi dovuti alle modifiche alla viabilità sono presenti tutte le informazioni e riferimenti aziendali per tenere sempre aggiornati i viaggiatori sulla vita aziendale.

MONITOR INFORMATIVI IN STAZIONE

PALINE ELETTRONICHE



Installati nelle stazioni di Cagliari Oristano Sanluri



paline elettroniche nei comuni di Oristano, Iglesias e Carbonia

TICKETING

MOBILE TICKETING



2 app per il mobile ticketing
DropTicket
Tabnet

RIVENDITE



oltre 550 rivendite distribuite su tutto il territorio regionale

SOCIAL NETWORKS

WHATSAPP



numero 3518374226 per tutte le informazioni all'utenza

FACEBOOK



attivi da oltre 10 anni su facebook.com/arstspa seguiti da oltre 13.600 persone

Indicatori di sicurezza e qualità dei trasporti su gomma ARST

Sinistri ogni
100.000 Km

0,78

%	<u>Km effettuati</u> <u>Km programmati</u>
---	---

99,6 Extraurbani

99,2 Urbani

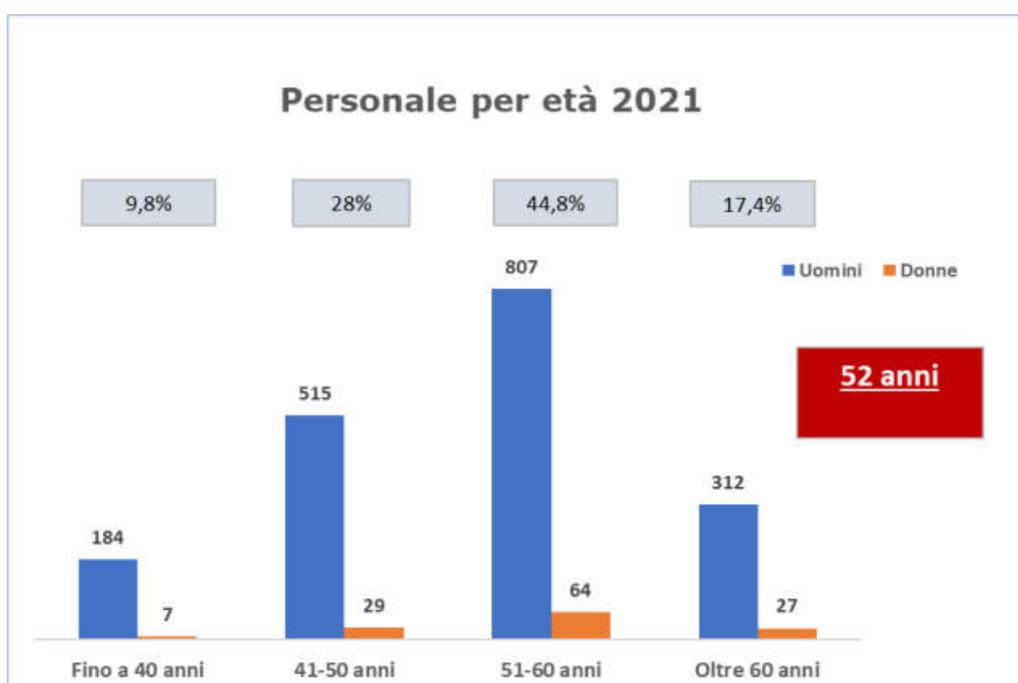
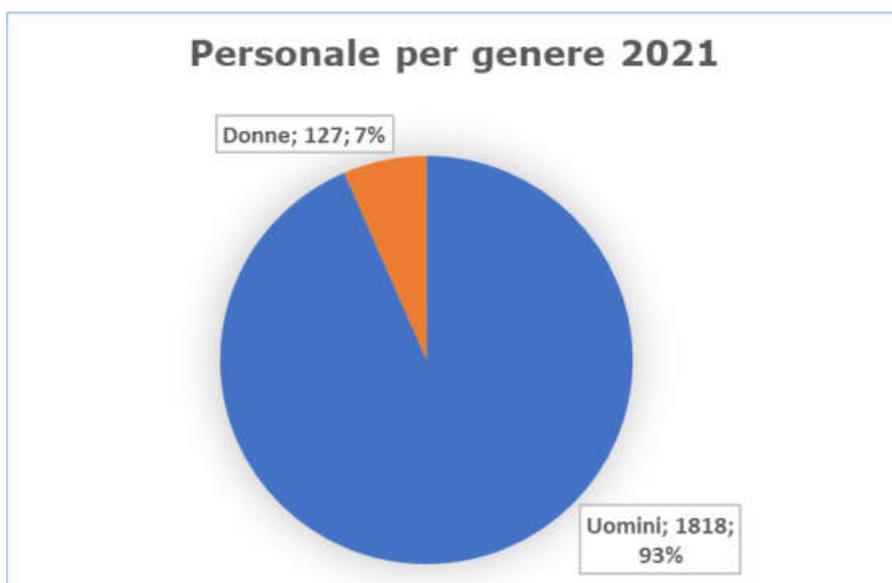
99,6 TOTALI

GESTIONE RISORSE UMANE E DIRITTI

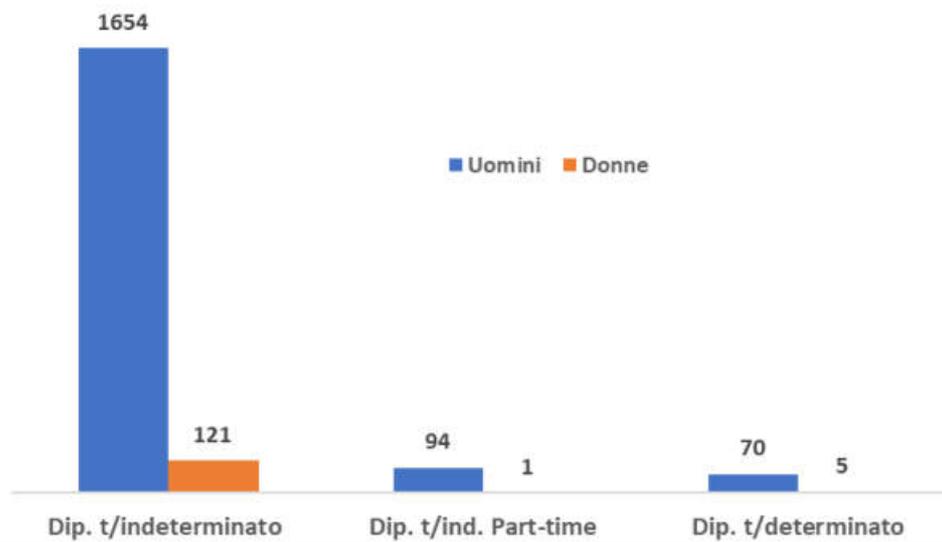
Composizione e profilo del personale ARST

Al 31 dicembre 2021 il personale dipendente dell'azienda è complessivamente pari a 1.945 unità, composto in prevalenza dal personale viaggiante sugli autobus. Rispetto al 31/12/2020, quando il numero era di 1.968 persone, c'è stata una leggera riduzione pari a -1,2%.

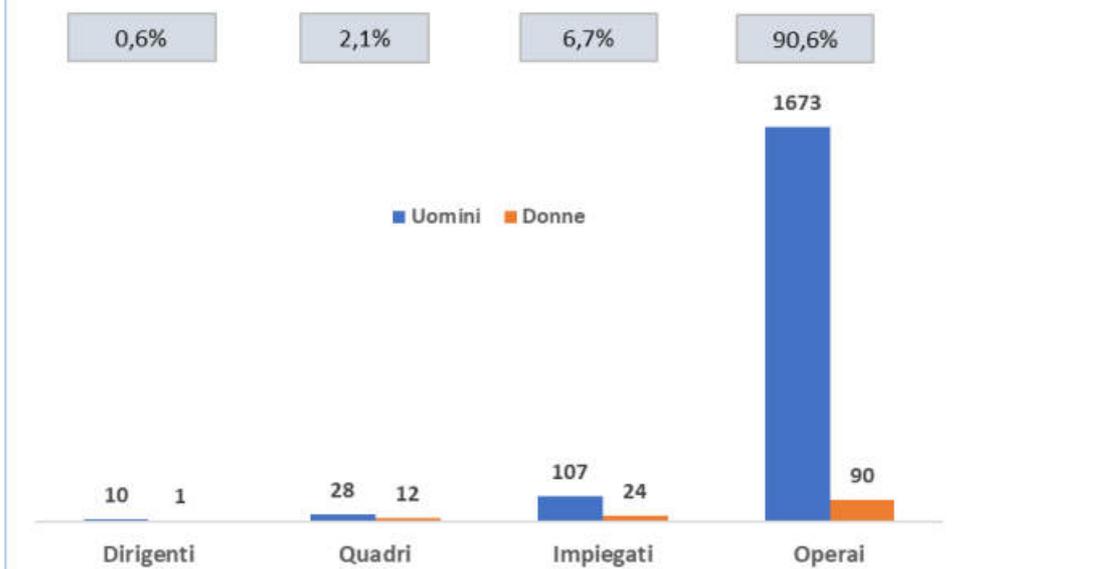
Di seguito l'analisi del profilo e della composizione del personale ARST.



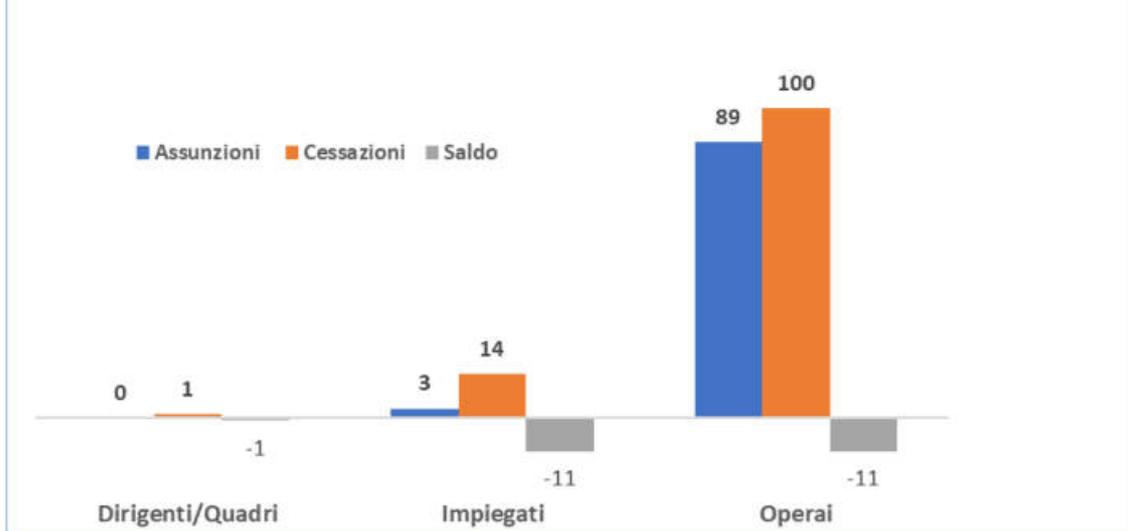
Personale per tipologia contrattuale 2021



