



018

ANNUAL
REPORT

a r s t

2018 KEY FACTS

RICAVI OPERATIVI	→	121.154.787	EURO
RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO	→	20.095.802	EURO
VALORE AGGIUNTO	→	70.540.054	EURO
METRO-KM	→	543.871	
TRENO-KM	→	1.081.235	
BUS-KM	→	37.513.376	
COMUNI SARDI SERVITI	→	369	SU 377
PASSEGGERI TRASPORTATI	→	21.362.400	



muoviamo la sardegna

ANNUAL REPORT



2018

PROPRIETÀ

La Società è controllata al 100%
dalla Regione Autonoma della Sardegna - RAS
Presidente della Giunta regionale
On.le Christian Solinas
Assessore dei Trasporti
Giorgio Todde



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

**DISCIPLINA
DI CONTROLLO**

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

MISSION

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

PROFILO

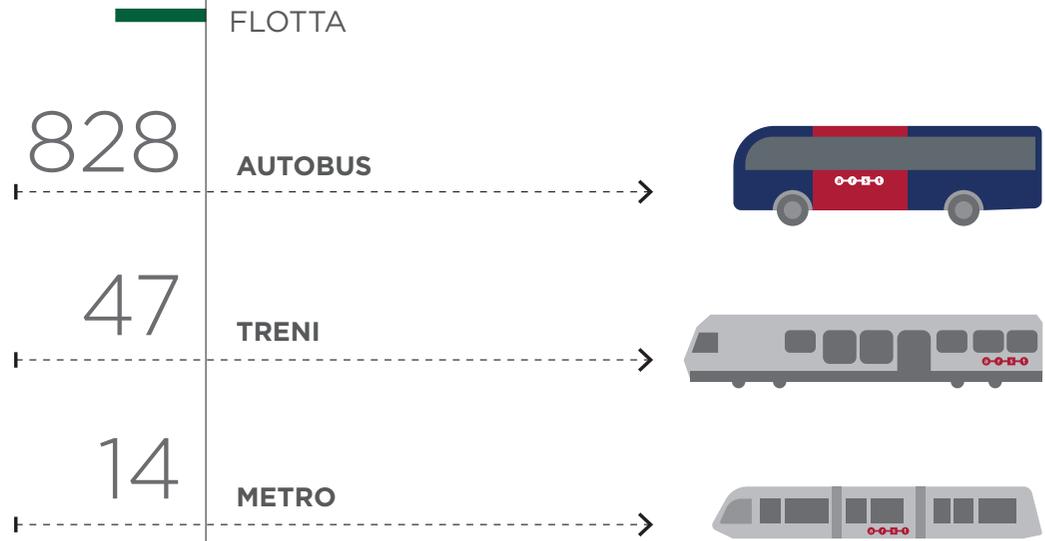
ARST è la maggiore Azienda di Trasporto Pubblico Locale in Sardegna e l'ottava in Italia per fatturato, tra le 450 imprese del settore del trasporto terrestre passeggeri. È un operatore multimodale che svolge la sua attività in maniera integrata su 5 diverse reti di trasporto: Ferrovia TPL, Ferrovia Turistica, Metro, Autobus extra-urbano e Autobus urbano. La Società, infatti, gestisce la ferrovia turistica "il Trenino Verde", tra i più importanti attrattori turistici della Sardegna. Le attività che ARST svolge per conto della Regione non si limitano a quelle legate alla mobilità delle persone, ma riguardano anche importanti Servizi di Ingegneria, di stazione appaltante e di gestione patrimoniale. Queste competenze diversificate e integrate sono il capitale immateriale con cui la Società si prepara ad affrontare le sfide del futuro, con la volontà di continuare - ieri, oggi come domani - a riconnettere persone e territori della Sardegna, accompagnandoli nella loro crescita economica e sociale.

ARST IN CIFRE

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



ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2018



ARST IN CIFRE

PASSEGGERI TRASPORTATI

21.362.400

PER ANNO

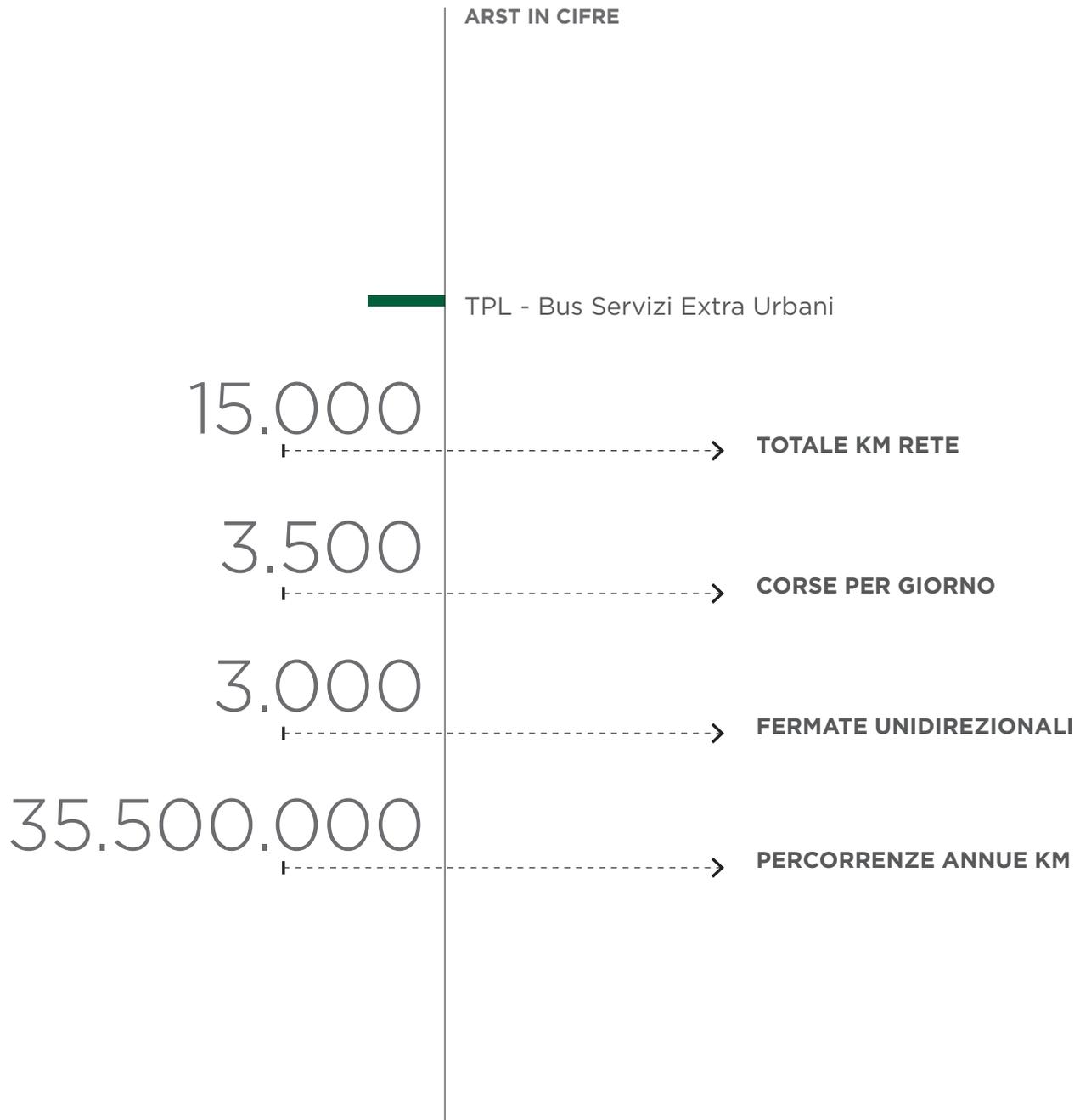
62.000

PER GIORNO

dati aggiornati
al 31-12-2018



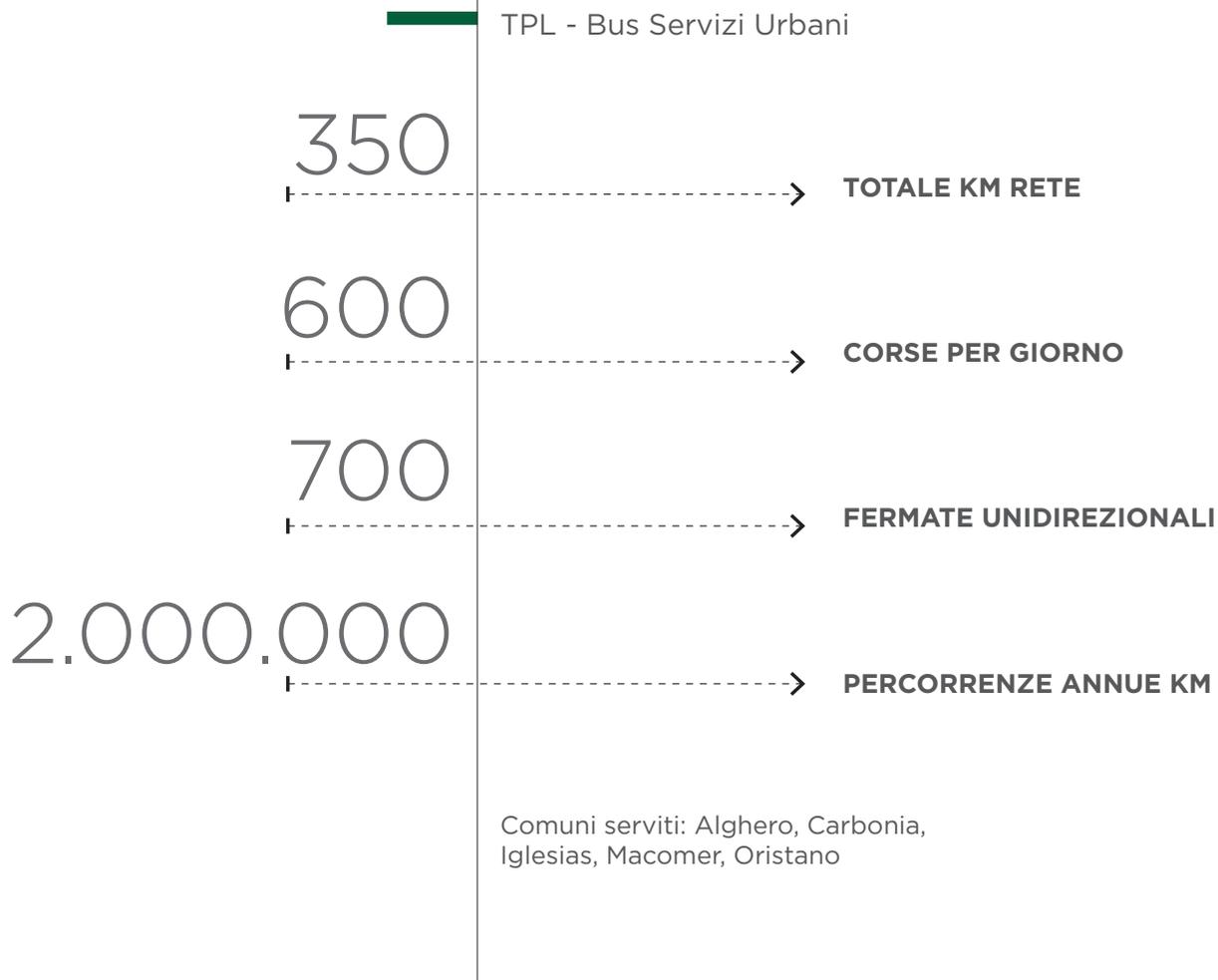
ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2018



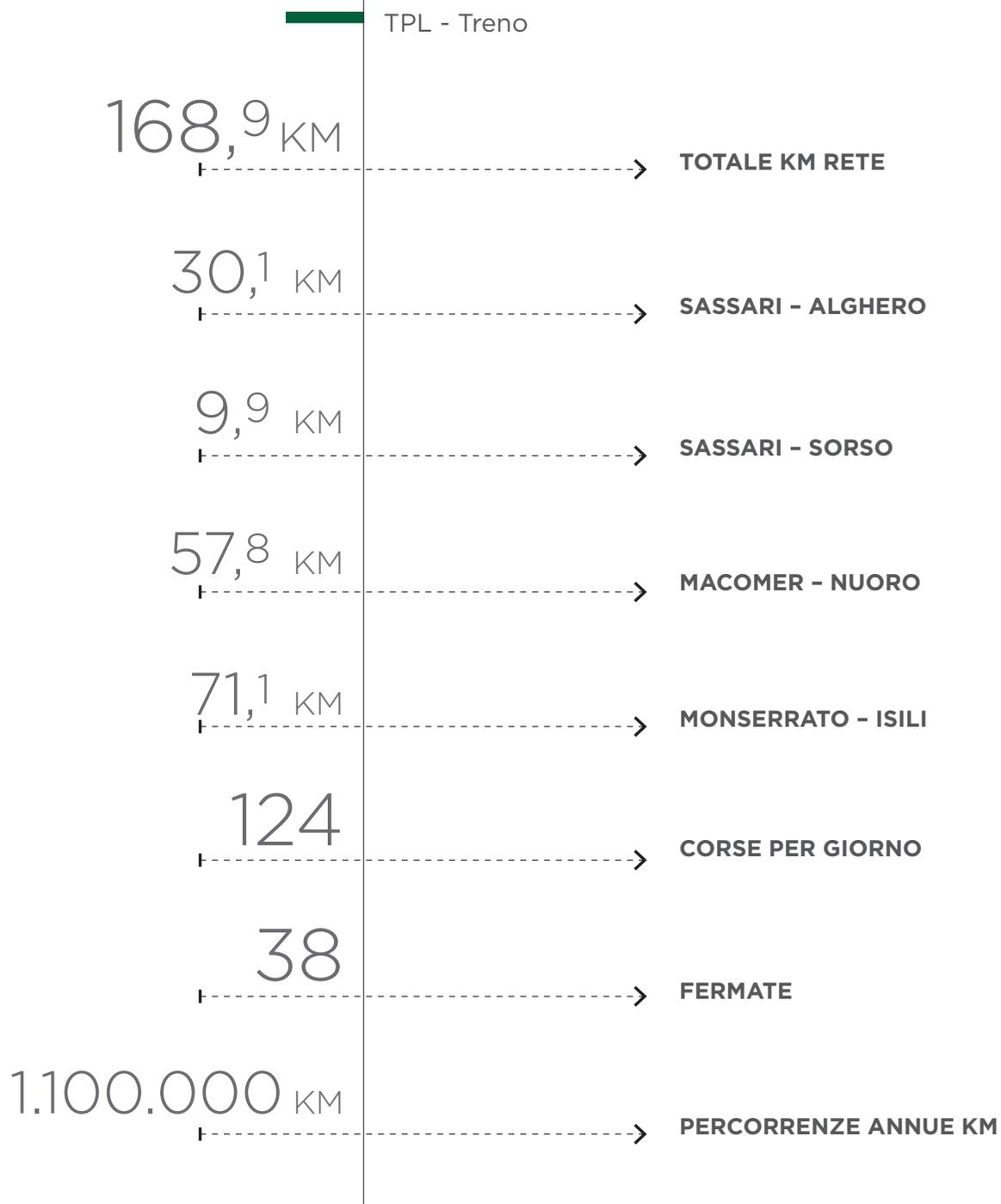
ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2018