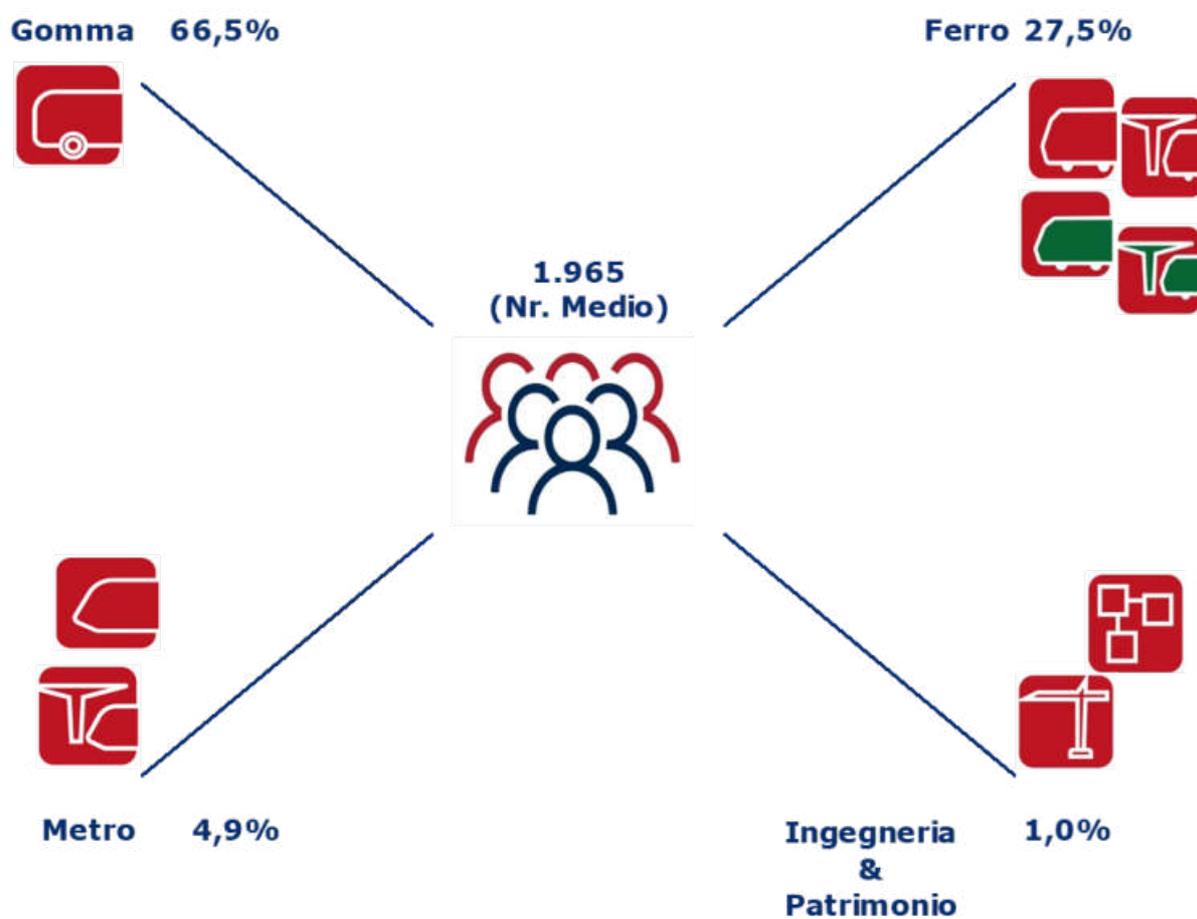
Personale per categoria professionale 2021



Assunzioni e cessazioni per categoria professionale 2021



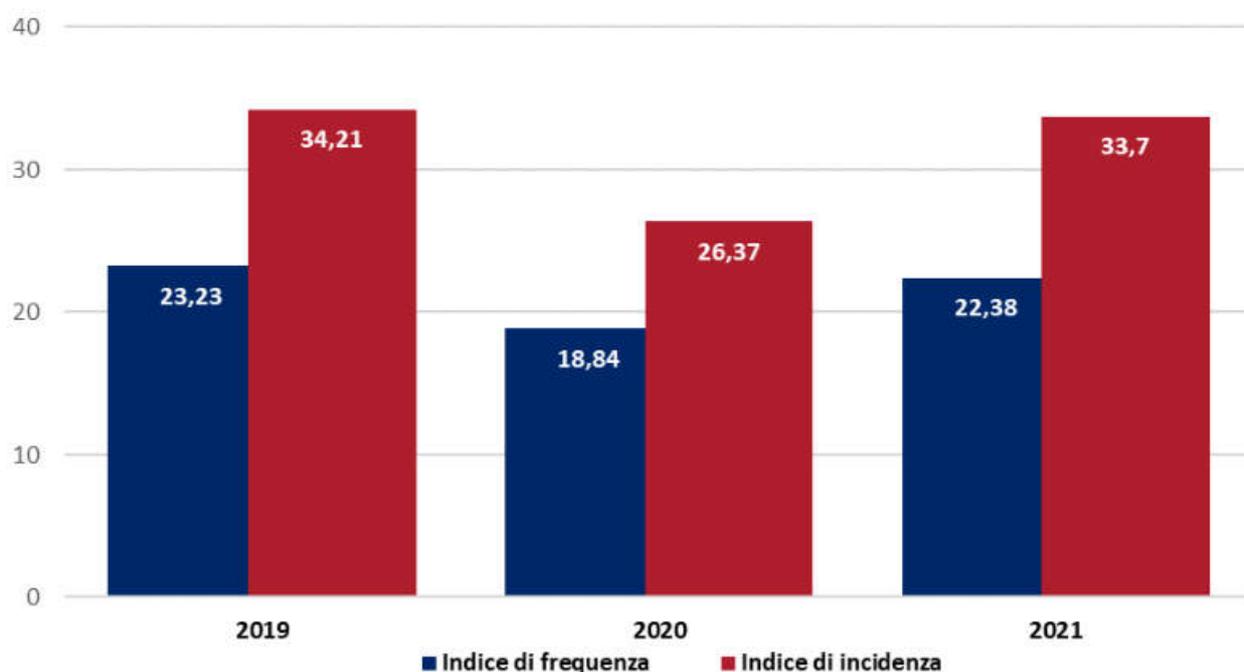
PERSONALE



Sicurezza dei lavoratori - fenomeno infortunistico

Riepilogo dei dati occupazionali

ANNO	N° Lavoratori	Ore lavorate
2019	2.163	3.185.470
2020	2.124	2.972.033
2021	2.047	3.083.176



L'indice di frequenza definisce con quale frequenza si verificano gli infortuni e si ottiene dividendo il numero di infortuni verificatisi in un dato periodo, di norma un anno, per il numero totale di ore lavorate nello stesso periodo dalla popolazione in esame. Allo scopo di ottenere tendenzialmente numeri interi, questo rapporto viene poi moltiplicato per 1.000.000. In tal modo **l'indice misura il numero di infortuni avvenuti ogni milione di ore lavorate.**

$$\text{Indice di frequenza} = \frac{\text{Numero infortuni}}{\text{Ore Lavorate}} \cdot 10^6$$

Nell'uso comune, il termine indice di frequenza si riferisce anche al rapporto (moltiplicato per mille) che ha al denominatore non più le ore lavorate, ma il numero degli addetti. Il nome rigoroso di tale rapporto è, in realtà, l'**indice di incidenza**.

$$\text{Indice di incidenza} = \frac{\text{Numero infortuni}}{\text{numero operai/anno}} \cdot 10^3$$

Da un confronto tra l'anno 2021 e la situazione pre-pandemica 2019 (non tenendo conto dell'anno 2020 particolarmente anomalo), **si riscontra un generale miglioramento del fenomeno infortunistico con una riduzione sia dell'indice di frequenza (da 23,2 a 22,4) sia dell'indice di incidenza (da 34,2 a 33,7) .**

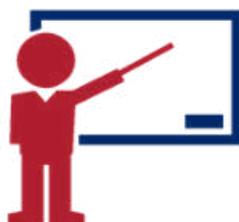
Denunce infortuni - variazione 2021-2019

	2019	2021	var%
ARST	89	76	(14,6)
DATO NAZIONALE	641.638	555.236	(13,5)

Dal confronto tra le denunce di infortunio aziendale e quelle registrate a livello nazionale (per gli stessi anni 2019-2021), emerge come il dato aziendale appaia in linea con il dato nazionale, mostrando una contrazione ancora maggiore.