ARST IN CIFRE



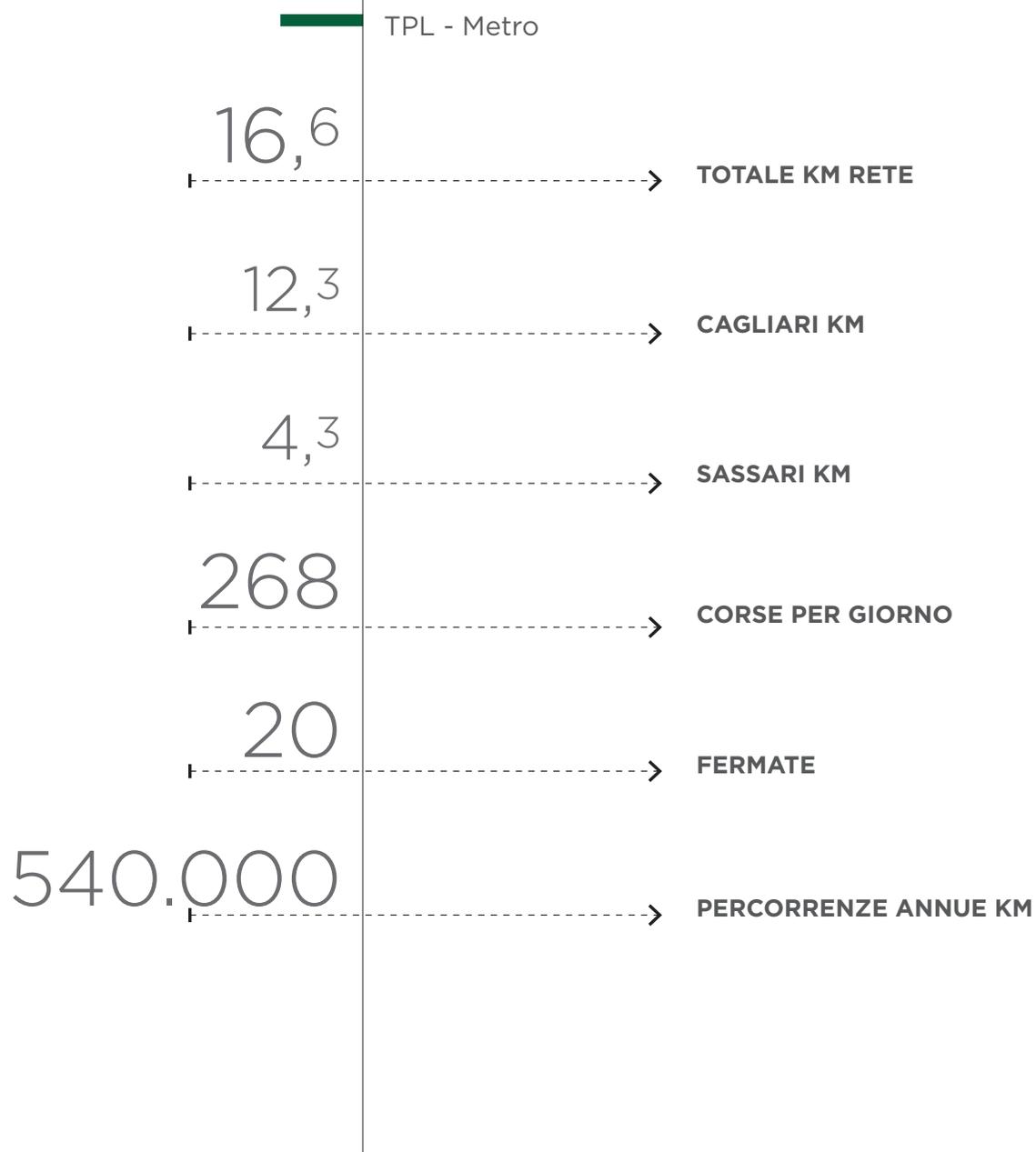
dati aggiornati
al 31-12-2018







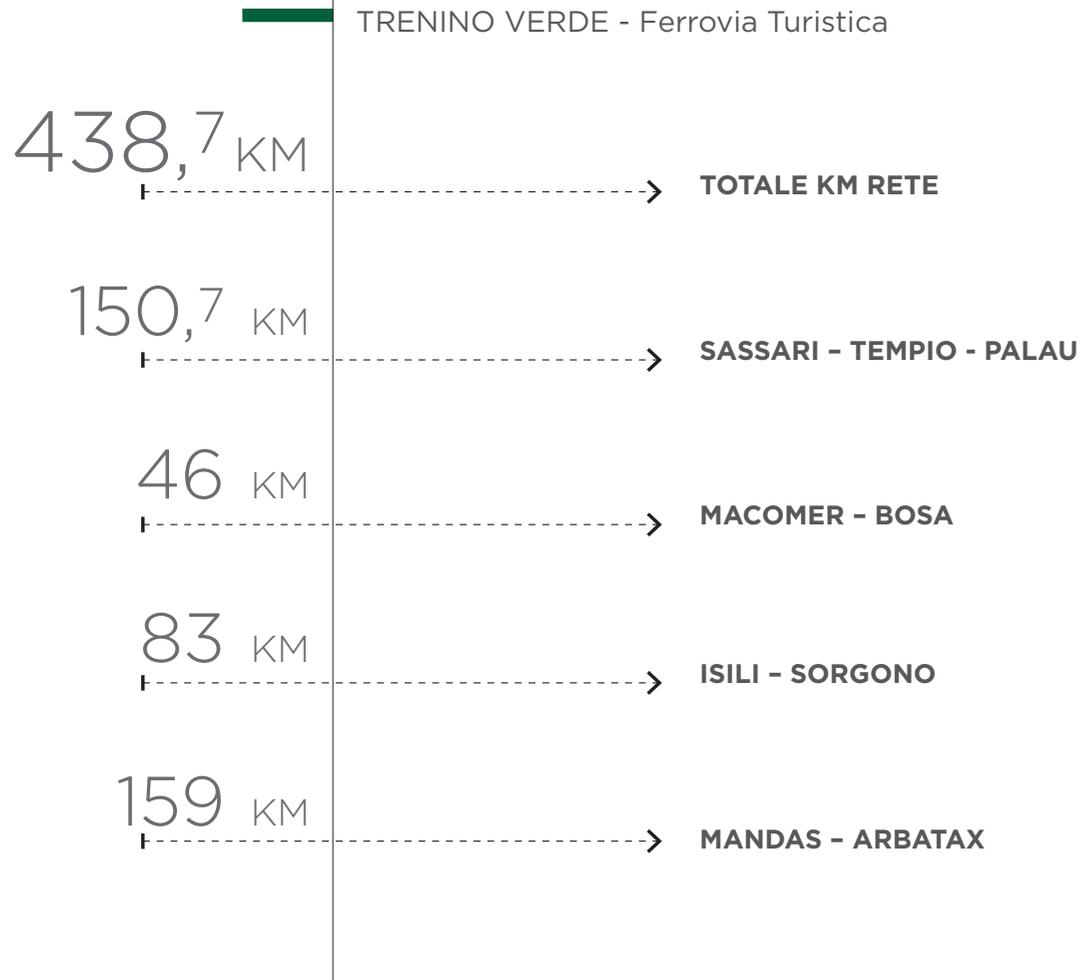
ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2018



ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2018





ARST IN CIFRE

SERVIZI DI INGEGNERIA

31 PROGETTI

in carico per investimenti in infrastrutture per la mobilità

775 MILIONI

valori in euro

il valore complessivo potenziale delle opere di cui **716 MILIONI** per la realizzazione delle opere **59 MILIONI** di Servizi di Ingegneria

SERVIZI PATRIMONIALI

Gestione di

6.450

particelle catastali trasferite dal demanio statale

1.843

già regolarizzate e trasferite a RAS

4.337

da regolarizzare

dati aggiornati al 31-12-2018





ORGANIZZAZIONE

SEDI TERRITORIALI AUTOMOBILISTICHE (STA)

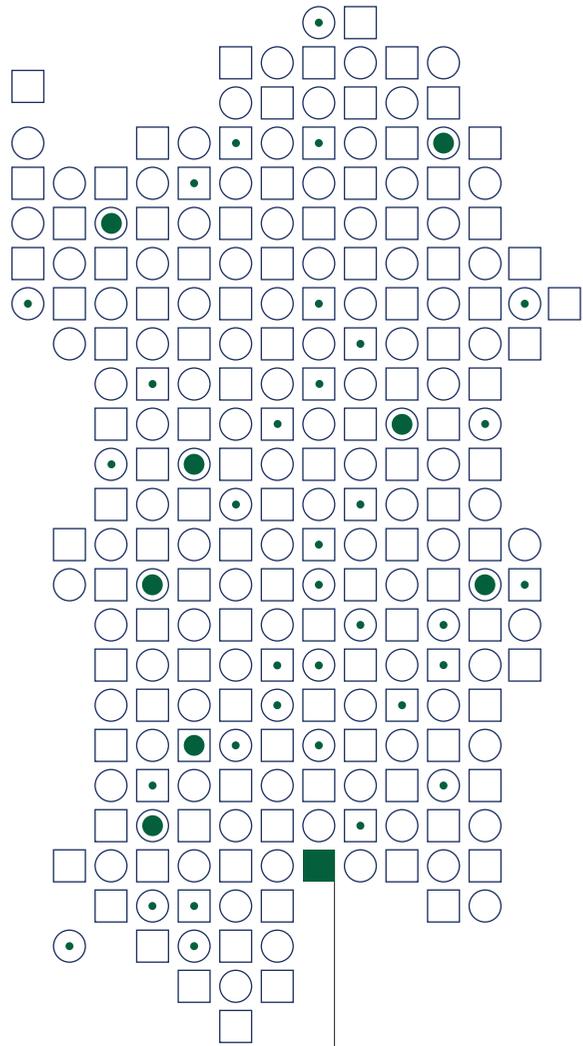
- Cagliari
- Sassari
- Nuoro
- Oristano
- Lanusei
- Iglesias
- Olbia
- Guspini

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

SEDI TERRITORIALI FERROVIARIE (STF)

- Cagliari
- Sassari
- Macomer



SEDE CENTRALE

Cagliari via Posada 8 - 10

ORGANI SOCIALI

ORGANO AMMINISTRATIVO

Amministratore Unico

Chicco Porcu

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Franco Di Ciula

Membri effettivi

Daniela Sacco

Lorenzo Tartaglione

ORGANO DI REVISIONE

Revisore

Enrico Gaia

STRUTTURA DIREZIONALE

Direttore Centrale

Carlo Poledrini

Vice Direttore

Salvatore Perra ⁽¹⁾

Direttore Esercizio Ferroviario Cagliari

Paolo Diana ⁽²⁾

Direttore Esercizio Ferroviario Sassari-Macomer

Giuseppe Roggero

Direttore Esercizio Metrotramviario

Felice Mulas

Direttore Esercizio Automobilistico

Francesca Sulis

Dirigente Servizio RUF - NEG

Salvatore Perra

Dirigente Servizio ISAT (3)

Franco Lai

Dirigente Servizio COMM

Alessandro Boccone

Dirigente Servizio MANLIN

Carlo Onano

Dirigente Servizio Tecnico

Ernesto Porcu

Responsabile Servizio BF

Simone Canu

Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione ⁽⁴⁾

Claudia Carboni

Responsabile Servizio CG

Alessandro Pibiri

Responsabile Servizio MRL ⁽⁵⁾

Silvestro Loddo

N.B.