Attività formative

FORMAZIONE



5.000
ore totali

630
dipendenti

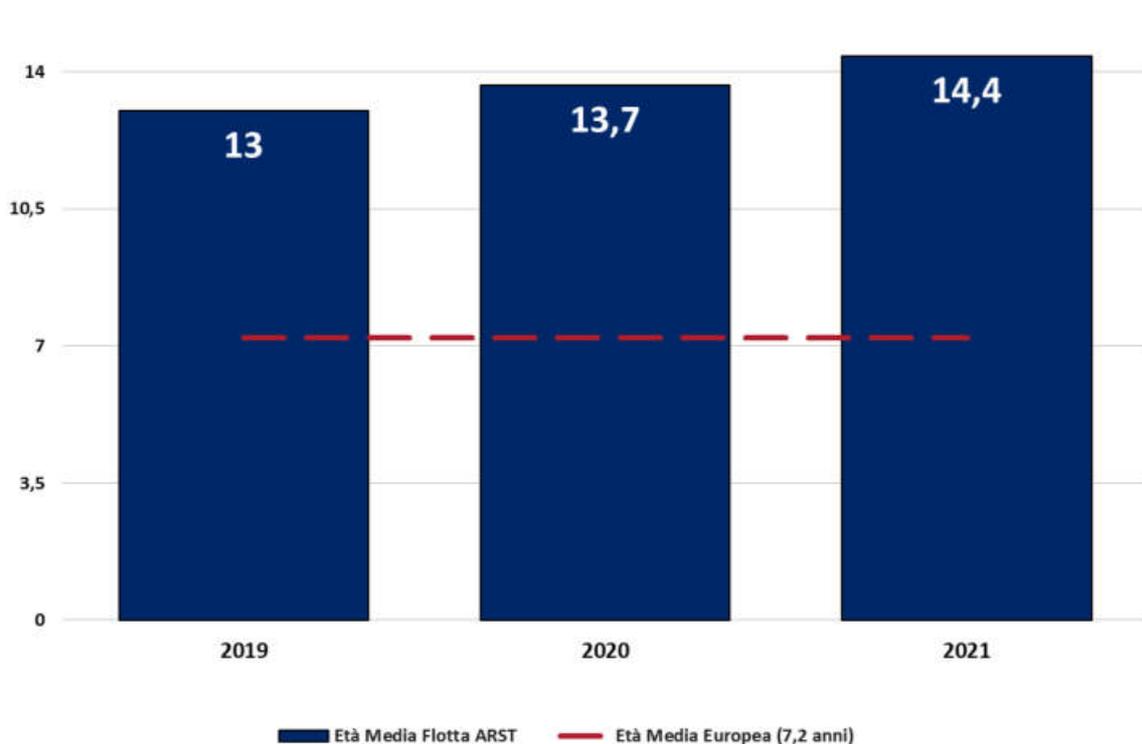
LA DIMENSIONE AMBIENTALE

L'IMPEGNO DI ARST PER L'AMBIENTE

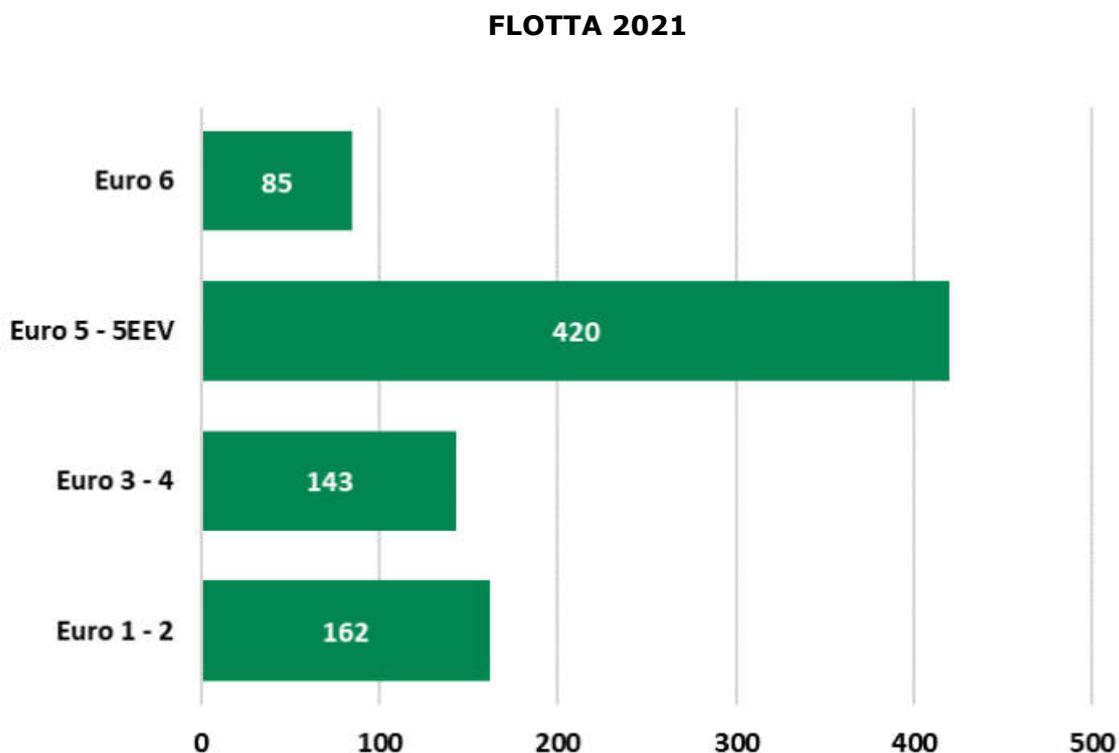
La gestione degli aspetti ambientali in ARST è orientata al miglioramento continuo, sia in termini di eliminazione e riduzione degli impatti sia di miglioramento delle prestazioni. Tra gli aspetti ambientali che l'azienda tiene in considerazione nello svolgimento delle attività, quelli più importanti e significativi in termini di impatto sono:

- i consumi energetici, derivanti prevalentemente dal gasolio per gli autobus
- le emissioni in atmosfera delle sostanze inquinanti dei componenti dei gas di scarico dei motori diesel del parco rotabile che utilizzano gasolio a basso tenore di zolfo (BTZ).

Le caratteristiche del parco rotabile su gomma



A fine 2021, la flotta degli autobus era composta da 810 mezzi con un'età media di 14 anni, ben oltre il dato medio europeo pari a 7,2 anni. In termini di classe di emissione, la percentuale dei mezzi che rispettano le norme ambientali più severe (Euro 5, EEV, Euro 6) nel 2021 sono il 62% del totale.



Al fine di ridurre i consumi energetici e le emissioni di CO₂ degli autobus, dal 2019 ARST ha avviato un vasto piano di rinnovamento della flotta, con il concorso di finanziamenti statali e regionali, che porterà nei prossimi anni ad avere oltre 500 nuovi autobus. Il 20% della nuova flotta sarà costituito da bus elettrici e ibridi.

Purtroppo a causa della pandemia, il processo di sostituzione dei mezzi più vetusti e inefficienti con l'acquisto di autobus di ultima generazione ha subito negli ultimi anni un forte rallentamento (nel biennio 2020-2021 sono entrati in servizio 9 nuovi autobus, di cui 7 nel 2021). Nel corso del 2022 è stata impressa una forte accelerazione al programma di rinnovamento della flotta con l'entrata in esercizio di 98 nuovi autobus Euro 6, a cui vanno aggiunti circa 30 ulteriori autobus in consegna entro la fine dell'anno che si aggiungeranno al parco circolante nel 2023.

Le emissioni in atmosfera

Le emissioni in atmosfera di ARST derivano principalmente dai prodotti della combustione del ciclo diesel del parco autobus che l'azienda utilizza per la realizzazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale, in misura residuale sono dovute ai gas di scarico delle auto di servizio, dagli impianti di climatizzazione e dagli impianti termici per il riscaldamento degli edifici.

Nella tabella seguente sono presentati i dati 2021 delle emissioni totali imputabili ai servizi automobilistici realizzati da ARST, calcolate per le principali sostanze inquinanti:

- anidride carbonica (CO₂), che come noto rappresenta la maggior parte dei gas effetto serra rilasciati nell'atmosfera;
- particolato (PM₁₀);
- ossidi d'azoto (Nox);
- composti organici volatili non metanici (NMVOC).

EMISSIONI 2021 - SERVIZI AUTOMOBILISTICI				
Tipologia	CO ₂ (t)	PM ₁₀ (kg)	Nox (kg)	NMVOC (kg)
Valori totali	29.283	3.917	154.098	3.369

LA DIMENSIONE ECONOMICA

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST

Nel 2021 il valore economico totale generato da ARST è di 141,1 milioni di euro, in aumento del 7% rispetto al 2020, ed è costituito da:

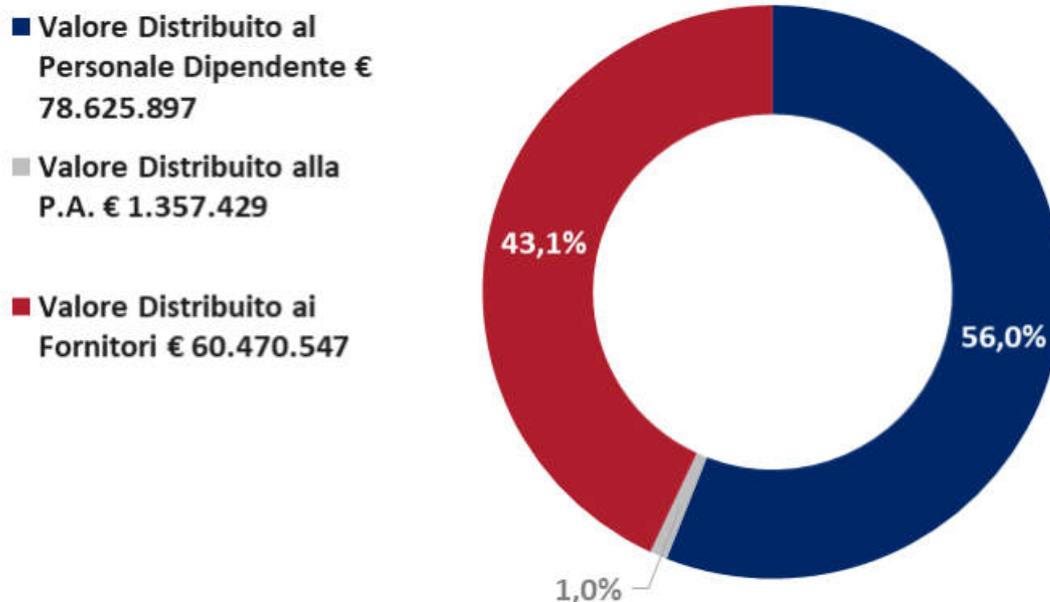
- i ricavi delle vendite e prestazioni (119 milioni), che includono i titoli di viaggio ai clienti finali (16,2 milioni) e i corrispettivi dei contratti di servizio con la Regione Sardegna (102,8 milioni);
- altri ricavi di complessivi 22 milioni, che comprendono come voci principali i rimborsi statali CCNL, i rimborsi per le accise sui consumi di gasolio e i ristori del Ministero per i mancati ricavi da traffico a causa della crisi Covid-19. La parte residuale è rappresentata dai ricavi legati ai Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e di Gestione del Patrimonio svolti sempre per la Regione Sardegna.

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO (€)	2021
Valore economico generato	141.110.716
Ricavi delle vendite e prestazioni	119.020.340
Altri ricavi	22.090.376
Valore economico distribuito	140.453.863
Personale dipendente	78.625.897
Fornitori	60.470.547
Pubblica Amministrazione	1.357.419

Il **valore economico distribuito** nel 2021 ammonta a euro 140,4 milioni, equivalente in sostanza ai costi della gestione caratteristica dell'azienda escluse le voci degli ammortamenti e accantonamenti vari. Tale importo è ripartito tra i seguenti stakeholder:

- 78,6 milioni di euro al personale dipendente per stipendi, oneri sociali e TFR;
- 60,5 milioni di euro ai fornitori per costi sostenuti per materie prime e materiali di consumo (di cui oltre 19 milioni sono carburanti), per le manutenzioni dei mezzi e per l'acquisto di servizi;
- 1,3 milioni di euro alla Pubblica Amministrazione per tasse e oneri vari.

Sommando quanto viene distribuito ai fornitori provenienti dall'Isola (oltre l'80% del valore totale delle forniture) e al personale dipendente, complessivamente **in Sardegna rimangono circa 128 milioni di euro del valore economico generato da ARST.**



UNA STIMA DELL'IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE DI ARST SUL TERRITORIO DELLA SARDEGNA

La "Mission" aziendale contempla che ARST instauri rapporti con una pluralità di stakeholders, sia sul territorio in cui è insediato, sia al di fuori di esso.

Questi rapporti, a loro volta, innescano tutta un'altra serie di coinvolgimenti di altri "attori" in una sorta di processo a catena che può essere esaminato sia sotto l'aspetto quantitativo, che in relazione alla qualità dello stesso, avendo come risultante dell'analisi quello che può essere definito l'impatto "economico-sociale" di ARST.

Risulta, tuttavia, complesso riuscire a tradurre in cifre l'impatto economico e l'esame delle esternalità positive create dall'Azienda nel contesto sociale in cui opera.

Per analisi di impatto economico si intende la stima degli effetti che un particolare progetto o attività produce sull'economia di riferimento. Di seguito rappresentiamo, nel modo più

realistico possibile, gli effetti che la presenza di ARST genera direttamente o indirettamente sul territorio in cui opera.

Per effettuare questo tipo di valutazione, è stata utilizzata la metodologia del "moltiplicatore", uno strumento utile ad analizzare qualsiasi processo a catena mediante il quale una spesa originaria provoca ripercussioni che ne moltiplicano gli effetti.

La spesa di riferimento scelta da ARST per valutare gli effetti prodotti sul territorio regionale è quella del valore economico distribuito al personale dipendente che opera e risiede interamente nella Regione Sardegna. Tale spesa, inoltre, rappresenta la voce principale dei costi operativi (56%).

Il Moltiplicatore preso come riferimento è $k = 1/(1-c)$ dove (1-c) è la Propensione Marginale al Risparmio che in Italia si attesta per il 2021 a **0,131** (fonte Rapporto Annuale Istat 2022).



In conclusione il Valore distribuito da ARST al personale dipendente genera un PIL indotto sul territorio di oltre 600 Milioni di euro che rappresenta il 1,79% del PIL regionale stimato per il 2021 in 33,5 Miliardi di euro.*

*Valore calcolato con riferimento al PIL Sardegna anno 2019 pari a euro 35.085,8 Milioni (ISTAT) diminuito del 4,5% (Bankitalia Rapporto annuale 2022 - L'economia della Sardegna).

DELIBERA

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, 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 2021, da cui risulta una utile pari a 117.747 euro (utile di 243.866 euro nel 2020);
- preso atto delle Relazioni del Collegio Sindacale e del Revisore,

delibera

1. di approvare la relazione dell'Amministratore Unico sull'andamento della gestione;
2. di approvare lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e le Note Illustrative del Bilancio al 31 dicembre 2021 e i relativi allegati;
3. di accantonare a riserva legale l'utile dell'Esercizio;
4. di conferire all'Amministratore Unico ogni più ampio potere, affinché, con l'osservanza dei termini e delle modalità di legge, dia esecuzione alla presente deliberazione.