(1) **Ettore Porceddu**, in carica fino a giugno 2019

(2) **Franco Lai**, in carica fino a giugno 2019

(3) **Paolo Diana**, in carica fino a giugno 2019

(4) **Francesco Pirisi**, in carica fino a febbraio 2019

(5) **Paolo Pezzuoli**, in carica fino a giugno 2019

LEGENDA E GLOSSARIO

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

Accisa sui Carburanti. È una tassazione presente in molti Paesi, giustificata dall'inquinamento che i carburanti producono e dalla spesa che gli enti pubblici devono sostenere per ridurre l'impatto ambientale che ne deriva. Le imprese locali esercenti servizi di trasporto pubblico possono chiedere il rimborso delle accise per abbattere i propri costi energetici, tuttavia, dal 2016 solo a condizione che i mezzi siano appartenenti alla classe di emissione energetica Euro 3 o seguenti.

ACCM. Apparato Centrale Computerizzato Multistazione. Controlla contemporaneamente più impianti di stazione e le relative tratte di blocco.

ANSF. Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. A decorrere dal 1° luglio 2019 subentra ad USTIF quale ente di controllo per la sicurezza ferroviaria, come da Decreto ANSF N.1/2019.

As-is. *L'As-is* o analisi *as-is* deriva dall'inglese e significa "così com'è", si basa sulla definizione, documentazione e misurazione di una situazione, prima di un cambiamento programmato.

AVM. *Automatic Vehicle Monitoring.* Sistema di monitoraggio e controllo della flotta.

Benchmark. Letteralmente "banco di prova". Nel linguaggio aziendale e finanziario l'attività del *benchmarking*, è un indice ottenuto componendo vari indici di diversa natura, adoperato dalle aziende come termine di paragone per valutare la performance e andamento di una determinata attività o investimento.

BF. Servizio Bilancio e Finanza.

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

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

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

CG. Servizio Controllo di Gestione.

CIREM. Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità.

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

COMM. Servizio Commerciale.

Core Business. Quella parte delle attività complessivamente svolte da un'impresa che assorbe le risorse maggiori in termini economico-finanziari, logistici e organizzativi.

Concedente. L'Ente Concedente è l'autorità che affida a un terzo il compito di attivare e gestire un servizio pubblico, sotto il suo controllo, in cambio di una remunerazione.

Concessionario. Ente terzo al quale l'Autorità pubblica trasferisce l'esercizio della propria potestà.

Contratto di Servizio. Istituto di origine europea introdotto con il regolamento CEE n.1191/69 del 26 giugno 1969, come modificato dal regolamento CEE n. 1893/91 del 20 giugno 1991. Il Contratto di Servizio, regola i rapporti tra l'ente affidante e il soggetto gestore del Servizio definendo indirizzi e standard di prestazione. Quantifica eventuali oneri stabilendone il relativo finanziamento, indica modalità di determinazione e aggiornamento di tariffe e trasferimenti, prevedendo criteri di valutazione dell'efficienza e dell'economicità. Ai sensi del Regolamento n. 1370/2007, il Contratto di Servizio è necessario tutte le volte in cui un'Autorità intende concedere al gestore un diritto di esclusiva e/o una compensazione per l'assolvimento di obblighi di Servizio Pubblico.

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

Corrispettivo. È la quota della compensazione per l'assolvimento di un contratto con obblighi di servizio pubblico, coperta direttamente dal Concedente.

D.E. Direzione di Esercizio.

DL. Decreto Legge.

D.Lgs. Decreto Legislativo.

DPO. *Data Protection Officer.* Con l'entrata in vigore del *General Data Protection Regulation* (GDPR) in data 27/04/2016 le aziende devono individuare il Responsabile della Protezione dei dati.

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

EBIT. *Earnings Before Interest and Taxes.* In italiano risultato ante oneri finanziari o anche *Reddito Operativo Aziendale* è l'espressione del risultato aziendale prima delle imposte e degli oneri finanziari. È l'indicatore di redditività che tiene conto, quindi, oltre che della gestione operativa, degli ammortamenti e delle svalutazioni dei beni. Si calcola sottraendo queste ultime dall'EBITDA.

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

EBITDA. *Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization.* In italiano *Margine Operativo Lordo*, è l'indicatore di redditività della sola gestione operativa. È calcolato come differenza tra i ricavi e i costi operativi, quindi senza considerare gli ammortamenti e le svalutazioni dei beni, il saldo della gestione finanziaria, il saldo relativo alle attività straordinarie e le imposte del periodo.

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

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

Fds. Ferrovie della Sardegna. La Gestione Commissariale Governativa di Servizi di Trasporto Pubblico Locale, poi confluita con deliberazione della Giunta regionale n. 13/21 del 4 marzo 2008 in ARST Gestione FdS Srl, successivamente incorporata in ARST spa nel 2010.

FMS. Ferrovie Meridionali Sarde. La Gestione Commissariale Governativa di Servizi di Trasporto Pubblico Locale su gomma poi confluita in ARST con deliberazione della Giunta regionale n. 13/21 del 4 marzo 2008.

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

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

G.G. Gestioni Governative. Le ex aziende governative di Trasporto Pubblico Locale FdS e FMS confluite sotto il controllo di ARST con deliberazione della Giunta regionale n. 13/21 del 4 marzo 2008 e successivamente incorporate nel 2010.

Going Concern. Il principio del *Going Concern*, ovvero della continuità aziendale, è l'assunto che un'entità aziendale rimarrà in attività per il prevedibile futuro. Viceversa, ciò significa che l'entità non sarà costretta a interrompere le sue attività o a liquidare i suoi asset nel breve periodo a prezzi di realizzo. Sulla base di questa ipotesi, è giustificato dal punto di vista contabile il rinvio di alcune spese a periodi successivi, quando l'entità sarà presumibilmente ancora in attività e potrà continuare a utilizzare tutte le sue fonti di reddito e tutte le sue strutture operative nel modo più efficace possibile.

ICT. *Information and Communications Technology.* Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione.

IMV. Introito Medio per Viaggio. È il ricavo da traffico prodotto da ogni viaggio e deve essere sempre tenuto sotto controllo per sapere se, a fronte di interventi tariffari o modifiche della domanda, stiamo trasportando a valore maggiore, minore o uguale il nostro viaggiatore. In generale si raccomanda che non cali mai nell'arco del periodo considerato.

IMAC. *Install Move Add Change.* Il termine IMAC nel campo dei sistemi informativi viene utilizzato per identificare una delle funzioni primarie del servizio di assistenza informatico di un'azienda. Le quattro voci stanno a significare: installazione di hardware e software; aggiornamenti di hardware e software (nuove funzioni o moduli o componenti); riassegnazione risorse tra postazioni di lavoro (tra utenti) o tra servizi o tra host. Diversi strumenti di assistenza hanno una delle categorie di classificazione dei ticket lavorati basate su task IMAC.

Importo Ripartibile. Introito derivante dalla vendita dei titoli di viaggio integrati tra rete bus urbana di Cagliari e MetroCagliari.

ISAT. Servizio Impianti Speciali Apparati Tecnologici.

MANLIN. Servizio Manutenzione Linea.

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

MIT. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

MOL. Margine Operativo Lordo. Indicatore di redditività che evidenzia il reddito di un'azienda basato solo sulla sua gestione operativa, quindi, senza considerare gli interessi (gestione finanziaria), le imposte (gestione fiscale), il deprezzamento di beni e gli ammortamenti. La differenza tra il MOL e l'EBITDA è rappresentata dagli accantonamenti che nell'EBITDA vengono dedotti e quindi considerati nel calcolo, mentre nel MOL vengono trattati al pari degli ammortamenti e non considerati. Spesso però vengono usati come sinonimi.

MRL. Servizio Manutenzione Rotabili e Logistica.

MS. Margine di Struttura. Indicatore della solidità patrimoniale dell'impresa, cioè della sua capacità di finanziarsi con il Patrimonio Netto (o Capitale Proprio = capitale sociale + riserve, ecc.) non soggetto quindi a rimborso. Si ottiene sottraendo al Patrimonio Netto (i mezzi finanziari apportati dai soci come il capitale sociale, le riserve, gli utili non distribuiti, ecc.) le Immobilizzazioni (il valore degli investimenti in beni materiali, immateriali e finanziari di lunga durata al netto degli ammortamenti). Se il valore dell'indice è positivo o tendente a zero, l'azienda è solida dal punto di vista patrimoniale, in quanto i mezzi propri sono sufficienti allo svolgimento dell'attività.

MT. Margine di Tesoreria. Indicatore finanziario della liquidità dell'Impresa. In particolare indica la capacità dell'impresa a "soddisfare" i debiti a breve e medio termine mediante la liquidità disponibile (cassa e banche) o con i crediti a breve e medio termine. È la differenza tra (Liquidità Correnti più Crediti a BT) e (Debiti Finanziari più Debiti a BT). Se il suo valore è positivo siamo di fronte a una buona situazione finanziaria; se negativo, la situazione finanziaria è squilibrata.

NEG. Servizio Negoziale.

Obbligo di Servizio Pubblico. Istituto di origine europea introdotto con il regolamento CEE n.1191/69 del 26 giugno 1969, come modificato dal regolamento CEE n. 1893/91 del 20 giugno 1991. L'obbligo di servizio pubblico è finalizzato a garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale non si assumerebbe, o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso. Pertanto, nel quadro istituzionale del Regolamento 1370/2007, gli stati membri dispongono di un'ampia discrezionalità nel definire gli obblighi di servizio pubblico in linea con le necessità degli utenti finali. Gli obblighi di servizio sono disciplinati nel Contratto di Servizio.

OO.SS. Organizzazioni Sindacali.

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

PCC. Posto Centrale di Controllo.

PEF. Piano Economico Finanziario. È il principale strumento per valutare la sostenibilità economica finanziaria dell'obbligo di Servizio imposto dall'Ente Concedente. È utilizzato, sia per confrontare le offerte dei concorrenti nelle gare, che per valutare la convenienza degli affidamenti in house. Nella sostanza è l'insieme dei flussi di cassa pluriennali calcolati

sull'intera durata del Contratto di Servizio. I flussi di cassa annuali vengono attualizzati tramite un tasso d'interesse (WACC) per calcolare il Valore Attuale Netto (VAN) dei flussi di cassa generati dall'obbligo di Servizio. Il VAN deve risultare pari a zero nel caso di una equa compensazione dell'obbligo di Servizio.

Phase in. Si riferisce, nel caso di una innovazione che ha impatto sulle abituali metodologie aziendali, del piano per la sua introduzione graduale all'interno del contesto organizzativo.

PL. Passaggio a Livello.

PLA. Passaggio a Livello Automatico.

RAS. Regione Autonoma della Sardegna.

Ripartizione Modale. Modal Share. Percentuale di spostamenti con un certo tipo di mezzo di trasporto.

RLS. Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza.

ROA. *Return on Assets.* Indice di bilancio che misura la redditività relativa al capitale investito o all'attività svolta (analogo al ROI ma per gestione caratteristica e patrimoniale). Si calcola come rapporto tra utile corrente ante oneri finanziari (conosciuto anche come EBIT) e totale dell'attivo.

ROE. *Return on Equity.* Indice di redditività del capitale proprio. Esprime, in massima sintesi, i risultati economici dell'azienda. È un indice di percentuale per il quale il reddito netto (RN) prodotto viene rapportato al capitale netto (CN) o capitale proprio dell'esercizio T-1, ossia alla condizione di produzione di diretta pertinenza. Per poter dire se un dato valore di ROE è buono o cattivo bisogna metterlo a confronto con il rendimento di investimenti alternativi (BOT, CCT, depositi bancari, ecc.), cioè valutare il costo opportunità dell'investimento nell'azienda in questione. La differenza fra gli investimenti alternativi "sicuri" (BOT, CCT, ecc.) e il valore del ROE viene definita "premio al rischio" in quanto "premia" un investimento rischioso. Se il premio al rischio fosse zero non avrebbe senso investire nell'attività rischiosa (un'impresa) in quanto è possibile ottenere la stessa remunerazione senza rischiare nulla.

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

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

RTVM. Emettitrice Self Service di Titoli di Viaggio.

RSPP. Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione.

RUF. Servizio Risorse Umane e Formazione.

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

SBE. Sistema di Bigliettazione Elettronica.

SGS. Sistema di Gestione della Sicurezza.

SICQUA. Servizio Sicurezza e Qualità.

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

SSE. Sotto Stazione Elettrica

STA. Sede Territoriale Automobilistica.

STF. Sede Territoriale Ferroviaria.

TdV. Titolo di Viaggio. Detto anche ticket o più comunemente biglietto, corrisponde ad un importo da pagare per usufruire del Servizio di Trasporto pubblico come autobus, tram e ferrovia.

TPL. Trasporto Pubblico Locale. È l'attività di trasporto sottoposta a un obbligo di Servizio pubblico imposto dall'autorità competente e contenuto in un contratto di Servizio pubblico e/o in una norma di carattere generale.

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

Turnaround. Con il termine *Turnaround* si intende il piano di risanamento e di ristrutturazione messa a punto per superare una crisi aziendale. Il Piano di *Turnaround* prevede di solito due fasi: la prima rivolta a individuare le cause della crisi, la seconda rivolta allo sviluppo e implementazioni di azioni che consentano un pieno recupero della redditività e solidità patrimoniale dell'azienda.

TVS. Trenino Verde della Sardegna.

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

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

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

VAS. Valutazione Ambientale Strategica.

VEDR *Vehicle Event Data Recorder*. Sistema di registrazione immagini utilizzato per la ricostruzione degli eventi immediatamente precedenti ai sinistri stradali.