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

Dott. Roberto Neroni

Amministratore Unico

NOTA INTEGRATIVA

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31/12/2021	31/12/2020
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	30.392	12.675
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	115.214.331	112.527.949
Totale immobilizzazioni immateriali	115.244.723	112.540.624
II - Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	25.472.031	27.116.455
2) Impianti e macchinario	442.615	452.874
3) Attrezzature industriali e commerciali	42.770.895	48.187.780
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	23.239.769	14.060.534
Totale immobilizzazioni materiali	91.925.310	89.817.643
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) Partecipazioni in		
d-bis) Altre imprese	12.150	2.150
Totale partecipazioni (1)	12.150	2.150
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	12.150	2.150
Totale immobilizzazioni (B)	207.182.183	202.360.417
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I) Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	19.016.663	18.274.990
5) Acconti	239.586	232.061
Totale rimanenze	19.256.249	18.507.051
II) Crediti		
1) Verso clienti		
Esigibili entro l'esercizio successivo	29.681.276	20.360.279
Totale crediti verso clienti	29.681.276	20.360.279
3) Verso imprese collegate		
Esigibili oltre l'esercizio successivo	15.000	15.000
Totale crediti verso imprese collegate	15.000	15.000
4) Verso controllanti		
Esigibili entro l'esercizio successivo	22.305.027	26.317.550
Totale crediti verso controllanti	22.305.027	26.317.550
5-bis) Crediti tributari		
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.189.185	680.622
Totale crediti tributari	1.189.185	680.622
5-quater) Verso altri		

Esigibili entro l'esercizio successivo	2.604.282	2.233.414
Esigibili oltre l'esercizio successivo	259.395	233.417
Totale crediti verso altri	2.863.677	2.466.831
Totale crediti	56.054.165	49.840.282
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	63.369.107	66.972.375
3) Danaro e valori in cassa	253.232	164.986
Totale disponibilità liquide	63.622.339	67.137.361
Totale attivo circolante (C)	138.932.753	135.484.694
D) RATEI E RISCONTI	1.411.899	1.213.446
TOTALE ATTIVO	347.526.835	339.058.557

STATO PATRIMONIALE

PASSIVO	31/12/2021	31/12/2020
A) PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale	819.000	819.000
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	0	0
III - Riserve di rivalutazione	8.898.490	8.898.490
IV - Riserva legale	432.439	188.574
V - Riserve statutarie	0	0
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	5.238.627	5.238.627
Riserva avanzo di fusione	4.560.232	4.560.232
Totale altre riserve	9.798.859	9.798.859
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	0
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	117.747	243.866
Perdita ripianata nell'esercizio	0	0
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0
Totale patrimonio netto	20.066.535	19.948.789
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
4) Altri	6.478.713	8.843.009
Totale fondi per rischi e oneri (B)	6.478.713	8.843.009
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	18.175.844	19.589.657
D) DEBITI		
4) Debiti verso banche		
Esigibili entro l'esercizio successivo	14.201.133	15.201.999
Totale debiti verso banche (4)	14.201.133	15.201.999
7) Debiti verso fornitori		
Esigibili entro l'esercizio successivo	41.553.545	35.424.434
Totale debiti verso fornitori (7)	41.553.545	35.424.434
12) Debiti tributari		
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.732.139	1.793.538
Totale debiti tributari (12)	1.732.139	1.793.538
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
Esigibili entro l'esercizio successivo	4.156.839	2.974.727
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale (13)	4.156.839	2.974.727
14) Altri debiti		
Esigibili entro l'esercizio successivo	8.432.695	9.135.567
Totale altri debiti (14)	8.432.695	9.135.567
Totale debiti (D)	70.076.351	64.530.265
E) RATEI E RISCOINTI	232.729.392	226.146.837
TOTALE PASSIVO	347.526.835	339.058.557

CONTO ECONOMICO

	31/12/2021	31/12/2020
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	118.222.538	109.366.711
5) Altri ricavi e proventi		
Contributi in conto esercizio	3.763.163	4.778.683
Altri	27.132.541	24.069.788
Totale altri ricavi e proventi	30.895.704	28.848.471
Totale valore della produzione	149.118.242	138.215.182
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	28.530.437	21.389.584
7) Per servizi	30.775.438	23.438.092
8) Per godimento di beni di terzi	193.729	193.344
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	55.992.783	54.128.066
b) Oneri sociali	18.252.772	18.183.253
c) Trattamento di fine rapporto	4.380.338	4.078.140
e) Altri costi	242.163	583.989
Totale costi per il personale	78.868.056	76.973.448
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	22.377	81.975
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.968.643	8.698.784
Totale ammortamenti e svalutazioni	8.991.020	8.780.759
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-741.672	-991.658
12) Accantonamenti per rischi	938.841	3.704.613
14) Oneri diversi di gestione	2.030.073	1.989.640
Totale costi della produzione	149.585.922	135.477.822
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	-467.680	2.737.360
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16) Altri proventi finanziari:		
d) Proventi diversi dai precedenti		
Altri	12.639	10.073
Totale proventi diversi dai precedenti	12.639	10.073
Totale altri proventi finanziari	12.639	10.073
17) Interessi e altri oneri finanziari		
Altri	1.357.396	1.772.812
Totale interessi e altri oneri finanziari	1.357.396	1.772.812
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+-17-bis)	-1.344.757	-1.762.739
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE:		
Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18-19)	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+-C+-D)	-1.812.437	974.621

20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
Imposte correnti	3.226	677.323
Imposte relative ad esercizi precedenti	-1.933.410	53.432
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	-1.930.184	730.755
21) UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	117.747	243.866

RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)		
	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	117.747	243.866
Imposte sul reddito	(1.930.184)	730.755
Interessi passivi/(attivi)	1.344.757	1.762.739
(Dividendi)	0	0
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	0	0
1. Utile / (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(467.680)	2.737.360
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	938.841	3.704.613
Ammortamenti delle immobilizzazioni	8.991.020	8.780.759
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazioni monetarie	0	0
Altre rettifiche in aumento / (in diminuzione) per elementi non monetari	0	0
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	9.929.861	12.485.372
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	9.462.181	15.222.732
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(749.198)	(998.541)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(9.320.997)	2.164.344
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	6.129.111	(951.066)
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	(198.453)	182.592
Incremento/(Decremento) ratei e risconti passivi	6.582.555	14.162.684
Altri decrementi / (Altri incrementi) del capitale circolante netto	5.455.139	(5.249.933)
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	7.898.157	9.310.080
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	17.360.338	24.532.812
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(1.344.757)	(1.762.739)

(Imposte sul reddito pagate)	0	0
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(4.716.950)	(4.119.686)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
<i>Totale altre rettifiche</i>	(6.061.707)	(5.882.425)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	11.298.631	18.650.387
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(11.076.310)	(2.271.160)
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(2.726.476)	(9.300.191)
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)	(10.000)	0
Disinvestimenti	0	0
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)	0	0
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)	(13.812.786)	(11.571.351)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(1.000.866)	6.500.908
Accensione finanziamenti	0	0
(Rimborso finanziamenti)	0	0
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
(Rimborso di capitale)	(1)	0
Cessione (Acquisto) di azioni proprie	0	0
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	0	0
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(1.000.867)	6.500.908
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(3.515.022)	13.579.944
Effetto cambi sulle disponibilità liquide	0	0
Disponibilità liquide all'inizio dell'esercizio		
Depositi bancari e postali	66.972.375	53.429.754
Assegni	0	0
Denaro e valori in cassa	164.986	127.663
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	67.137.361	53.557.417

Di cui non liberamente utilizzabili	60.510.383	0
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	63.369.107	66.972.375
Assegni	0	0
Denaro e valori in cassa	253.232	164.986
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	63.622.339	67.137.361
Di cui non liberamente utilizzabili	59.432.196	60.510.383

Nota Integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2021

PREMESSA

Il bilancio chiuso al 31/12/2021 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

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 Codice Civile, 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, ed 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.

Sono stati altresì rispettati i seguenti postulati di bilancio di cui all'OIC 11 par. 15:

- a) prudenza;
- b) prospettiva della continuità aziendale;
- c) rappresentazione sostanziale;
- d) competenza;

- e) costanza nei criteri di valutazione;
- f) rilevanza;
- g) comparabilità.

Prospettiva della continuità aziendale

Per quanto concerne tale principio, la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva della continuità aziendale e quindi tenendo conto del fatto che l'azienda costituisce un complesso economico funzionante, destinato, almeno per un prevedibile arco di tempo futuro (12 mesi dalla data di riferimento di chiusura del bilancio), alla produzione di reddito.

Nella valutazione prospettica circa il presupposto della continuità aziendale, non sono emerse significative incertezze. né sono state individuate ragionevoli motivazioni che possano portare alla cessazione dell'attività.

Il bilancio è redatto in unità di euro.

CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI

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

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del Codice Civile sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio.

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.

I diritti di brevetto industriale ed i diritti di utilizzazione delle opere d'ingegno sono ammortizzati in base alla loro presunta durata di utilizzazione, comunque non superiore a quella fissata dai contratti di licenza.

Le immobilizzazioni in corso ricomprendono i beni immateriali in corso di realizzazione. Tali costi rimangono iscritti in tale voce fino a quando non sia acquisita la titolarità del diritto o non sia completato il progetto. Al verificarsi di tali condizioni, i corrispondenti valori sono riclassificati nelle voci di competenza delle immobilizzazioni immateriali.

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 Codice Civile.

Rivalutazione L. 126/2020 e L. 178/2020 comma 83

La società non si è avvalsa della facoltà prevista dalla L.126/2020 e dalla L.178/2020 che ha esteso il riallineamento anche agli asset immateriali privi di autonomia giuridica, quali l'avviamento e gli altri oneri pluriennali

Note sull'applicazione dell'art. 60, comma 7-bis D.L. 104/2020 – 'sospensione ammortamenti'

La società non si è avvalsa nell'esercizio precedente della facoltà di deroga al disposto dell'art. 2426, primo comma, n.2 riguardante l'ammortamento annuo.

Ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dalla L 25 febbraio 2022, n.15, la società non si è avvalsa, anche per l'esercizio in corso, della facoltà di deroga al disposto dell'art. 2426, primo comma, n.2 riguardante l'ammortamento annuo.

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.

Con riferimento alla capitalizzazione degli oneri finanziari si precisa che non è stata effettuata alcuna capitalizzazione degli oneri finanziari.

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.

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.

Le immobilizzazioni in corso ricomprendono i beni materiali in corso di realizzazione. Tali costi rimangono iscritti in tale voce fino a quando non sia acquisita la titolarità del diritto o non sia completato il progetto. Al verificarsi di tali condizioni, i corrispondenti valori sono riclassificati nelle voci di competenza delle immobilizzazioni materiali.

Le immobilizzazioni in corso non sono oggetto di ammortamento.

Qui di seguito sono specificate le aliquote applicate:

Fabbricati: 4%

Veicoli di linea 15% (primo esercizio 12,50%)

Veicoli di linea ferroviari 10%

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 d'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.

Rivalutazione L.126/2020

La società non si è avvalsa della facoltà prevista dalla L.126/2020.

Contributi pubblici in conto impianti e in conto esercizio

I contributi 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 una apposita voce dei risconti passivi.

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

Note sull'applicazione dell'art. 60 comma 7-bis D.L. 104/2020 – 'sospensione ammortamenti'

La società non si è avvalsa nell'esercizio precedente della facoltà di deroga al disposto dell'art. 2426, primo comma, n.2 riguardante l'ammortamento annuo.

Ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dalla L 25 febbraio 2022, n.15, la società non si è avvalsa, anche per l'esercizio in corso, della facoltà di deroga al disposto dell'art. 2426, primo comma, n.2 riguardante l'ammortamento annuo.