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





INDICE

2018 KEY FACTS	II
MISSION	6
PROFILO	7
ARST IN CIFRE	8
ORGANIZZAZIONE	24
ORGANI SOCIALI	26
STRUTTURA DIREZIONALE	27
LEGENDA E GLOSSARIO	28
LETTERA ALL'AZIONISTA	39
RELAZIONE SULLA GESTIONE	46
RISULTATI DI SINTESI ESERCIZIO 2018	47
FOCUS 2018: METROCAGLIARI	57
IL QUADRO MACROECONOMICO REGIONALE	68
IL CONTESTO DEMOGRAFICO	70
IL MERCATO DI RIFERIMENTO E IL QUADRO NORMATIVO DEL TPL	74
PRINCIPALI ACCADIMENTI DEL 2018	76
LE 9 LINEE DI ATTIVITÀ ARST E IL LORO SVILUPPO	82
ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	136
INVESTIMENTI	143
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	144
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	147
INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE	149
ALTRE INFORMAZIONI	167
DELIBERA	181
BILANCIO DI ESERCIZIO	182
STATO PATRIMONIALE	183
CONTO ECONOMICO	188
RENDICONTO FINANZIARIO	190
NOTA INTEGRATIVA	193
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	230
RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE	234



LETTERA ALL'AZIONISTA

Egregio Signor Azionista,

L'Annual Report 2018 contiene un'ampia panoramica sulle attività svolte dalla Società oltre che la relazione sulla gestione e il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.2018. In questo Annual 2018 trovano spazio tre approfondimenti, di particolare rilevanza per le politiche di trasporto pubblico: le problematiche connesse allo sviluppo di MetroCagliari, la Performance dei Servizi Automobilistici e le evoluzioni del Contesto Demografico. Questi approfondimenti tematici vogliono rappresentare un esempio del contributo che, come azienda regionale dedicata ai servizi per la mobilità, siamo pronti a fornire al dibattito sullo sviluppo futuro del sistema regionale del TPL.

Il Bilancio di esercizio 2018 viene proposto in approvazione oltre i termini previsti, per la necessità di riconciliare, come segnalato dallo stesso Assessorato dei Trasporti, alcune poste dell'Attivo che non trovano riscontro all'interno del più ampio Bilancio consolidato della Regione.

Il 2018 è stato un anno particolarmente importante per la Società che - dopo due esercizi consecutivi in perdita che hanno ridotto di un terzo il capitale netto aziendale - torna finalmente in equilibrio economico. Questo risultato è frutto di un vero e proprio Piano di Turnaround che, avviato alla fine del 2017, ha consentito di invertire una tendenza negativa partita nel 2015 per fattori del tutto esogeni all'Azienda. Senza un intervento deciso da parte della Società, le dinamiche in atto avrebbero rischiato di far precipitare ARST in una situazione di grave crisi mettendo in pericolo la stessa continuità operativa e l'assolvimento degli obblighi contrattuali di servizio pubblico.

Le azioni del Piano hanno riguardato una approfondita review contabile e amministrativa; la verifica della performance operativa su tutte le linee di business, attraverso l'individuazione di benchmark e best practice settoriali; la separazione contabile che ha portato all'individuazione di ben 9 linee di attività; l'assessment dei contratti di servizio pubblico in essere e le relative richieste di adeguamento e integrazione dei corrispettivi; l'avvio e completamento di un piano di esodo incentivato e di rinnovo generazionale; lo smobilizzo e il recupero di crediti da lungo tempo pregressi.

L'insieme di queste azioni ha consentito, non solo di raggiungere l'equilibrio economico, ma di rafforzare la Società dal punto di vista patrimoniale abbattendo sia il passivo corrente che quello consolidato. Soprattutto, hanno fatto emergere l'eccellenza della performance operativa sia delle attività su gomma che di quelle ferroviarie.

ARST, infatti, è uno degli operatori italiani più efficienti del mercato italiano come testimonia il costo industriale dei servizi automobilistici, molto al di sotto del costo standard fissato dai decreti ministeriali emanati a giugno 2018. Per quanto riguarda le attività ferroviarie e metrotranviarie il lungo confronto con gli advisor nominati dall'Assessorato ha confermato, con alcune criticità nel settore manutenzione dei rotabili ferroviari, l'elevato standard aziendale anche nell'ambito del trasporto e della gestione della infrastruttura su sede fissa.

Il paradosso che emerge con forza dall'analisi svolta è che a questa eccellenza operativa non corrisponde però una performance economico-finanziaria adeguata al volume di attività svolte. L'erosione del capitale netto, la mancata remunerazione degli asset, la posizione finanziaria netta negativa, sono solo alcuni degli indicatori che segnalano una cronica sottocompensazione sia degli obblighi di servizio sia delle ulteriori attività strategiche svolte per conto della Regione.

Questa situazione che parte dal 2011, ma che si è aggravata dal 2015 per una serie di motivi ben descritti in questo Report, deriva sostanzialmente da 3 fattori:

- contratti di servizio - redatti oltre 10 anni fa - che ipotizzano scenari operativi, in particolare per quanto riguarda l'età media della flotta di rotabili e la copertura dei costi industriali da titoli di viaggio, totalmente diversi dalla critica situazione attuale;
- il non adeguato livello di sofisticazione dei sistemi di controllo e di rendicontazione in essere nella Società fino al 2016. Tale insufficiente livello di analisi dell'andamento gestionale rendeva complessa la valutazione puntuale della performance delle singole linee di attività, indebolendo le istanze della Società volte alla richiesta di una più elevata compensazione per gli obblighi di servizio pubblico assolti;
- il sussistere di fondamentali attività strategiche non remunerate svolte da ARST per conto della Regione come i Servizi di Ingegneria e i Servizi Negoziali con il carico di 31 progetti regionali per quasi 800 milioni di euro di opere; i Servizi di gestione patrimoniale con il carico di oltre 6000 particelle catastali trasferite dal demanio statale; i servizi di trasporto del Trenino Verde. Tutte attività che ARST svolge

a titolo gratuito per un senso alto di missione e di servizio verso la Regione, ma che in presenza di una cronica sottocompensazione dei contratti con obbligo di servizio, rischiano di aggravare una situazione gestionale già, per molti aspetti, precaria.

Per determinare, in maniera puntuale, l'impatto economico della gestione di questo complesso portafoglio di attività è risultato fondamentale l'importante lavoro di separazione contabile di ben 9 distinte linee di attività completata nel 2019, grazie anche all'impulso e agli indirizzi forniti dalla stessa struttura tecnica dell'Assessorato.

L'attività di separazione contabile, ormai implementata sulla stessa piattaforma SAP di gestione contabile, ha consentito alla Società di percorrere un fondamentale passo in avanti in termini di trasparenza dei dati contabili e di rendicontabilità delle proprie linee di business. Ma, soprattutto, ha creato l'indispensabile premessa per l'avvio delle attività di rinnovo contrattuale che, a partire dal 3 dicembre 2019, dovranno essere conformi a quanto previsto dal Regolamento Europeo 1370 del 2007 in tema di:

- corretto livello della compensazione che dovrà essere basata sui costi e ricavi determinati dagli obblighi di servizio e di un prefissato e ragionevole margine di utile;
- condivisione di una matrice dei rischi che possa tutelare sia l'Operatore che l'Ente concedente rispetto a tutte le eventualità operative e di mutamenti di scenario che possono verificarsi nell'arco di vigenza del contratto di servizio pubblico.

Anche in questa attività di pianificazione e di superamento del regime attuale delle proroghe di vecchi contratti, è stato fondamentale il ruolo dell'Assessorato che ha già da tempo avviato il confronto con la Società per il rinnovo dei contratti del settore ferroviario e metrotranviario. In questi settori di attività per l'assenza di un mercato dell'offerta e per la natura rigida dell'infrastruttura dei servizi di trasporto, è possibile procedere al rinnovo dei contratti senza ulteriori attività propedeutiche per l'assegnazione e lo svolgimento dei servizi pubblici di rilevanza economica.

In tema, invece, di perimetro dell'ambito ottimale e dei relativi enti di governo per lo svolgimento dei servizi di TPL automobilistici, dopo la fase preliminare di raccolta dei dati sulla domanda e di ascolto dei territori avviata con tempestività dall'Assessorato nel 2017, vanno ancora definiti, da parte degli organi politici, gli obiettivi e i contenuti della riforma complessiva del settore che richiederà, con ogni probabilità, anche una revisione della L.R. 21/2005 ormai superata dalle normative europee e nazionali attualmente in vigore.

Sui possibili contenuti della riforma la Società ha da tempo espresso la sua posizione. Va detto con chiarezza che il principale testo normativo comunitario di disciplina del settore, il R.E. 1370/2007, non pone alcun obbligo in capo alla Regione sulla modalità da seguire per l'affidamento dei servizi, anzi, tratta le gestioni in house alla stessa stregua

dei contratti affidati mediante procedura a evidenza pubblica, ovvero con le gare. Contiene, quindi, non un obbligo verso una specifica forma di affidamento, ma il principio opposto, ovvero quello della scelta discrezionale in capo alle autorità competenti in ordine alla forma di affidamento prescelta.

Nel settore del trasporto ferroviario, ancor più chiaramente, il legislatore comunitario ha disciplinato la gara come strumento soltanto eventuale, confermando la possibilità di procedere, per la generalità delle gestioni, all'affidamento diretto sino al 2023 e prevedendo espressamente specifici casi – peraltro ricorrenti per i servizi ferroviari in Sardegna – per la prosecuzione delle gestioni dirette anche oltre tale data.

Va ricordato che le prime due tornate di gare che si sono svolte in Italia nel periodo tra il 2000 e il 2018, hanno rivelato un altissimo livello di contenzioso amministrativo. In questo periodo è emerso con forza che non vi è, neanche per il settore automobilistico, una larga e numerosa partecipazione di imprese che si affacciano sul mercato, ma che la competizione è ristretta tra l'incumbent partecipato dagli enti locali e i grandi player nazionali (Busitalia/FS) o internazionali (RATP, ARRIVA) che hanno in comune le seguenti caratteristiche:

- a) essere anch'essi soggetti pubblici riferibili ai rispettivi governi (italiano, francese, tedesco);
- b) essere monopolisti e affidatari diretti dei propri servizi nei territori di provenienza.

In sostanza, la scelta di procedure di affidamento tramite gare vuol dire non solo rischiare di smantellare un ricco patrimonio di aziende pubbliche locali - caratterizzate da eccellenza operativa e da un forte radicamento con il territorio - ma di dare spazio a multinazionali pubbliche, monopoliste nei loro territori di origine, ma per il mercato libero al di fuori dei loro storici contesti operativi.

Le offerte presentate nelle gare hanno anche dimostrato che l'unico ipotetico vantaggio di queste multinazionali di proprietà di Stati sovrani, non è legato a una più efficiente gestione del servizio, ma alle maggiori disponibilità finanziarie e di accesso al credito che derivano dalla loro dimensione di scala.

Per questi motivi l'Azienda si è sempre espressa a favore del rinnovo in house di tutti i servizi attualmente affidati a Società a partecipazione pubblica sia a livello regionale che locale. Per quanto riguarda l'ambito territoriale ottimale per lo svolgimento dei servizi pubblici di rilevanza economica, la posizione espressa dalla Società è sempre

stata a favore del Bacino unico. Per la nostra esperienza gestionale e operativa, l'ambito unico rappresenta la principale garanzia, in un territorio caratterizzato da una forte dispersione della popolazione e da ampie zone a domanda debole, per garantire una perequazione efficace, un omogeneo livello di servizi e un concreto esercizio del diritto alla mobilità per ogni cittadino della Sardegna. Naturalmente la scelta dei rinnovi in house degli attuali contratti di servizio non può essere lo strumento per dare spazio a rivendicazioni di tipo strettamente localistico, ma deve favorire processi di cooperazione e integrazione tra le aziende a capitale pubblico operanti sul territorio regionale, sulla base di logiche industriali, della integrazione delle reti e della modalità di trasporto e della costante ricerca del miglioramento dell'efficienza operativa e della qualità del servizio.

Costante ricerca di efficienze operative, spinta verso la qualità e l'innovazione tecnologica, attenzione alle persone e alle dinamiche di sviluppo del territorio, consapevolezza del proprio ruolo sociale, rafforzamento della partnership strategica con la Regione nell'ambito di un ampio portafoglio di attività che vanno molto oltre i contratti di servizio. È il senso di questo Annual 2018 dove la Società - grazie a i risultati ottenuti, anche con il fondamentale supporto del Socio e nel rispetto degli indirizzi che la Regione vorrà fornire - è ancora più pronta a continuare a svolgere il proprio ruolo non solo come operatore di eccellenza nel campo dei servizi pubblici per la mobilità delle persone, ma come attore strategico nelle politiche pubbliche per il rafforzamento dei diritti di cittadinanza individuali e per il progresso economico e sociale della Sardegna.

Chicco Porcu







RELAZIONE SULLA GESTIONE

RISULTATI DI SINTESI ESERCIZIO 2018

L'esercizio 2018 vede la Società ritornare all'equilibrio economico e a politiche di rafforzamento e consolidamento patrimoniale. Per meglio analizzare l'andamento della gestione, nelle tabelle che seguono, riportiamo il conto economico e lo stato patrimoniale sintetico degli anni 2018, 2017 e 2016 riclassificati secondo logiche gestionali.