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 o di acquisizione, comprensivo dei costi accessori.

Partecipazioni immobilizzate

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

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".

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 codice civile 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 codice civile, sono irrilevanti (scadenza inferiore ai 12 mesi).

Per il principio di rilevanza già richiamato, non sono stati attualizzati 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'attualizzazione 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.

Non sono state imputate imposte anticipate.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte 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.

Alla fine dell'esercizio si è verificato che le condizioni che hanno determinato la rilevazione iniziale siano state rispettate, apportando, se ricorresse il caso, le necessarie rettifiche di valore, tenendo conto oltre che dell'elemento temporale anche dell'eventuale recuperabilità.

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.

Con riferimento ai rischi per i quali il manifestarsi di una passività sia soltanto possibile ovvero l'onere non possa essere attendibilmente stimato, non si è proceduto allo stanziamento di un fondo rischi.

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).

Fondi per imposte, anche differite

La voce fondi per imposte, anche differite accoglie le passività per imposte probabili, derivanti da accertamenti non definitivi e contenziosi in corso, e le passività per imposte differite determinate in base alle differenze temporanee imponibili, applicando l'aliquota stimata in vigore al momento in cui si ritiene tali differenze si riverseranno. Il fondo per imposte differite accoglie, ai sensi dell'OIC 25 par. da 53 a 85, anche le imposte differite derivanti da operazioni straordinarie, rivalutazione di attività, riserve in sospensione d'imposta che non sono transitate dal conto economico ovvero dal patrimonio netto. Con riferimento a tali fondi, non sono state imputate somme per imposte differite.

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 codice civile 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 codice civile, sono irrilevanti (scadenza inferiore ai 12 mesi). Per il principio di rilevanza già richiamato, non sono stati attualizzati 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, operando l'attualizzazione 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.

Valori in valuta

La Società non detiene valori 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.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

ANALISI DELL'ATTIVO

CREDITI VERSO SOCI

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

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono pari a € 115.244.723 (€ 112.540.624 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:

	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	1.590.987	112.527.949	1.526.839	115.645.775
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.578.312	0	1.526.839	3.105.151
Valore di bilancio	12.675	112.527.949	0	112.540.624
Variazioni nell'esercizio				
Ammortamento dell'esercizio	0	0	22.377	22.377
Altre variazioni	17.717	2.686.382	22.377	2.726.476
Totale variazioni	17.717	2.686.382	0	2.704.099
Valore di fine esercizio				
Costo	1.631.082	115.214.331	1.526.839	118.372.252
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.600.690	0	1.526.839	3.127.529
Valore di bilancio	30.392	115.214.331	0	115.244.723

Composizione della Voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"

La voce è pari a € 115.214.331 (€ 112.527.949 nel precedente esercizio) 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.

	VALORI AL 01/01/2021	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2021
Implementazione software Pianificazione e Gestione Rete di Trasporto	182.595		182.595
Implementazione software e fornitura hardware Gestione Turni	142.714		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 riqualificazione 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
Riqualificazione e Elettrificazione. SS Alghero e SS Sorso	92.752		92.752
Ripristino segnaletica stradale Metro SS linea 1	15.000		15.000
Elettrificazione Metro CA lotto 1 manut CRM	163.499		163.499
Controllo centralizzato traffico Monserrato- Isili/ Macomer- Nuoro	25.638.906	1.257.100	26.896.006
Sistema di Videosorveglianza depositi e autostazioni	68.571		68.571
Sistema di Monitoraggio della flotta	213.109		213.109
Metro Ca CIS-Matteotti	11.054		11.054
Metro Ca Raddoppio Caracalla	886.270	14.578	900.847
Metro Ca Repubblica - Matteotti	570.840	915.974	1.486.814

Deposito ferroviario stazione Sassari	18.654	10.951	29.605
Realizzazione piste ciclabili	786.094	137.876	923.970
Metro Ca Repubblica-CIS	8.961		8.961
Manutenzione straordinaria Museo Ferrovie Monserrato	287.590	288.710	576.300
Messa in sicurezza ferrovie non interconnesse DM30/18		61.193	61.193
Adeguamento e implementazione Linea Metro SS (CRM)	25891		25.891
TOTALE	112.527.949	2.686.382	115.214.331

Composizione della voce "Altre immobilizzazioni immateriali"

La voce è pari a € 0 (come nel precedente esercizio). Risultano completamente ammortizzati i lavori per la realizzazione dello stralcio funzionale Stazione FS - S. Maria di Pisa - 2° lotto linea metropolitana leggera di Sassari.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 91.925.310 (€ 89.817.643 nel precedente esercizio).

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

	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	2.492.920	106.027.554	14.060.534	176.234.168
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	24.833.023	2.040.046	57.839.774	0	84.712.843
Svalutazioni	1.703.682	0	0	0	1.703.682
Valore di bilancio	27.116.455	452.874	48.187.780	14.060.534	89.817.643
Variazioni nell'esercizio					
Ammortamento dell'esercizio	8.968.643	0	0	0	8.968.643
Altre variazioni	7.324.219	-10.259	-5.416.885	9.179.235	11.076.310
Totale variazioni	-1.644.424	-10.259	-5.416.885	9.179.235	2.107.667
Valore di fine esercizio					
Costo	53.653.160	2.582.598	107.834.951	23.239.769	187.310.478
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	26.477.447	2.139.983	65.064.056	0	93.681.486
Svalutazioni	1.703.682	0	0	0	1.703.682
Valore di bilancio	25.472.031	442.615	42.770.895	23.239.769	91.925.310

Composizione della Voce “Immobilizzazioni materiali in Corso e Acconti”

Le immobilizzazioni materiali in corso sono pari a € 23.239.769 (€ 14.060.534 nel precedente esercizio).

	VALORI AL 01/01/2021	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2021
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	1.962.480		1.962.480
Riqualificazione tecnica Piazza Matteotti	740.270	85.657	825.926
Installazione n. 90 cartelli fermata Oristano	13.210		13.210
Sistemazione esterna piazzale V.le Monastir	345.268		345.268
Manut. Str. Piazzali e depositi aziendali	469.054	36.213	505.268
Adeg. Complesso ex Dall'Argine Oristano	890.061		890.061
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	162.391	7.265	169.656
Riqualificazione Fermate TPL Gomma	112.102	325	112.427
Sistemi di Gestione e Controllo a Bordo Bus	2.248.625	25.119	2.273.745
Fornitura 3 Unità di Trazione - FSC	307.148	3.481.005	3.788.153
Fornitura 3 Unità di Trazione - DM 408	307.148	5.528.655	5.835.803
Manutenzione straordinaria armamento Mandas - Arbatax (Km 70,239 e Km 127,163) TC_TRA_001.	11.942		11.942
Manutenzione straordinaria armamento Mandas - Arbatax (Km 221,050 e Km 227,730) TC_TRA_002.	4.301		4.301
Manutenzione straordinaria armamento Luras - Palau (Km 2,029 e Km 44,829) TC_TRA_006.	4.301		4.301
Realizzazione CRM Metro SS		5.067	5.067
TV LED 85 Samsung e supporti		9.929	9.929
Fondo svalutazione lavori in corso	(50.000)		(50.000)
Fondo rivalutazione lavori in corso	171.332		171.332
Totale	14.060.534	9.179.235	23.239.769

Operazioni di locazione finanziaria

La società non ha in essere contratti per operazioni di locazione finanziaria.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni, altri titoli e strumenti derivati finanziari attivi

Le partecipazioni comprese nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a € 12.150 (€ 2.150 nel precedente esercizio).

Nel corso dell'esercizio la Società ha assunto una partecipazione al Fondo di dotazione del Consorzio Ferroviario ASSTRA Rail pari a € 10.000,00

La quota di € 2.150,00 riguarda la partecipazione al Consorzio Centralabs in liquidazione per il quale, nel mese di settembre 2022, è stata comunicata la conclusione delle operazioni di liquidazione.

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 in altre imprese	Totale Partecipazioni
Valore di inizio esercizio		
Costo	2.150	2.150
Valore di bilancio	2.150	2.150
Variazioni nell'esercizio		
Altre variazioni	10.000	10.000
Totale variazioni	10.000	10.000
Valore di fine esercizio		
Costo	12.150	12.150
Valore di bilancio	12.150	12.150

Crediti immobilizzati

Non vi sono crediti immobilizzati compresi nelle immobilizzazioni finanziarie.

Partecipazioni in imprese controllate

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 5, del codice civile, si segnala che al 31/12/2021 la società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

Partecipazioni in imprese collegate

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1, numero 5 del C.C. si specifica che la società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 19.256.249 (€ 18.507.051 nel precedente esercizio).

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	18.274.990	741.673	19.016.663
Acconti	232.061	7.525	239.586
Totale rimanenze	18.507.051	749.198	19.256.249

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 56.054.165 (€ 49.840.282 nel precedente esercizio).

La composizione è così rappresentata:

	Esigibili entro l'esercizio successivo	Esigibili oltre l'esercizio	Valore nominale totale	(Fondi rischi/svalutazioni)	Valore netto
Verso clienti	30.212.395	0	30.212.395	531.119	29.681.276
Verso imprese collegate	0	15.000	15.000	0	15.000
Verso controllanti	22.305.027	0	22.305.027	0	22.305.027
Crediti tributari	1.189.185	0	1.189.185		1.189.185
Verso altri	2.604.282	2.146.412	4.750.694	1.887.017	2.863.677
Totale	56.310.889	2.161.412	58.472.301	2.418.136	56.054.165

Crediti verso Clienti

Tale voce pari a € 29.681.276 è composta da Crediti esigibili entro l'esercizio successivo al netto del Fondo Svalutazione Crediti e rappresenta i crediti verso abituali clienti per Contratti di Servizio, servizi di trasporto ordinari, noleggi o locazioni attive.

I crediti verso la RAS sono stati iscritti e riconciliati sulla base dei rendiconti approvati dalla Società. Come previsto dai vigenti contratti di servizio gli stessi sono stati oggetto di confronto con la struttura dell'Ente Appaltante e hanno dato luogo ad un riallineamento dei PEF a consuntivo con quelli a preventivo con conseguente compensazione dei crediti e debiti

Nella voce fatture da emettere sono contabilizzati i corrispettivi relativi ai conguagli per i Contratti di Servizio con la RAS per l'esercizio 2021. A seguito del riallineamento del PEF a consuntivo rispetto al preventivo, per gli esercizi 2020 e 2021, sono risultati negativi i conguagli dei corrispettivi per i Contratti di Servizio di Trasporto Ferroviario e per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria e Metrotranviaria e, solo per il 2020, il conguaglio del corrispettivo del Contratto di Servizio di trasporto Metrotranviario e, pertanto, sono stati imputati tra le Note di credito da emettere, nella sezione D5 del passivo dello Stato Patrimoniale.

I crediti verso la Regione Sardegna per fatture da emettere ammontano a € 22.712.557,77 e di seguito viene riportato il dettaglio:

- € 11.864.030,19 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2021. Conguaglio Km Bus 2021 e Rivalutazione ISTAT 2021;
 - € 1.818.181,82 Corrispettivo triennale per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2021. Ristoro Maggiori Oneri di Manutenzione L.R. 3/2022 Art.1, rata scadente nel 2022;
 - € 1.818.181,82 Corrispettivo triennale per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2021. Ristoro Maggiori Oneri di Manutenzione L.R. 3/2022 Art.1, rata scadente nel 2023;
 - € 2.727.272,73 Corrispettivo triennale per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2021. Ristoro Maggiori Oneri di Manutenzione L.R. 3/2022 Art.1, rata scadente nel 2024

- € 23.040,57 Contratto di Servizio Trasporto su Gomma- Contributo Servizi Aggiuntivi COVID 19 in proprio Set/Dic Anno 2021
- € 2.520.000,00 Contratto di Servizio Trasporto su Gomma- Contributo Servizi Aggiuntivi COVID 19 Terzi Set/Dic Anno 2021
- € 1.426,64 Contratto di Servizio Trasporto su Gomma- Contributo Servizi Aggiuntivi COVID 19 Saldo Anno 2021
- € 185.160,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Anno 2021. Conguaglio Riallineamento Anno 2021;
- €1.431.369,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Periodo Gennaio-Luglio 2019;
- € 242.106,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Saldo Anno 2021;
- € 53.144,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metrotranviaria - Conguaglio Triennale Anno 2020;
- € 28.645,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metrotranviaria - Conguaglio Triennale Anno 2021;

Le note di credito da emettere verso la Regione Sardegna, iscritte nella voce D5 del passivo dello Stato Patrimoniale, ammontano a € 6.865.397,64 e di seguito viene riportato il dettaglio:

- € - 45.121,45 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Conguaglio Riallineamento Anno 2020
- € - 292.952,45 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Conguaglio Riallineamento Anno 2021
- € - 2.123.497,30 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria - Conguaglio Riallineamento 2020. Le somme sono state restituite alla RAS, come da documento emesso in data 15 novembre 2022 n. 90221304;
- € - 148.409,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria-Conguaglio Riallineamento Triennale 2020;
- € - 2.195.412,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Conguaglio Riallineamento 2021;
- € - 144.990,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Conguaglio Riallineamento Triennale 2021;
- € - 63.090,80 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Conguaglio Riallineamento Anno 2020;
- € - 603.464,60 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metro - Conguaglio Riallineamento Anno 2020. Le somme sono state restituite alla RAS, come da documento emesso in data 15 novembre 2022 n. 90221304;
- € - 330.891,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metro - Conguaglio Riallineamento Anno 2021;
- € - 917.569,04 Contratto di Servizio Trasporto su Gomma- Contributo Servizi Aggiuntivi COVID 19 Anno 2020.

Nella voce "Crediti verso clienti" sono compresi i crediti verso la società che gestisce il Servizio di Trasporto

urbano di Cagliari per l'importo di € 370.782,86 determinato attraverso il metodo di calcolo utilizzato per l'anno precedente applicato alla produzione chilometrica dell'esercizio.

Sono compresi, inoltre, € 366.710, relativi a note di credito da ricevere dai fornitori per conguagli chilometrici relativi alle manutenzioni full service effettuate sui rotabili aziendali.

Il Fondo Svalutazione Crediti al 31/12/2021 è pari a € 531.119, nell'esercizio in corso non sono state ritenute necessarie ulteriori svalutazioni.

Crediti verso Imprese Collegate

Tale voce si riferisce al credito verso il Consorzio C.C.T.S. in liquidazione per € 15.000,00

Crediti verso controllanti

Tale voce si riferisce ai crediti non commerciali verso la Regione Sardegna per euro 22.305.027,47 così composto:

- € 1.064.215,00 Oneri Malattia 2021. Tali somme sono state incassate nel corso dell'esercizio 2022;
- € 8.333.706,00 CCNL Quota RAS anno 2021. Tali somme sono state incassate nel corso dell'esercizio 2022;
- € 3.455.439,00 CCNL Quota Stato anno 2021. Tali somme sono state cedute pro soluto a primario Istituto finanziario nel corso dell'esercizio 2022
- € 39.549,92 Contributi compensativi Agevolazioni tariffarie TPL. Invalidi 4° Trimestre 2021. Tali somme sono state incassate nel corso dell'esercizio 2022;
- € 58.191,00 Sistemi di informazione alla clientela. Importo richiesto con nota ARST n. 7801 del 18/5/2016;
- € 10.523,44 Emettrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8). Credito iscritto nel Bilancio ARST Spa anno 2015;
- € 3.512,22 Emettrici automatiche di titoli di viaggio - 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.
- € 1.821.593,93 Progetto Trenino Verde Credito maturato al 31/12/2018. Tale credito fa

riferimento all'Accordo Procedimentale Quadro (APQ) Sviluppo Locale, convenzione RAS n. 3 del 5 marzo 2010.

- € 838.523,00 CCNL 2015 Contratto di Servizio Ferro 2019. Per tale credito è stato iscritto un apposito fondo svalutazione di pari importo, in attesa di definizione con la RAS;
- €- 838.523,00 Fondo svalutazione crediti CCNL 2015;
- € 1.235.454,06 Smaltimento rifiuti ex G.G. FdS;
- € 1.457.132,38 Ristoro per riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia COVID-19 a valere sul Fondo istituito dal D.L. n.34 del 2020 "Decreto Rilancio". Anno 2020;
- € 1.892.754,00 Ristoro per riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia COVID-19 a valere sul Fondo istituito dal D.L. n.34 del 2020 "Decreto Rilancio". Anno 2021;
- € 176.257,10 Manutenzione Straordinaria del Museo delle Ferrovie di Monserrato, credito maturato nel 2020;
- € 1.533.637,50 Materiale Rotabile Ferro FSC14-20, Residuo 2° acconto;
- € 741.603,35 Metro Ca San Gottardo-Policlinico, saldo quota capitale sentenza Tribunale di Cagliari, contenzioso con ditta Fabiani;
- € 94.087,50 Manutenzione straordinaria Piazzali e Depositi Aziendali;
- € 142.500,00 Riqualficazione Tecnica e Architettonica Autostazione Piazza Matteotti;
- € 205.000,00 Realizzazione Deposito Ferroviario di Sassari.

Crediti tributari

I crediti tributari, pari a € 1.189.185,00, sono composti da:

- € 557.273,00 credito verso l'Erario per IVA. Tale credito è relativo all'IVA degli esercizi 2007 e 2008 della ex GG. FdS per il quale sono in corso le procedure per il rimborso - € 62.198,00 residuo credito verso l'Erario per IRES 2020;
- € 100.642,00 credito verso l'Erario per IRES 2021;
- € 469.072,00 credito verso l'Erario per IRAP 2021;

Crediti verso altri

Nella voce "*Crediti verso altri*" assumono particolare rilevanza:

- € 685.769,42, verso l'Agenzia delle Dogane relativi ai rimborsi Accise sul gasolio per autotrasporto del 4° trimestre 2021 e per i quali è stata effettuata nel corso del 2022 la compensazione con altri tributi e contributi;
- € 1.887.017,00 verso il Ministero dei Trasporti per interessi maturati per la causa relativa al CCNL 2008/2009 ex FdS. A fronte di tale credito è stato iscritto nell'esercizio 2018 un fondo svalutazione di pari importo;
- €- 1.887.017,00 Fondo svalutazione crediti per causa relativa al CCNL 2008/2009;
- € 616.098,79 per cartelle Equitalia emesse per conto della Società per sanzioni

amministrative.

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

	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	20.360.279	9.320.997	29.681.276	29.681.276	0
Crediti verso imprese controllate iscritti nell'attivo circolante	0	0	0	0	0
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante	15.000	0	15.000	0	15.000
Crediti verso imprese controllanti iscritti nell'attivo circolante	26.317.550	-4.012.523	22.305.027	22.305.027	0
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante	0	0	0	0	0
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	680.622	508.563	1.189.185	1.189.185	0
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	0	0	0		
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	2.466.831	396.846	2.863.677	2.604.282	259.395
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	49.840.282	6.213.883	56.054.165	55.779.770	274.395

Crediti - Ripartizione per area geografica

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 6 del Codice Civile si segnala che tutti i crediti iscritti sono realizzati in Italia.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprese nell'attivo circolante risultano pari a € 63.622.339 (€ 67.137.631 nel precedente esercizio).

Tra le disponibilità liquide sono state imputate anche le disponibilità liquide vincolate relative a contributi per

investimenti incassati dalla RAS per € 59.432.196, in conformità a quanto previsto dall'OIC n. 14.

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	66.972.375	-3.603.268	63.369.107
Denaro e altri valori in cassa	164.986	88.246	253.232
Totale disponibilità liquide	67.137.361	-3.515.022	63.622.339

RATEI E RISCONTI ATTIVI

I risconti attivi sono pari a € 1.411.899 (€ 1.213.446 nel precedente esercizio) e sono riferiti ai premi assicurativi pagati anticipatamente nel 2021 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:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei attivi	0	0	0
Risconti attivi	1.213.446	198.453	1.411.899
Totale ratei e risconti attivi	1.213.446	198.453	1.411.899

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

ANALISI DEL PASSIVO E PATRIMONIO NETTO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 20.066.535 (€ 19.948.789 nel precedente esercizio).

Nel prospetto riportato 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':

	Valore di inizio esercizio	Altre destinazioni
Capitale	819.000	0
Riserve di rivalutazione	8.898.490	0
Riserva legale	188.574	0
Altre riserve		
Riserva straordinaria	5.238.627	0
Riserva avanzo di fusione	4.560.232	0
Totale altre riserve	9.798.859	0
Utile (perdita) dell'esercizio	243.866	-243.866
Totale Patrimonio netto	19.948.789	-243.866

	Riclassifiche	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	0		819.000
Riserve di rivalutazione	0		8.898.490
Riserva legale	243.865		432.439
Altre riserve			
Riserva straordinaria	0		5.238.627
Riserva avanzo di fusione	0		4.560.232
Totale altre riserve	0		9.798.859
Utile (perdita) dell'esercizio	0	117.747	117.747
Totale Patrimonio netto	243.865	117.747	20.066.535

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

	Valore di inizio esercizio	Altre destinazioni
Capitale	819.000	0
Riserve di rivalutazione	8.898.490	0
Riserva legale	108.072	0
Altre riserve		
Riserva straordinaria	5.238.627	0
Riserva avanzo di fusione	4.560.232	0
Totale altre riserve	9.798.859	0
Utile (perdita) dell'esercizio	80.502	-80.502
Totale Patrimonio netto	19.704.923	-80.502

	Riclassifiche	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	0		819.000
Riserve di rivalutazione	0		8.898.490
Riserva legale	80.502		188.574
Altre riserve			
Riserva straordinaria	0		5.238.627
Riserva avanzo di fusione	0		4.560.232
Totale altre riserve	0		9.798.859
Utile (perdita) dell'esercizio	0	243.866	243.866
Totale Patrimonio netto	80.502	243.866	19.948.789

Disponibilità ed utilizzo delle voci di patrimonio netto

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, comma 1 numero 7-bis del Codice Civile 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 dal prospetto sottostante:

	Importo	Origine/natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile
Capitale	819.000	Apporto dei Soci		0
Riserve di rivalutazione	8.898.490	Rivalutazione beni impresa 2007	B	8.898.490
Riserva legale	432.439	Riserva di utili	B	432.439
Altre riserve				
Riserva straordinaria	5.238.627	Apporto dei Soci	B	5.238.627
Riserva avanzo di fusione	4.560.232	Avanzo di Fusione	B	4.560.232
Totale altre riserve	9.798.859			9.798.859

Totale	19.948.788			19.129.788
Quota non distribuibile				19.129.788
Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro				

A complemento delle informazioni fornite sul Patrimonio netto qui di seguito si specificano le seguenti ulteriori informazioni.