CONTO ECONOMICO SINTETICO

	2018	2017	Δ %	VALORI IN EURO 2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	121.154.787	111.509.425	8,6	117.530.370
TOTALE COSTI OPERATIVI	121.488.419	115.237.114	5,4	115.970.873
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	70.873.686	71.286.454	(0,6)	72.581.462
VALORE AGGIUNTO	70.540.054	67.558.765	4,4	74.140.959
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(333.632)	(3.727.689)	91,0	1.559.497
AMMORTAMENTI NETTI (1)	1.629.420	1.531.839	6,4	1.234.607
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2)	35.773	1.795.988	(98,0)	2.006.201
EBIT	(1.998.825)	(7.055.516)	(71,7)	(1.681.311)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(3.041.688)	(2.234.122)	(36,1)	(1.569.850)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	5.151.085	244.027	2.010,9	400.223
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	110.572	(9.045.611)	101,2	(2.850.938)
IMPOSTE SUL REDDITO	(87.184)	(352.865)	75,3	(352.864)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	23.388	(9.398.476)	100,2	(3.203.802)
CASH FLOW (1+2+3)	1.688.581	(6.070.649)	127,8	37.006

STATO PATRIMONIALE SINTETICO

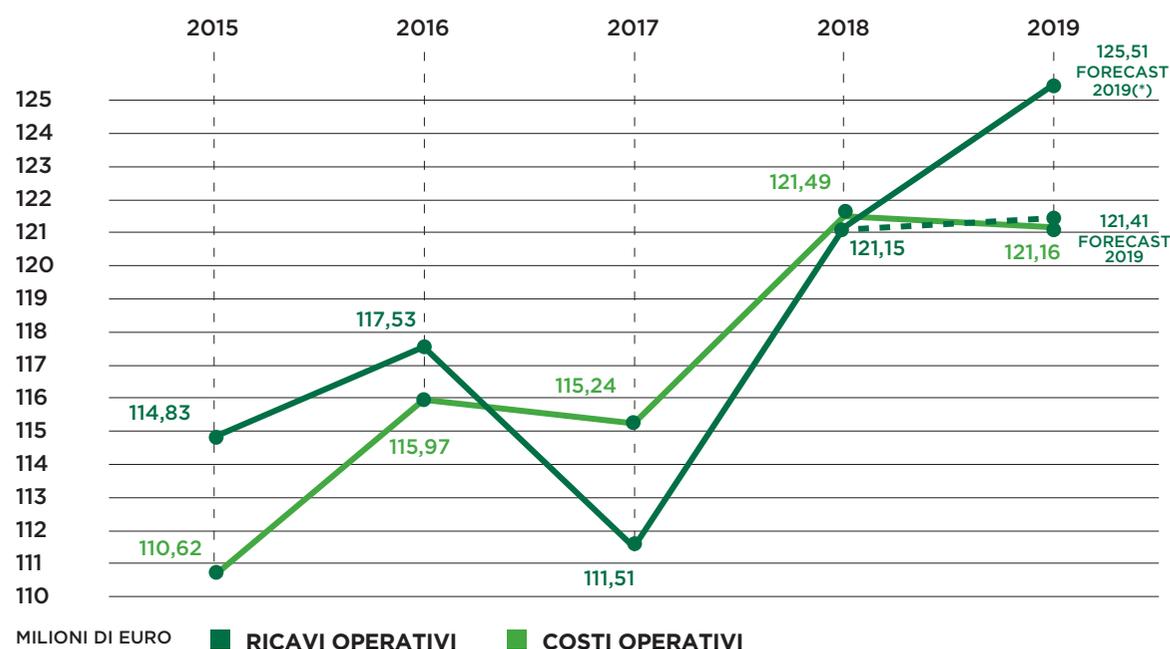
	2018	2017	Δ %	VALORI IN EURO 2016
CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	30.111.692	33.648.902	(10,5)	24.829.211
ATTIVO FISSO (B)	38.353.555	43.925.354	(12,7)	64.981.427
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	68.465.247	77.574.256	(11,7)	89.810.638
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	48.840.827	57.973.223	(15,8)	60.811.119
CAPITALE NETTO (E)	19.624.420	19.601.033	0,1	28.999.519
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	68.465.247	77.574.256	(11,7)	89.810.638

Il **valore aggiunto** generato nell'esercizio è stato pari a 70.540.054 euro in aumento del 4,4% rispetto al 2017, in ragione dell'incremento dei ricavi da corrispettivo dei Contratti di Servizio. Il **marginale operativo (EBITDA)** è ancora negativo per 333.632 euro, seppur in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente (+91%).

Si rimanda alle specifiche sezioni per una più puntuale descrizione degli andamenti delle singole linee di attività.

Il **risultato netto finale** è pari a 23.387 euro, raggiunto grazie a una sopravvenienza attiva di 5,1 milioni di euro per rimborso, da parte della RAS, degli oneri sostenuti dall'Azienda nei precedenti esercizi relativi ai CCNL 2008 e 2009 della ex G.G. FdS.

Per meglio capire il turnaround gestionale realizzato dalla Società a partire dalla fine del 2017 è necessario analizzare l'andamento operativo degli esercizi 2015-2019.



I dati riportati nel grafico come forecast 2019* contengono già gli effetti positivi delle azioni, integrazioni richieste e correttivi per l'esercizio 2019 in corso. I dati riportati sono su base *as is* che non consentirebbe di raggiungere un risultato netto positivo per l'anno in corso, riportando la Società in uno stato di pre crisi con conseguente rischio operativo. Maggiori dettagli sull'analisi dei rischi e delle prospettive aziendali sono riportati nella sezione *Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze (ex articolo 6 del d.lgs. 175/2016)*.

L'analisi del trend operativo mostra un netto segno di deterioramento a partire dal 2015 anno in cui la Società ha realizzato un margine operativo positivo pari a 4,2 milioni di euro, non del tutto soddisfacente se rapportato al volume di attività, ma sufficiente a garantire la continuità operativa. Nel 2016 il margine operativo scende a 1,6 milioni di euro per diventare negativo nel 2017 per 3,7 milioni di euro.

La revisione contabile, operativa e gestionale prontamente avviata a fine 2017 ha consentito di determinare le **3 cause principali di questo trend negativo**:

1. **L'impatto del nuovo contratto nazionale di categoria, CCNL 2015.** Il rinnovo del contratto di categoria ha comportato per la Società una maggiore spesa, per il periodo 2015-2018, **pari a 10,6 milioni di euro con un incremento a regime, per il solo 2018, pari a 3,9 milioni di euro.** Questi maggiori oneri, contrariamente ai precedenti rinnovi (vedi 2003-2004-2006-2009), non sono stati coperti da RAS o da fondi statali nonostante il loro rimborso, da parte del Concedente, fosse, secondo il parere della Società previsto contrattualmente. L'impatto del CCNL 2015, ha vanificato gran parte delle notevoli azioni di ottimizzazioni realizzate in materia di Spesa per il Personale nello stesso periodo;
2. **I maggiori oneri di manutenzione** derivanti dall'esplosione delle criticità legate alla crescente vetustà della flotta automobilistica la cui età media è passata dai 5,7 anni del 2009 - ovvero il momento della firma del contratto con RAS - agli attuali 12,9 anni **con conseguenti maggiori oneri, rispetto alle previsioni contrattuali, che hanno raggiunto i 10 milioni di euro all'anno.** Considerato che per l'attuale contratto gli oneri di rinnovo della flotta sono interamente in capo all'Ente Concedente RAS, si può facilmente comprendere come la gestione di questa variabile di costo non possa essere considerata in capo alla Società;
3. **La mancata copertura dei costi industriali dai ricavi da Titoli di Viaggio (TdV).** L'algoritmo contrattuale RAS prevede una copertura dei costi industriali da Titoli di Viaggio (TdV) pari al 32%, viceversa, quella effettivamente realizzata, è pari al 20% con una **perdita di ricavi per ARST, pari a 13,1 milioni di euro per anno.** Va ricordato che la politica tariffaria e gli obblighi di servizio sono determinati integralmente dalla stessa RAS. ARST non ha, quindi, alcuna leva per incidere, in maniera determinante, sull'andamento di questi ricavi.

Per un approfondimento sulle problematiche della gestione dei servizi automobilistici si rinvia alla specifica sezione *Risultati di Sintesi del TPL su Gomma*.

Per affrontare il deterioramento della marginalità operativa che ha messo a rischio la stessa continuità aziendale - come prontamente comunicato al Socio secondo le modalità e gli obblighi di cui al D.Lgs 175/2016 - la Società ha messo in atto, alla fine del 2017, un articolato *Piano di Turnaround* che ha affrontato numerosi aspetti della gestione operativa, economica e patrimoniale.

Le principali 10 azioni del Piano di Turnaround sono state:

1. **analisi dei trend pluriennali del bilancio** e prima valutazione della performance operativa (attività svolta da ott. a nov.'17);
2. **individuazione di 9 linee di attività** operativamente autonome e con distinti centri

di ricavo e di costo. Implementazione dei sistemi di separazione contabile con criteri e driver standardizzati e piano di *phase in* nel sistema contabile aziendale SAP (da novembre 2017 con completamento entro il 2019);

3. **analisi critica dell'attuale performance operativa** delle singole linee di attività con il confronto (da gennaio a ottobre 2018):
 - per i servizi su gomma rispetto ai costi standard MIT, all'algoritmo RAS e alle best practice di settore individuate tramite ASSTRA;
 - per le attività ferroviarie e metrotranviarie con le best practice di settore in accordo con i consulenti nominati da RAS;
4. **revisione e analisi dei rischi, delle anomalie e della corretta applicazione dei contratti** per i servizi su Gomma, Metro, Ferro TPL, Ferro Turistico (nel corso del 2018);
5. **recupero di quasi 11 milioni di euro di crediti vantati con lo Stato e con la RAS** per il rimborso degli oneri sostenuti per il rinnovo CCNL, relativi al biennio 2008-2009, delle ex Gestioni Governative (GG) (fine 2018);
6. **riconoscimento oneri per 3,4 milioni di euro sostenuti da ARST**, ma spettanti alla ex GG FdS in quanto conseguenti all'incidente ferroviario 2007 e allo smaltimento di rifiuti ferrosi per attività ante 2008 (vertenza svolta tra la fine del 2017 e il 2018);
7. **smobilizzo di crediti per 15,4 milioni di euro** relativi ai rimborsi statali per gli aumenti CCNL, rinnovo contrattuale 2006, che ha consentito di abbattere la spesa per interessi di circa 800 mila euro per anno (fine 2017);
8. **avvio e completamento della procedura di esodo** incentivato del personale con scorrimento graduatorie e rinnovo generazionale. Il risparmio, a regime, è stato di circa 2,2 milioni di euro per anno (durante il 2018);
9. **riconoscimento degli oneri, previsti contrattualmente, ma ancora non corrisposti, di gestione della Infrastruttura Metrotranviaria.** Valore 1,9 milioni di euro (durante il 2018);
10. **riconoscimento dei maggiori oneri di gestione della flotta automobilistica** conseguenti alla progressiva vetustà del parco mezzi. Valore riconosciuto 7,7 milioni di euro per anno (durante il 2018).

Le azioni intraprese hanno messo, complessivamente, a disposizione della Società, per il periodo 2017-2020, una **maggiore liquidità finanziaria pari a oltre 48 milioni di euro.**

I risultati positivi della gestione 2018 sono, quindi, il frutto dei primi esiti del Piano di Turnaround. Le azioni del Piano proseguiranno nel 2019 per superare definitivamente lo stato di crisi e consentire un rafforzamento ulteriore della gestione sia sotto l'aspetto economico che patrimoniale.

In particolare, con lo smobilizzo del CCNL 2008/2009, si è avuto un netto miglioramento dell'attivo fisso, in decremento rispetto all'esercizio precedente del 12,7%. Tale operazione ha consentito all'Azienda di affrontare le scadenze più immediate e di ridurre **il tempo medio di pagamento dei fornitori passando dai 170 giorni del 2017 ai 95 del 31 dicembre 2018.**

La dotazione finanziaria messa a disposizione negli ultimi mesi dell'esercizio ha consentito di abbattere il **passivo consolidato** che risulta ridotto del 15,8% rispetto al 2017 (*Tabella Stato Patrimoniale Sintetico*) con conseguente miglioramento di tutti gli **indici di copertura finanziaria**. In particolare l'indice dei **debiti sul capitale netto** è passato da 2,5 dell'esercizio 2017 a 1,9 nel 2018 (*Tabella Indici Finanziari*).

Allo stesso tempo risultano in netto miglioramento anche gli **indici di produttività ed efficienza**. In particolare il **turnover del capitale investito** è triplicato nel corso dell'esercizio passando ad un valore di 3,8.

Il saldo delle attività finanziarie risulta in peggioramento rispetto all'esercizio precedente, poiché solamente durante gli ultimi due mesi dell'anno 2018, ARST ha potuto beneficiare della dotazione finanziaria disposta mediante le leggi regionali n. 40 e 48 del 2018. Nel 2019, grazie a questa maggiore disponibilità liquida, si potrà conseguire una consistente riduzione della spesa per oneri finanziari.

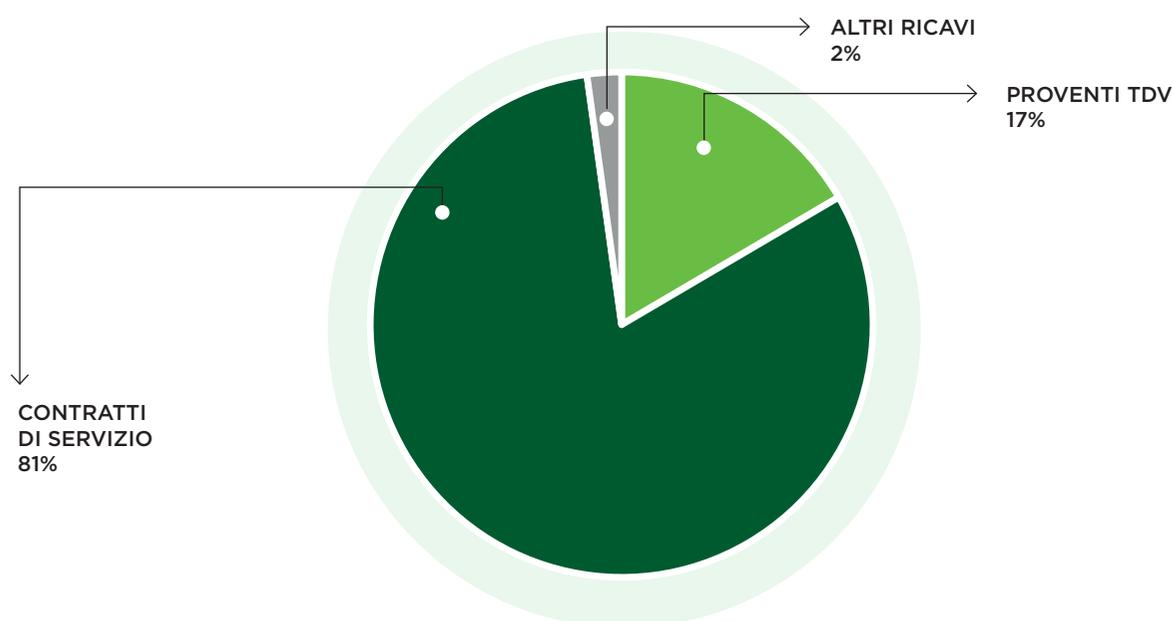
Le considerazioni esposte confermano la bontà della gestione corrente che ha consentito alla Società di affrontare le scadenze più immediate in attesa di una rinegoziazione complessiva dei contratti di servizio che si auspica possano, finalmente, consentire alla Società di migliorare ulteriormente la qualità del servizio offerto e di rafforzare la propria redditività e solidità patrimoniale in linea con gli standard del settore.

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 Contratti di Servizio (81%) e dai ricavi da traffico (17%). La parte restante è rappresentata da altri ricavi legati ai Servizi di Ingegneria di Stazione Appaltante e di Gestione del Patrimonio.

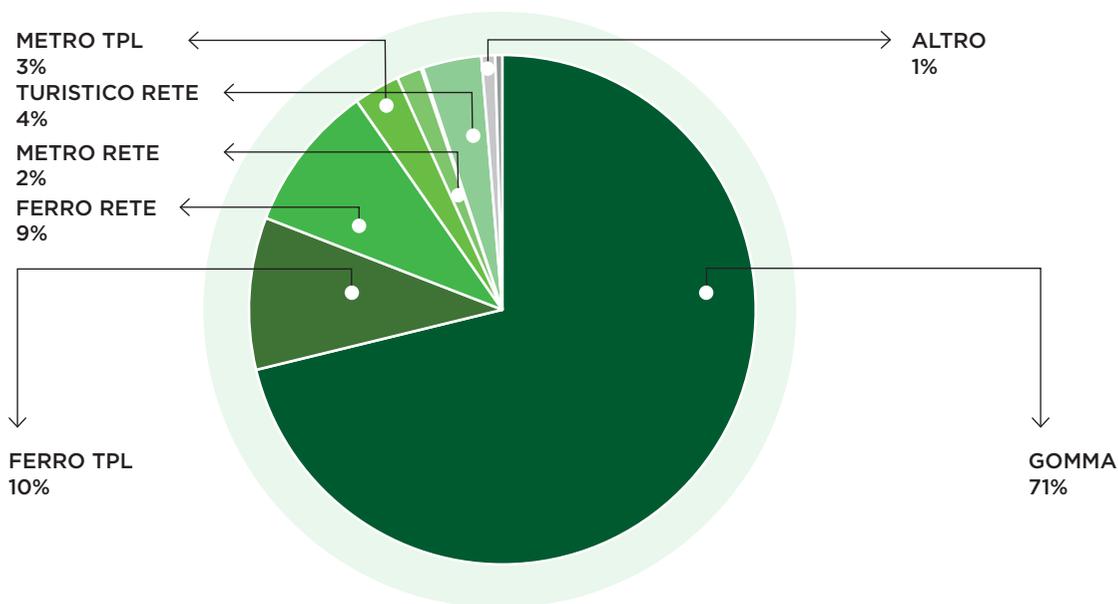
RICAVI PER TIPOLOGIA ANNO 2018



L'esercizio si chiude con un **livello dei ricavi operativi** in aumento **(+8,6%) rispetto al 2017**, soprattutto per i maggiori corrispettivi dei contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico su Gomma (+14,2%), Metro Infrastruttura (+100%) e Ferroviario (+2,7%), mentre si registra un calo (-8,1%) dei proventi legati alla vendita dei titoli di viaggio.

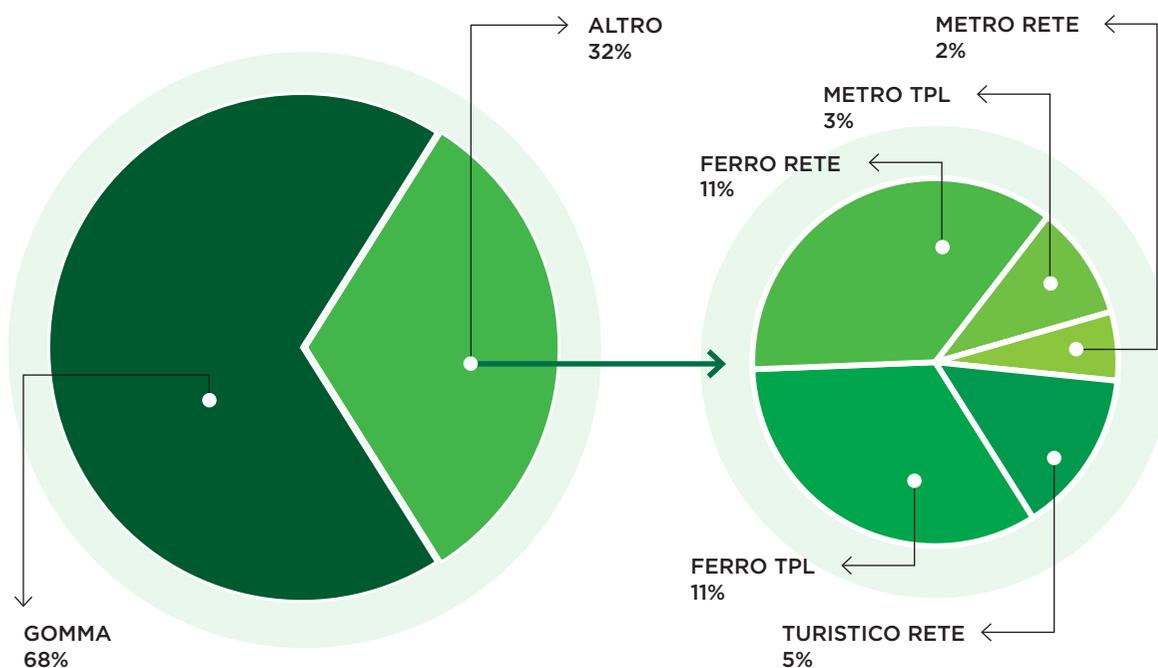
In rapporto ai ricavi totali da corrispettivo e da traffico (TdV), i Servizi su Gomma pesano per il 71%, le attività di gestione della Infrastrutture Ferroviaria e Metrotranviaria l'11% (9+2), la gestione della infrastruttura Ferroviaria turistica il 4% e altri ricavi per l'1%.

RICAVI TOTALI PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2018



Ricavi da Contratti di Servizio

I corrispettivi da Contratti di Servizio erogati dalla Regione Sardegna nel 2018 sono stati di circa 98,4 milioni di euro, facendo registrare un aumento del 12,3% rispetto all'anno precedente.



Mentre la variazione dei corrispettivi ferroviari è dovuta alla normale oscillazione delle percorrenze, per i contratti bus e metro sono state finalmente accolte dalla RAS le richieste, formulate dall'Azienda, di adeguamento dei corrispettivi sulla base delle previsioni già contenute negli stessi contratti di servizio. Si veda le sezioni sulle specifiche linee di attività *Trasporto Pubblico su Gomma e Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria* per ulteriori approfondimenti.

Ricavi da Titoli di Viaggio

I ricavi da Titoli di Viaggio ammontano, per il 2018, a 20.095.802 euro, in calo rispetto al 2017 (-8,1%). Tale calo è in parte imputabile al nuovo sistema tariffario regionale, in vigore dalla fine del 2016, che ha avuto un impatto negativo sui ricavi da TdV della Società.

È da ricordare che la Società, operando nel mercato del Trasporto Pubblico Locale, **non ha alcuna leva per incidere, in maniera determinante, sui ricavi da titoli di viaggio** essendo tariffe, linee, numero di corse e tipologia del servizio, stabiliti dall'Ente Concedente.

Anche per il Bilancio 2018, si evidenzia la situazione che si trascina da anni, relativa alla mancata ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati (clearing) sulle linee Metro di Cagliari e Sassari. Per facilitare la definizione di una vicenda che fa venir meno una importante componente delle proprie entrate, ARST ha affidato a una società specializzata lo specifico incarico di verificare il numero di viaggiatori, i TdV più utilizzati all'interno di MetroCagliari e la definizione di una metodologia scientifica di clearing degli introiti da bigliettazione integrata. Questo tema può essere approfondito nella sezione *Il Sistema di Clearing* all'interno del *Focus 2018 MetroCagliari*.

Infine il numero di passeggeri trasportati nel 2018 è sostanzialmente in linea con i numeri del 2017. Si registra una lieve contrazione nel servizio automobilistico extraurbano, mentre il servizio ferroviario ha fatto registrare un lieve aumento, come, peraltro, nei servizi urbani.

La lieve riduzione dei passeggeri trasportati nella metrotranvia è da imputare al servizio della MetroSassari che, a causa di lavori da parte del Comune di Sassari, ha subito limitate interruzioni di servizio.

PASSEGGGERI TRASPORTATI PER MODALITÀ

	2018	2017
AUTOBUS EXTRA URBANO	15.900.000	16.225.000
AUTOBUS URBANO	1.258.000	1.224.000
METRO	3.023.000	3.065.000
TRENO	1.181.400	1.100.000
TOTALE	21.362.400	21.614.000

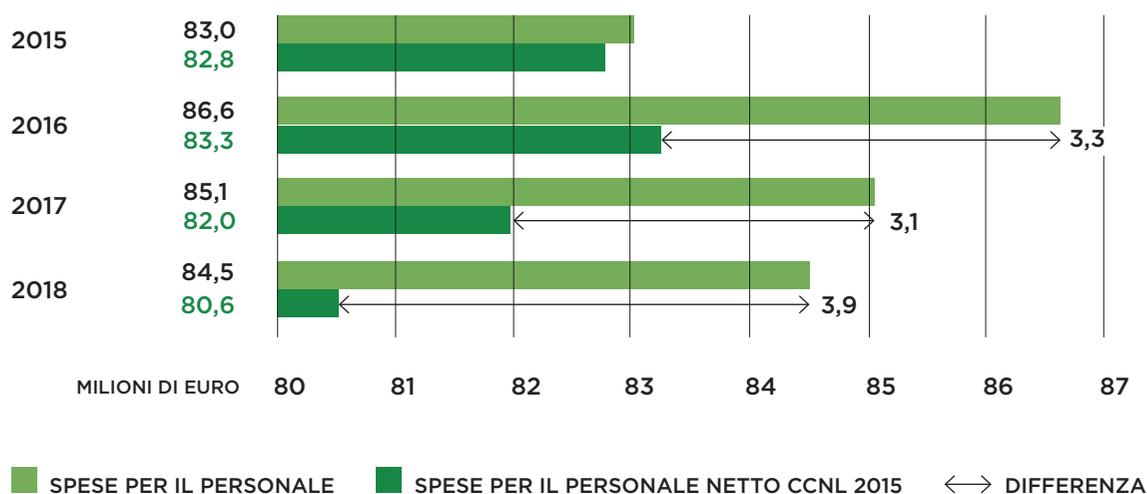
I Costi Operativi

I Costi Operativi sono incrementati rispetto all'esercizio precedente (+5,4%), ma risultano ancora al di sotto del valore registrato nel 2011 a parità di produzione chilometrica e di volume di attività. Tale fenomeno di incremento è riconducibile, in larga misura, ai maggiori oneri sostenuti per la manutenzione bus a seguito della vetustà del parco mezzi. Per una più ampia analisi si rimanda alla sezione *Focus Performance Servizio TPL su Gomma*.

I **costi del personale** sono in diminuzione (-0,6%) rispetto al 2017. Questo risultato è stato ottenuto nonostante il rinnovo del contratto nazionale di categoria CCNL siglato nel 2015 che prevedeva un *graduale phasing in* che si è completato nel 2018.

A regime, il rinnovo CCNL, ha comportato un incremento annuo complessivo dei costi del personale della Società di circa 4 milioni di euro la cui copertura non è stata riconosciuta dalla RAS nonostante fosse, a parere della Società, contrattualmente previsto. La Società è comunque riuscita a contenere il costo del personale principalmente tramite la conclusione di una procedura di licenziamento collettivo con esodo incentivato e scorrimento della graduatorie per i nuovi assunti che consentirà, a parità di addetti, un risparmio sul costo medio per dipendente. Il grafico che segue mostra come la spesa per il personale, al netto degli aumenti previsti dal CCNL siglato nel 2015, sia in leggero decremento.