Riserve di rivalutazione

La composizione delle riserve di rivalutazione è la seguente:

	Valore di inizio esercizio	Valore di fine esercizio
Legge n. 408/1990	8.898.490	8.898.490
Altre rivalutazioni		
Totale Riserve di rivalutazione	8.898.490	8.898.490

Riserva indisponibile Art. 60, comma 7-ter D.L. 104/2020

La composizione della riserva indisponibile è la seguente:

Perdite e riduzioni di capitale

Con riferimento alle perdite d'esercizio superiori a un terzo del capitale, nelle differenziate fattispecie che siano tali o meno da ridurre il capitale sotto il limite di legge, conseguite nell'esercizio e nell'esercizio precedente a quello in corso, si evidenzia ai sensi del comma 4, dell'art. 6 del D.L. 23/20 come modificato dall'art. 1 comma 266 del L. 178/2020 e successivi provvedimenti ed emendamenti, le movimentazioni intervenute nell'esercizio che non sono presenti in bilancio perdite di esercizi precedenti.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 6.478.713 (€ 8.843.009 nel precedente esercizio).

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

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	8.843.009	8.843.009
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	938.841	938.841
Utilizzo nell'esercizio	1.501.749	1.501.749
Altre variazioni	-1.801.388	-1.801.388
Totale variazioni	-2.364.296	-2.364.296
Valore di fine esercizio	6.478.713	6.478.713

Il fondo per Rischi e Oneri al 31/12/2021 risulta così composto

— fondo cause di lavoro € 3.179.594,46 (€ 2.699.594,46 nel precedente esercizio). Di cui € 1.200.000,00 per la causa contro INAIL pendente davanti alla Corte di Cassazione, considerato che il giudizio di Appello ha visto soccombere ARST; € 1.380.000,00 per la probabile causa dei dipendenti della Società finalizzata al riconoscimento delle differenze retributive e contributive riconosciute dalla sentenza della Corte di Cassazione n.13425 del 2019, di cui € 900.000,00 accantonati nel precedente esercizio e € 480.000,00 accantonati nell'esercizio 2021. In seguito a tale sentenza risultano già pervenuti numerosi ricorsi.

— fondo contenziosi con fornitori € 215.179,65 (come nel precedente esercizio);

— fondo per il risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007, risulta completamente utilizzato nell'esercizio in chiusura (€ 8.771,22 nel precedente esercizio) a seguito del pagamento a favore degli eredi;

— fondo cause per lavori € 416.983,67 (€ 2.218.373,00 nel precedente esercizio) di cui € 305.610,67 per la definizione della causa con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo – Policlinico e € 111.373,00 per una causa in corso con il fornitore dei lavori per la costruzione del Centro Intermodale di Sassari, entrambi ritenuti congrui e cautelativi per la Società. La sentenza emessa in data 29/03/2022 dal Tribunale di Cagliari, per il contenzioso con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo – Policlinico, ha rigettato le domande proposte dalla Fabiani s.r.l. e quelle avanzate dalla CIR Ambiente s.p.a. e dalla Project Automation s.p.a. e condannato l'ARST al pagamento della quota relativa agli interessi e spese, pari a € 305.610,67. Considerato che per la causa in oggetto negli esercizi precedenti sono stati accantonati € 2.107.000,00, a seguito della definizione della vertenza la Società ha ritenuto opportuno adeguare il fondo provvedendo a liberare la somma di € 1.801.389,33, lasciando accantonata la differenza.

— fondo riqualificazione del patrimonio € 231.477,00 (come nel precedente esercizio), costituito nel 2017 per la riqualificazione del patrimonio ex Gestioni Governative cedute dalla RAS in comodato alla Società e adeguatamente ridotto nell'esercizio precedente sulla base delle attività svolte;

— fondo per la riparazione dei tram danneggiati nel sinistro metrotranviario avvenuto a Cagliari il 19/01/2016, € 1.865.000,00 rimborsate dall'assicurazione e accantonate nell'esercizio 2018 in attesa di valutare i preventivi per la riparazione dei mezzi. Alla data di chiusura del presente Bilancio i lavori sono in corso;

— fondo rinnovo CCNL € 570.476,94 (€ 1.191.337,00 nel precedente esercizio) costituito nel 2020 per far fronte all' Una Tantum previsto dall'Accordo Nazionale siglato in data 17/6/2021, utilizzato nell'esercizio in chiusura per € 1.079.701,18 e opportunamente adeguato nel corso dell'esercizio per € 458.841,12, accantonati per la quota di competenza 2021.

— fondo per ristori Titoli di Viaggio, risulta completamente utilizzato nell'esercizio in chiusura (€ 413.276,96 nel precedente esercizio). Si tratta di risorse ottenute dal Ministero per i mancati introiti da Titoli di Viaggio determinati dall'emergenza sanitaria COVID-19, per le linee di attività Ferro e Metro Trasporto, non di competenza dell'esercizio 2020, accantonate in attesa di definizione dell'eventuale utilizzo nel 2021. Poiché a seguito della compilazione degli schemi ministeriali anche per l'esercizio 2021 non risultano spettanti i ristori per mancati introiti da TDV si è proceduto alla restituzione alla RAS delle somme incassate a titolo di

acconto per le linee di business in oggetto.

Trattamento di Fine Rapporto

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 18.175.844 (€ 19.589.657 nel precedente esercizio).

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

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	19.589.657
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	713.301
Utilizzo nell'esercizio	2.127.114
Totale variazioni	-1.413.813
Valore di fine esercizio	18.175.844

DEBITI

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 70.076.351 (€ 64.530.265 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Debiti verso banche	15.201.999	-1.000.866	14.201.133
Debiti verso fornitori	35.424.434	6.129.111	41.553.545
Debiti tributari	1.793.538	-61.399	1.732.139
Debiti vs.istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.974.727	1.182.112	4.156.839
Altri debiti	9.135.567	-702.872	8.432.695
Totale	64.530.265	5.546.086	70.076.351

Di seguito viene riportata la suddivisione dei debiti:

- debiti verso banche per anticipazione fatture per € 14.201.133. La Società nell'esercizio in chiusura è dovuta ricorrere all'anticipazione bancaria delle fatture emesse nei confronti della RAS per fronteggiare le normali esigenze finanziarie dell'esercizio;
- debiti verso fornitori ordinari per € 41.553.545. 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, pari a € 10.368.511. Inoltre, sono incluse le note di credito da emettere nei confronti della RAS per € 6.865.397 relative ai

conguagli per i riallineamenti dei PEF da Contratti di Servizio, dettagliati nella sezione "Crediti verso clienti";

- debiti tributari per € 1.732.139. Si tratta per € 1.463.434 di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi del mese di novembre e dicembre 2021 e della 13° mensilità, scadenti nei mesi di gennaio e febbraio 2022; per € 207.521 di IVA a debito, per € 61.184 di Tassa Rifiuti;
- debiti verso istituti previdenziali per € 4.156.839. Si tratta in parte delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2021 e della 13° mensilità, scadenti a gennaio 2022 e in parte delle quote per previdenza complementare di competenza dell'ultimo trimestre 2021;
- altri debiti per € 8.432.695 costituiti prevalentemente da:
 - € 4.644.508 relativi alle competenze spettanti al personale dipendente nel mese di dicembre 2021, pagate a gennaio 2022;
 - € 1.104.400 relativi alla quota di finanziamento versata dalla Regione Sardegna per l'acquisto di nuovi autobus per conto di altri operatori. ARST, infatti, è la Mandataria capogruppo dell'ATI costituita con altri operatori del settore in data 09/04/2019 per la fornitura di n.106 autobus, di cui n. 41 destinati all'ARST; - € 1.000.000 relativi alla quota di cofinanziamento versata dai Mandanti dell'ATI (di cui ARST è la Mandataria) costituita con altri operatori del settore per l'acquisto di n. 63 autobus;
 - € 898.681 relativi alla restituzione di Titoli di Viaggio invenduti effettuata dalla Società che si occupa della vendita e della distribuzione dei Titoli di Viaggio alle rivendite dislocate nel territorio della regione Sardegna;
 - € 118.612 relativi a penali incassate o trattenute ai fornitori per acquisto autobus in Associazione Temporanea di Impresa con altri operatori, in attesa di definire la corretta destinazione;
 - € 607.177 per depositi cauzionali incassati per contratti in essere.

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 codice civile:

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata superiore a 5 anni
Debiti verso banche	15.201.999	-1.000.866	14.201.133	14.201.133	0	0
Debiti verso fornitori	35.424.434	6.129.111	41.553.545	41.553.545	0	0
Debiti tributari	1.793.538	-61.399	1.732.139	1.732.139	0	0
Debiti verso istituti di previdenza e di	2.974.727	1.182.112	4.156.839	4.156.839	0	0

sicurezza sociale						
Altri debiti	9.135.567	-702.872	8.432.695	8.432.695	0	0
Totale debiti	64.530.265	5.546.086	70.076.351	70.076.351	0	0

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 € 232.729.392 (€ 226.146.837 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.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti passivi	226.146.837	6.582.555	232.729.392
Totale ratei e risconti passivi	226.146.837	6.582.555	232.729.392

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 Codice Civile viene esposta nei seguenti prospetti la ripartizione dei ricavi per categorie di attività:

	Categoria di attività	Valore esercizio corrente
	Ricavi delle Vendite	15.270.928
	Contratti di Servizio	102.785.717
	Altri Ricavi da Traffico	165.893
Totale		118.222.538

Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per area geografica

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

	Area geografica	Valore esercizio corrente
	ITALIA	118.222.538
Totale		118.222.538

Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 30.895.704 (€ 28.848.471 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	Valore esercizio precedente	Variazione	Valore esercizio corrente
Contributi in conto esercizio	4.778.683	-1.015.520	3.763.163
Altri			
Contributi in conto capitale (quote)	6.855.556	148.383	7.003.939
Altri ricavi e proventi	17.214.232	2.914.370	20.128.602
Totale altri	24.069.788	3.062.753	27.132.541
Totale altri ricavi e proventi	28.848.471	2.047.233	30.895.704

Contributi in conto esercizio

I Contributi in conto esercizio sono iscritti tra i ricavi della produzione del conto economico per complessivi € 3.763.163 e sono relativi al saldo riconosciuto dal Ministero per l'anno 2020 per € 1.870.409 e all'acconto per l'anno 2021 per € 1.892.754, a valere sul Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 "Decreto Rilancio". Il Fondo ha la finalità di compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri, oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi derivanti dall'emergenza epidemiologica COVID-19.

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 € 28.530.437 (€ 21.389.584 nel precedente esercizio).

Tra i costi per materie prime, sussidiarie e di consumo sono iscritte le due classi di costi più rilevanti, costi per gasolio per € 19.882.385 e costi per ricambi per € 7.047.951

Spese per Servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 30.775.438 (€ 23.438.092 nel precedente esercizio).

Tra le spese per servizi sono contabilizzati gli oneri per subappalti dei servizi aggiuntivi, effettuati con vettori privati, a seguito dell'emergenza COVID-19, pari a € 7.353.216.

Spese per Godimento Beni di Terzi e Operazione di Locazione Finanziaria

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 193.729 (€ 193.344 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	Valore esercizio precedente	Variazione	Valore esercizio corrente
Affitti e locazioni	193.344	385	193.729
Totale	193.344	385	193.729

Accantonamenti per Rischi

Gli accantonamenti per rischi sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 938.841,00.

La composizione delle singole voci è così costituita:

- accantonamento per il rinnovo CCNL Autoferrotranvieri pari a € 458.841,12, è stato effettuato al fine del riconoscimento dell'indennità "Una Tantum" prevista dall'Accordo Nazionale siglato in data 17/6/2021. La somma accantonata è stata determinata, per l'esercizio 2021, riparametrando sulla base del parametro medio aziendale e del numero medio di personale beneficiario l'indennità riconosciuta..

· accantonamento relativo alla causa per retribuzione variabile pari a € 480.000,00 , finalizzata al riconoscimento delle differenze retributive e contributive convenute dalla sentenza della Corte di Cassazione n.13425 del 2019 è stato effettuato per far fronte alle possibili cause intentate dai dipendenti della Società, tenendo conto del numero medio dei dipendenti nel 2021, i giorni di ferie spettanti nell'anno e la retribuzione giornaliera per gli stessi.