SPESA PER IL PERSONALE 2015-2018



L'elevata età media dei rotabili ha portato a un aumento delle spese per il gasolio che costituisce la voce principale delle **materie prime e di consumo** (+4,3%), nonché un incremento notevole (+45,1%) dei costi per le spese di **manutenzione**. Come specificato nelle sezioni dedicate al TPL su Gomma e su Ferro, la Giunta regionale, ha avviato negli ultimi anni un'importante attività di rinnovo del parco rotabili con l'inserimento in Servizio di 9 nuovi treni (su un totale di 25) e **con il recupero di fondi FSC, gestiti dal MIT, sufficienti per il rinnovo integrale del parco bus entro i prossimi 24 mesi**.

Questo consentirà, in prospettiva, sia di garantire una migliore qualità del Servizio per gli utenti sia di recuperare ulteriori margini di efficienza operativa.

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



I Progetti di Sviluppo e il Contesto di Riferimento

MetroCagliari nasce nella primavera 2008, con l'inaugurazione della linea 1, che dalla stazione di Piazza Repubblica arrivava fino a Monserrato nella stazione di San Gottardo (Km 6,4).

L'obiettivo strategico dell'intervento era quello di riequilibrare, nell'area vasta di Cagliari, la ripartizione modale degli spostamenti favorendo un progressivo passaggio dal mezzo privato motorizzato al trasporto pubblico, attraverso un sistema che garantisse servizi per la mobilità più veloci e affidabili grazie a percorsi protetti su sede fissa.

Il tracciato della rete metrotranviaria è stato realizzato - con l'elettrificazione della linea e la modifica delle banchine - **partendo dal preesistente percorso ferroviario a scartamento ridotto**, realizzato nel 1888 dalle Strade Ferrate Secondarie Sarde poi diventate Ferrovie della Sardegna (FdS). Di queste società ARST ha assorbito le attività attraverso la fusione per incorporazione delle ex Gestioni Governative, avvenuto nel 2010, in seguito all'accordo procedimentale tra Governo e Regione del giugno 2008.

Nella primavera 2015, sono state inaugurate altre due linee metropolitane (linea 2 come prosecuzione della 1 e linea 3) con prolungamento della rete fino a Settimo San Pietro (ancora sulla preesistente ferrovia e dove tuttora circolano anche i treni) per Km 4,2 e, soprattutto, con un nuovo tratto, su viadotto, fino alla Cittadella Universitaria e al Policlinico di Monserrato-Sestu (Km 1,7). **In totale l'estensione della rete di MetroCagliari è attualmente di 12,3 Km.**

Per il 2019 è previsto l'inizio dei lavori relativi all'estensione della linea 1 dall'attuale capolinea Repubblica sino alla stazione ferroviaria di piazza Matteotti attraverso un percorso di lunghezza pari a 2,5 Km che si sviluppa interamente su sede urbana, percorrendo la via Dante, viale Cimitero, viale Diaz, piazza Lussu, piazza Amendola, via Roma e piazza Matteotti/Stazione ferroviaria.

Nel contesto di questo progetto, assumerà un'importanza del tutto particolare la Piazza Matteotti di Cagliari dove, con il convergere di molteplici vettori di Trasporto Pubblico, si realizzerà, di fatto, un importantissimo centro intermodale.

L'origine della metrotranvia nell'area di Cagliari spiega la sua natura totalmente integrata con la rete ferroviaria del TPL che renderà, per esempio, possibile in futuro percorrere con dei moderni tram-treno l'intero percorso Isili - Piazza Matteotti dando una fondamentale risposta alla domanda di mobilità verso il capoluogo dei territori del Parteolla, della Trexenta e del Sarcidano.

Va evidenziato che con la realizzazione del tracciato Repubblica-Matteotti, si completa la rete portante ferroviaria che collega il nord e il sud Sardegna con un unico corridoio ferroviario, che consentirà di realizzare collegamenti tra le principali città e aree metropolitane e con tutti i porti e aeroporti dell'Isola.

I primi **10 anni di MetroCagliari sono stati celebrati il 21 aprile 2018** con una giornata ricca di sorprese, eventi e manifestazioni.



L'evento ha avuto inizio presso la Stazione di Monserrato-San Gottardo con la **Cerimonia di immissione in servizio di 3 nuovi Tram CAF Urbos 3**. Durante la Cerimonia è stato inaugurato il nuovo Tram con un viaggio celebrativo sulla linea Monserrato-Settimo San Pietro con una sosta a **Selargius per l'inaugurazione della nuova fermata Camellie**.

Atri progetti futuri prevedono il raddoppio della linea nel tratto Gennari-Caracalla che attualmente è in singolo binario, posizionando il binario di raddoppio in affiancamento e la **realizzazione del collegamento tra la fermata di Caracalla e Quartu Sant'Elena** (8 Km).

Ulteriori progetti prevedono, il collegamento tra la Piazza Matteotti con la spiaggia del Poetto, ripristinando la storica linea tranviaria e lo studio di nuove direttrici in relazione ai carichi urbanistici attuali e futuri dell'intera Città Metropolitana.

L'obiettivo della Regione - che finanzia insieme allo Stato e alla Città Metropolitana tali progetti di sviluppo della rete metrotranviaria che potrebbe raggiungere un'estensione di quasi 100 Km - **è di consentire all'area vasta di Cagliari di inserirsi tra le realtà italiane ed europee più avanzate** in termini di sostenibilità e intermodalità dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL).

Va ricordato che i progetti di estensione della infrastruttura di MetroCagliari, sono pianificati in coerenza con gli obiettivi di migliorare la qualità della vita e la competitività delle aree urbane (vedi le indicazioni del Libro Bianco UE 2011) attraverso uno sviluppo della mobilità sostenibile che preveda investimenti per infrastrutture snelle, efficienti e che prevedano il riuso, come nel caso delle rete di Cagliari, del patrimonio infrastrutturale esistente.

Un confronto con gli altri grandi Paesi europei continua a mostrare le lacune del sistema infrastrutturale italiano in termini di trasporto pubblico su sede fissa.

In particolare per le linee metrotranviarie il nostro Paese, con 341,8 Km totali, rimane distanziato dai 755,1 Km della Francia e soprattutto dai 2.012,8 Km della Germania. Per le linee ferroviarie suburbane l'Italia arriva a poco più di 672 Km contro i 2.038 Km della Germania, i 1.694,8 Km del Regno Unito ed i 1.432,2 Km della Spagna.

In Italia nelle 21 città medie, tra 150 e 500 mila abitanti, è presente una linea tranviaria solamente in 6 casi: Firenze, Messina, Venezia, Trieste, Cagliari e Padova (su gomma), mentre in Francia nelle 15 città mediamente equiparabili sono presenti reti tranviarie in 13 casi per un complesso di 37 linee.

In questa cornice dinamica, **ARST nel 2018, ha svolto sul servizio di MetroCagliari due distinte indagini:** la prima per il monitoraggio delle abitudini di viaggio degli utenti, la seconda per analizzare il gradimento del servizio offerto.



Viaggiatori e Profilo degli Utenti

Una delle indagini svolte su MetroCagliari nel corso del 2018 aveva l'obiettivo di raccogliere informazioni utili a:

- quantificare il traffico viaggiatori;
- analizzare i singoli spostamenti e le loro caratteristiche;
- analizzare il profilo degli utenti;
- verificare l'utilizzo dei titoli di viaggio.

Per il raggiungimento di questi obiettivi sono state realizzate due attività:

- conteggio dei passeggeri saliti e discesi;
- interviste ad un campione significativo di utilizzatori del servizio.

L'ambito di riferimento dell'indagine è stato la rete metrotranviaria di Cagliari, al servizio dei Comuni di Cagliari, Monserrato e Settimo San Pietro.

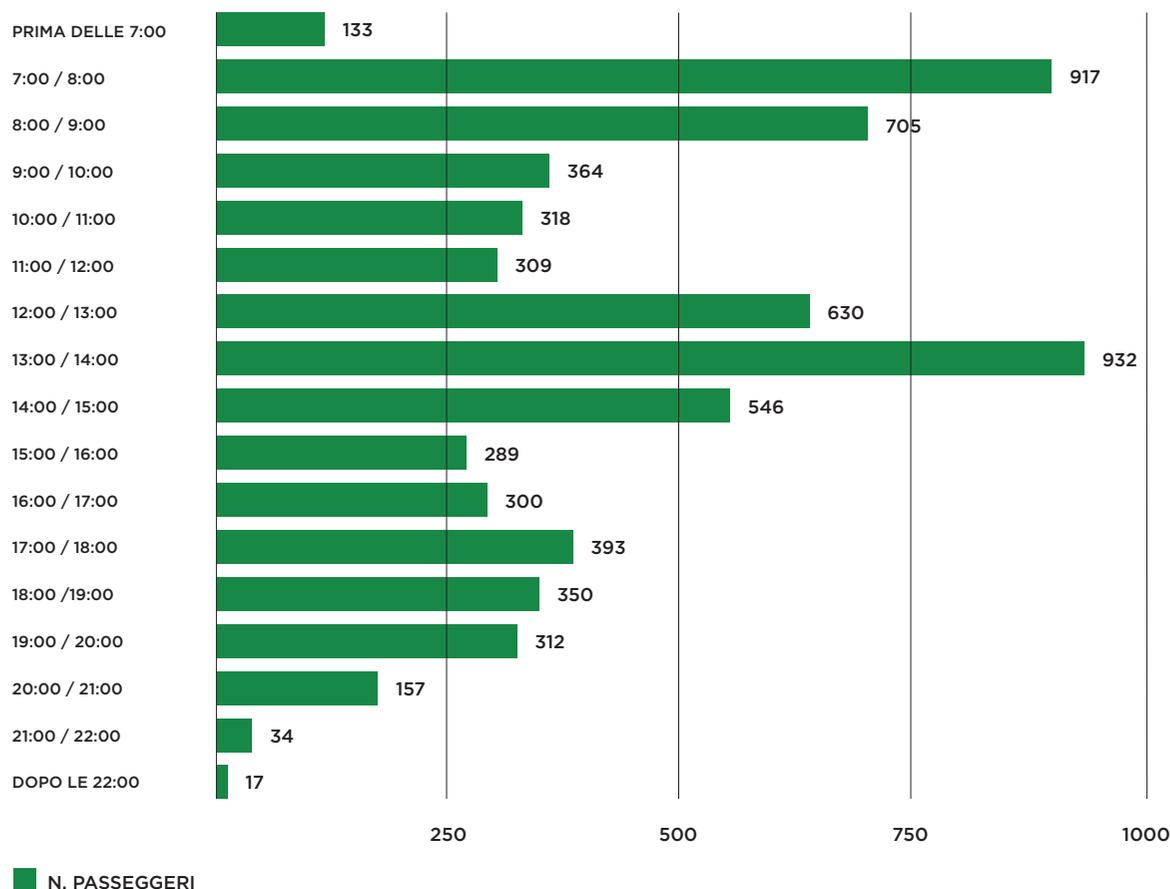
L'indagine e l'attività di conteggio ha riguardato la totalità delle corse, circa 178 (140 + 38), con un conteggio puntuale dei saliti e discesi ad ogni fermata per tutti i giorni della settimana, sabato e domenica inclusi. Di conseguenza i dati rilevati non hanno necessitato di alcun parametro di espansione per riportare il risultato del campione all'universo di riferimento.



Le interviste, invece, hanno rappresentato un campione dei passeggeri saliti (circa 2.209 passeggeri intercettati pari al 34% dell'universo, sono state validate 1.875 interviste e 334 sono risultate fuori quota). **L'elevato numero di interviste effettuate è garanzia della validità statistica dei dati** (margine di errore pari a + 1,92%).

Dai risultati dell'indagine è emerso che in un giorno feriale medio viaggiano sulla MetroCagliari poco più di 6.700 passeggeri, che effettuano mediamente 1,81 spostamenti al giorno per un totale di poco più di 12.000 spostamenti totali.

METROCAGLIARI. PASSEGGERI PER FASCE ORARIE NEL GIORNO FERIALE MEDIO



Come si desume dal grafico, l'ora di punta è collocata nell'intervallo 7.00-8.00 e 13.00-14.00, mentre la curva di distribuzione giornaliera dei passeggeri si mantiene stabile nelle ore di morbida.

La maggioranza degli utilizzatori è di sesso femminile (63%) con una distribuzione equilibrata delle varie fasce d'età.

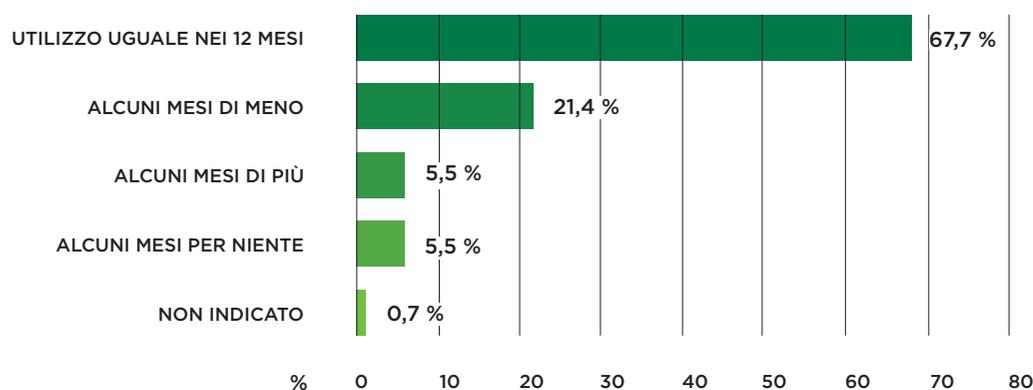
Il 45% degli utenti è rappresentato dagli studenti, il 37% da lavoratori e la restante parte da altre tipologie di utenti, a che il servizio viene utilizzato da tutte le condizioni professionali questo sia in relazione ai servizi (università, ospedale) serviti da MetroCagliari, sia per la funzione di interscambio svolta da MetroCagliari tra il capoluogo e i Comuni limitrofi.