	Valore esercizio corrente
Accantonamento per rinnovo CCNL Autoferrotranvieri	458.841
Accantonamento per causa retribuzione variabile	480.000
Totale Accantonamenti per rischi	938.841

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 2.030.073 (€ 1.989.640 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	Valore esercizio precedente	Variazione	Valore esercizio corrente
Imposte di bollo	3.032	18.073	21.105
ICI/IMU	286.101	28.469	314.570
Imposta di registro	1.943	-630	1.313
IVA indetraibile	54.027	-30.535	23.492
Abbonamenti riviste, giornali ...	10.847	2.012	12.859
Contributi associativi	387.561	-188.586	198.975
TARI	402.327	-52.913	349.414
Tassa possesso veicoli di linea	393.702	-9.815	383.887
Altri oneri di gestione	450.100	274.358	724.458
Totale	1.989.640	40.433	2.030.073

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi Finanziari

Tra i proventi finanziari sono stati iscritti gli interessi su depositi bancari pari a € 12.639 (€ 10.073 nell'esercizio precedente).

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 € 1.357.396.

Tale importo è determinato sia dal costante ricorso all'indebitamento della Società nei confronti della banca,

che dal ritardo nei pagamenti dei fornitori ordinari.

Nell'esercizio 2021 si è registrata una riduzione della spesa per interessi passivi di € 415.416,00 rispetto all'esercizio precedente, confermando il trend in diminuzione del 2020.

Persiste, comunque, la necessità di ricorrere all'anticipazione bancaria a causa delle modalità di rimborso, da parte della Regione Sardegna e da parte del Ministero, degli oneri sostenuti dalla Società per i rinnovi CCNL degli anni precedenti.

PROVENTI E ONERI ECCEZIONALI

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 13 del C.C., si evidenzia che nell'esercizio non sono stati iscritti proventi e oneri di entità o incidenza eccezionali.

IMPOSTE SUL REDDITO

La composizione di tale voce è determinata dall'IRES e dall'IRAP imputati nell'esercizio come illustrato nella tabella seguente.

	Imposte correnti	Imposte relative a esercizi precedenti	Imposte differite	Imposte anticipate	Proventi (oneri) da adesione al regime consolidato fiscale/trasparenza fiscale
IRES	0	2.157	0	0	
IRAP	3.226	-1.935.567	0	0	
Imposte sostitutive	0	0			
Totale	3.226	-1.933.410	0	0	0

Le imposte relative agli esercizi precedenti e imputate nell'esercizio corrente sono composte come segue:

- € 1.903.513,00 incassati nel corso dell'esercizio a titolo di restituzione IRAP, pagati per gli anni 2007-2008, a seguito della definizione del contenzioso con l'Agenzia delle Entrate;
- € 32.053,66 imputati in diminuzione per adeguamento dell' IRAP di competenza dell'anno 2020;
- € 2.157,00 imputati in aumento per adeguamento dell' IRES di competenza dell'anno 2020;

Nell'esercizio in chiusura non sono state iscritte delle imposte differite.

ALTRE INFORMAZIONI

Dati sull'Occupazione

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

	Numero medio
Dirigenti	11
Impiegati e Coordinatori	166
Operai	141
Altri dipendenti	1.647
Totale Dipendenti	1.965

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 codice civile.

L'Amministratore della Società, attualmente in carica, non percepisce alcun compenso, come previsto dalle vigenti disposizioni normative.

I compensi spettanti al Collegio Sindacale sono pari a € 56.977,04

	Sindaci
Compensi	56.977

Compensi al Revisore Legale

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..

Tali compensi ammontano a € 24.114,92.

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	24.115
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	24.115

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.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Come è del tutto evidente, non può essere rappresentata una attendibile evoluzione della gestione nel 2022 senza considerare l'impatto economico sui costi aziendali creato dalla guerra Russia-Ucraina. Inoltre deve essere adeguatamente valutato lo stato dei vigenti Contratti di Servizio con la Regione.

Come è noto, esiste un disallineamento tra le scadenze dei diversi CdS: il contratto del Trasporto Ferroviario TPL, pur scaduto il 31.12.2021 e prorogato al 31.12.2022, è – nel momento in cui si presenta all'approvazione del Socio il presente Bilancio – in fase di prossima sottoscrizione.

Si è infatti pervenuti alla conclusione della procedura prevista da ART ed avviata proprio nel 2021 dall'Assessorato dei Trasporti attraverso l'Avviso di Preinformazione, e proseguita con la discussione dei termini e contenuti del nuovo Contratto, che è stata approfondita e riverificata per alcuni mesi.

In questo senso, considerato che il CdS per la Manutenzione della Infrastruttura Ferro/Metro è stato già sottoscritto a suo tempo ed ha scadenza 2029, è possibile valutare con ottimismo l'evoluzione futura delle **attività ferroviarie TPL**. Alla stabilizzazione del quadro normativo contrattuale occorre infatti aggiungere il prossimo completamento di importanti interventi sulla sicurezza della circolazione (ACCM) e l'immissione in servizio nel primo trimestre 2022 dei nuovi treni STADLER destinati alla Sede di Cagliari. Un ulteriore elemento di ottimismo è dato dal finanziamento di 140 milioni di euro - nell'ambito del Fondo Complementare PNRR – per il nuovo collegamento ferroviario attraverso l'esercizio mediante treni ad idrogeno, tra la linea SS-AHO e l'Aeroporto di Alghero.

Dal punto di vista del traffico, si ha motivo di ritenere che le importanti innovazioni introdotte sul sistema di circolazione, unite alla disponibilità di rotabili modernissimi e dotati di tutti i comfort attualmente disponibili, possano diventare decisivi per la crescita significativa dei viaggiatori specie sulle tratte più brevi. Con l'esercizio dell'opzione per l'acquisto degli ulteriori 8 treni previsti dall'Accordo di programma, l'intero parco rotabili del sistema ferroviario regionale sarà rinnovato.

Analoghe considerazioni possono essere espresse per i **servizi metrotranviarie** che, come è stato sinteticamente rappresentato anche in altre parti del presente Bilancio, sono oggetto di importantissimi sviluppi infrastrutturali che ne ampliano l'accessibilità territoriale, ne qualificano l'integrazione con il resto dei servizi aziendali e consentono di incrementare notevolmente la percezione di qualità e dinamicità dell'Azienda.

Per i servizi metrotranviari il relativo CdS è prossimo alla scadenza e si è in attesa di specifiche determinazioni da parte della Regione Sardegna. Anche in questo caso tuttavia, i significativi ed importanti interventi di **sviluppo delle reti di Cagliari e Sassari** in corso di realizzazione o progettazione, inducono a ritenere che tale linea di attività sia in grado di proseguire nel netto miglioramento delle performance nel breve-medio termine. Nel 2023, salvo imprevisti al momento non ipotizzabili, verrà avviata anche l'estensione della rete di MetroSassari verso Li Punti rendendo l'intero sistema metrotranviario dell'area sassarese in grado di soddisfare le esigenze di mobilità urbana di una importante ed ulteriore quota di cittadini sassaresi.

Sempre in tema di CdS, la scadenza del **contratto Gomma** - largamente quello principale sotto ogni profilo e prevista per il 31.12.2023 - richiede un'attenzione particolare e costante sebbene l'intero quadro normativo

del settore, a partire da quello nazionale per finire a quello regionale e locale, è in ulteriore evoluzione e non consente al momento di esprimere previsioni specifiche.

Tuttavia, il forte rinnovamento della flotta in corso di realizzazione (circa il 70%), unito allo sviluppo di importanti progetti in tema di innovazione, transizione green (autobus elettrici, ibridi e ad idrogeno) e di attenzione al cliente che si concretizzeranno a breve, va nella direzione di un chiaro rafforzamento dell'Azienda sul mercato di riferimento che consente di guardare al futuro con ottimismo senza particolari condizionamenti prodotti dall'eventuale evoluzione normativa.

Infine, il CdS per la manutenzione dell'**infrastruttura ferroviaria turistica** avrà scadenza il 31.12.2023 e non sono prevedibili ad oggi particolari variazioni. A questo proposito va comunque riservata una particolare attenzione al tema della sottoscrizione di uno specifico **Contratto di servizio per il trasporto turistico**, resa assolutamente necessaria dalla destinazione esclusiva dei rotabili provenienti dal TPL per realizzare il servizio in premessa, considerato che i rotabili richiedono una costante manutenzione pena blocco obbligatorio del servizio.

Nel complesso vi sono pertanto elementi convincenti per ritenere stabile l'evoluzione dell'operatività aziendale con prospettive che, seppure cautamente, fanno ritenere verosimile un miglioramento generale della situazione ed un conseguente recupero delle performance ante COVID.

Tutto ciò è tuttavia condizionato, in modo per ora non determinabile in termini di durata, dalle conseguenze negative della guerra in Ucraina sui costi energetici e dall'impatto dell'inflazione che incideranno - in ogni caso - su tutti i costi di produzione.

Pur volendo considerare tali elementi comuni a tutte le Aziende e, quindi già all'attenzione del Governo Nazionale e Regionale per gli auspicabili interventi di sostegno e/o mitigazione dell'impatto economico negativo sui conti, resta forte la preoccupazione per i suddetti elementi di criticità che potrebbero mettere in discussione gli equilibri economici raggiunti con i nuovi CdS richiedendone la revisione.

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.

Informazioni Ex Art. 1, Comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124

In relazione al disposto di cui all'art. 1 c.125 della L. 124/2017, modificato dall'art. 35 del D.L. 34 del 30 aprile 2019, in merito all'obbligo di dare evidenza, in nota integrativa, delle somme di denaro eventualmente ricevute nell'esercizio di titoli, sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti di cui al comma 125 del medesimo articolo, la Società attesta che, nell'esercizio 2021, ha ricevuto le somme indicate nella seguente tabella:

ENTE EROGANTE	CAUSALE	IMPORTO
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. STUDENTI SET. OTT. 2020	494.798,65
R.A.S.	CONTRIBUTO ACC CONV. 8/2020	135.200,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. 4/2019- 3/2020	145.146,18
R.A.S.	ACCONTO ATTO AGGIUNTIVO METRO CA	350.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI GEN.- FEB. 2021	1.144.976,33
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI NOV.- DIC. 2020	181.827,77
R.A.S.	CONTRIBUTO. AGEVOL. TARIFF. INVALIDI 4 TRIM.2020/1 TRIM.2021	98.824,48
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI MAR.- APR. 2021	969.152,50
R.A.S.	RISTORO MANCATI RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO 2020	2.647.327,97
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. INVALIDI 2 TRIM. 2021	51.334,54
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI MAG.-GIU. 2021	736.323,00
R.A.S.	PAGAMENTO TERZA QUOTA 30% ACCM	3.311.960,49
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. STUDENTI ANTICIPO A.S. 2021-2022	754.093,75
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. INVALIDI 3 TRIM. 2021	37.789,30
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. STUDENTI LUG.- AGO. 2021	380.585,54
R.A.S.	RESIDUO CONTRIBUTO ACQUISTO N. 2 AUTOBUS CONSIP	1.081,48
R.A.S.	LIQUIDAZIONE 4 ACCONTO PROGETTO AREA VASTA	750.000,00
R.A.S.	LIQUIDAZIONE ACCONTO 25% FSC ROTABILI FERROVIARI	2.325.000,00
R.A.S.	LIQUIDAZIONE 2 ACCONTO ACCM	6.000.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI SET.- OTT. 2021	761.853,35
R.A.S.	2 ACCONTO ATTO AGGIUNTIVO METRO CA	525.000,00

Roberto Neroni

Amministratore Unico

FIRMATO