Tra i livelli di scolarizzazione, **il 15% degli utenti è in possesso di una laurea, il 43% è in possesso di un diploma** e il 39% di una licenza media inferiore.

La maggioranza assoluta (67,7%) dei passeggeri utilizza la Metro in tutti i mesi

dell'anno. Le contrazioni maggiori riguardano i mesi estivi, l'utilizzo, infatti, si riduce nei mesi di luglio ed agosto ma anche nel mese di dicembre.

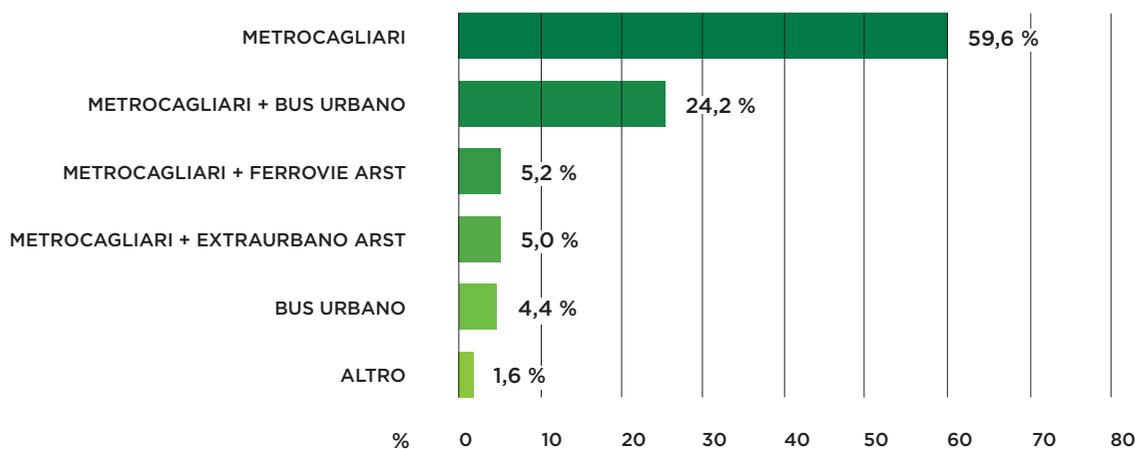
METROCAGLIARI. L'UTILIZZO STAGIONALE



Tra i passeggeri che utilizzano la metrotranvia, il 59,6% lo fa in modo esclusivo,

la restante parte in combinazione con altri mezzi. Questo conferma la strategicità del servizio e come questo copra una quota di domanda di mobilità che difficilmente potrebbe essere soddisfatta con altre modalità del servizio pubblico locale.

METROCAGLIARI. LA CATENA DEI MEZZI DEGLI UTENTI



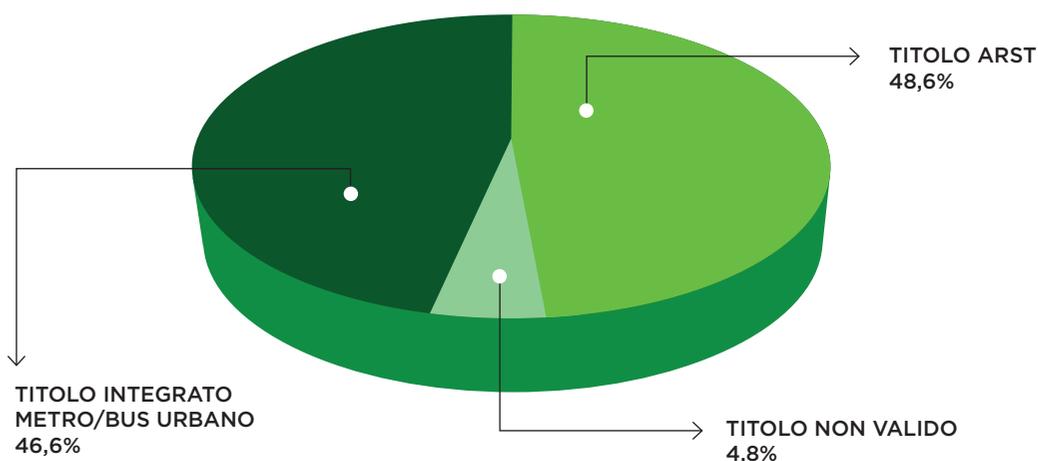


Il 53% circa degli utenti che utilizza esclusivamente MetroCagliari lo fa con un abbonamento integrato Metro/Bus Urbano, mentre il 7,6% lo fa con un titolo di viaggio integrato di corsa semplice. Il restante 39,4% utilizza titoli di viaggio ARST.

Gli spostamenti della giornata (1,81 numero medio) sono tali per cui il 92% degli intervistati ha dichiarato di usare un solo titolo di viaggio. Sostanzialmente la gran parte degli utenti utilizza la Metro, nell'arco della giornata, per un massimo di due spostamenti, uno ad andare e uno per rientrare dal luogo di studio o di lavoro. Ne deriva che il numero di soggetti che utilizza più titoli, così come il numero di titoli utilizzati (1,1 come media tra chi ne utilizza più di uno), risulti veramente esiguo.

Il titolo integrato (abbonamento e biglietto) viene utilizzato dal 46,6% degli utenti tra questi l'abbonamento integrato è quello maggiormente utilizzato dagli utenti (il 43,3%). Il 48,6% degli utenti viaggia con titoli ARST. Dall'indagine è inoltre emersa una quota di **evasione tariffaria pari al 4,8%**, un dato in linea con la media italiana.

METROCAGLIARI. I TITOLI DI VIAGGIO UTILIZZATI



In conclusione, dall'indagine emerge che un viaggiatore su due di MetroCagliari utilizza un titolo di viaggio integrato Metro/Bus Urbano, con una preponderanza di numero viaggi effettuati con MetroCagliari (69,4%) contro il 30,6% di viaggi effettuati con gli autobus dell'operatore urbano.

METROCAGLIARI. VIAGGI TOTALI E PER OPERATORE

TITOLI INTEGRATI	TOTALE VIAGGI	VIAGGI ARST METROCAGLIARI	VIAGGI BUS URBANO
ABBONAMENTI	2.022.773	1.407.478	615.295
BIGLIETTI	37.697	23.216	14.480
TOTALE	2.060.470	1.430.695	629.775
VALORI PERCENTUALI		69,4%	30,6%

Complessivamente, **nel 2018, i viaggiatori di MetroCagliari sono stati oltre 2 milioni.**

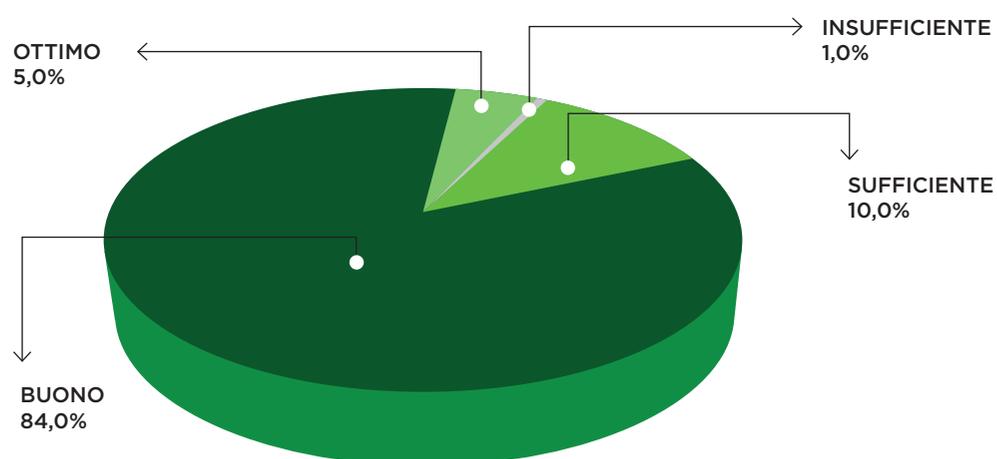
Il Gradimento del Servizio

Le periodiche indagini di Customer Satisfaction sono il principale strumento utilizzato dalla Società per verificare il gradimento del servizio offerto e acquisire elementi fondamentali per il miglioramento continuo, intrapreso da ARST, anche attraverso l'adozione di un Sistema di Gestione per la Qualità.

L'indagine per l'anno 2018 è stata svolta da una società specializzata nel settore attraverso la somministrazione di un questionario ad oltre 700 utenti.

I risultati della Customer Satisfaction sulla qualità percepita del servizio di trasporto offerto da MetroCagliari confermano un gradimento elevato: **il 99% dei cliente è soddisfatto del servizio, oltre l'88% lo considera "buono" o "ottimo".**

METROCAGLIARI. IL GRADIMENTO DEL SERVIZIO



Non emergono criticità particolari nel servizio erogato mentre principali **punti di forza riguardano la sicurezza nelle stazioni, il comfort dei mezzi e la puntualità del servizio.**

Il Sistema di Clearing

Nel marzo del 2018 la Società ha effettuato un'indagine volta alla rilevazione del carico di linea, alla determinazione della matrice origine/destinazione e al monitoraggio dei titoli di viaggio.

La rilevazione era propedeutica alla progettazione di un sistema di Clearing per la ripartizione dei proventi di titoli di viaggio integrati con altri operatori, sistema che, a distanza di 10 anni dall'apertura del servizio, non ha trovato ancora una sua definizione condivisa.

Con l'ausilio dei dati rilevati in termini di viaggiatori trasportati e utilizzo dei titoli di viaggio, è stato possibile definire una semplice relazione (formula) in grado di stimare con una sufficiente certezza, il ricavo annuo derivante dalla vendita di titoli integrati Bus-Metrocagliari di spettanza ARST.

Attraverso la ricerca è stato possibile:

- **valutare correttamente i ricavi da traffico** derivanti dall'utilizzo di MetroCagliari con titoli integrati Bus-MetroCagliari venduti dall'operatore dei servizi urbani su gomma;
- **definire, sulla base di dati reali, una possibile regola di riparto**, tra gli operatori delle diverse modalità, per i ricavi da titoli integrati venduti dall'operatore dei bus urbani;
- **definire adeguati accorgimenti alla regola di riparto**, volti a garantire la collaborazione e la condivisione tra le due aziende.

La metodologia utilizzata si fonda sull'analisi dei dati scaturiti dall'indagine precedentemente descritta che hanno consentito di determinare la percentuale annuale di riparto spettante ad ARST attraverso i seguenti passaggi logici:

1. la stima accurata, per ogni tipologia di titolo integrato, del **numero di titoli effettivamente utilizzato in un anno dagli utenti che viaggiano su MetroCagliari**;
2. sulla base del dato precedente e del prezzo di ciascun titolo integrato, è stato determinato **l'importo ripartibile tra gli operatori** (853.474 euro per gli abbonamenti e 35.616 per i biglietti);
3. sempre grazie ai risultati delle interviste, si è potuto procedere con la **stima dei viaggi per anno, effettuati dagli utenti di MetroCagliari, per TdV (in totale 2.060.470) e della loro ripartizione sui mezzi di ciascun operatore** (ARST 1.430.695 viaggi - Operatore Bus Urbano 629.775 viaggi);
4. **per definire la quota annuale spettante ad ARST** è stato, quindi, necessario moltiplicare l'importo ripartibile per ciascun titolo integrato, per la quota dei viaggiatori ARST sul totale dei viaggi dello specifico titolo. La quota totale è stata determinata sommando, per ogni TdV, i risultati così ottenuti (in totale 619.732 euro);

5. **la definizione finale della percentuale annuale di riparto (clearing)**, ovvero, la quota spettante ad ARST sul totale dei ricavi da TdV integrati (8,2%), è stata ottenuta come media delle percentuali di riparto delle varie tipologie di TdV integrati.

La rilevazione ha consentito di verificare che, stante la quota dei viaggiatori ARST-MetroCagliari sul totale dei viaggi pari al 69,4%, **l'introito medio per viaggio (IMV) è pari a 0,43 euro** in linea con i valori medi dei servizi di area vasta rilevati in Italia.

METROCAGLIARI. VIAGGI TOTALI E PER OPERATORE

TITOLI INTEGRATI	TOTALE VIAGGI	VIAGGI ARST METROCAGLIARI	VIAGGI BUS URBANO	RICAVI TOTALI (€)	IMV (€/VIAGGIO)
ABBONAMENTI	2.022.773	1.407.478	615.295	853.474	0,42
BIGLIETTI	37.697	23.216	14.480	35.616	0,94
TOTALE	2.060.470	1.430.695	629.775	889.090	0,43
VALORI PERCENTUALI		69,4%	30,6%		

Sulla base della metodologia sopra descritta è possibile calcolare il ricavo corretto per ARST (clearing) sulla base della semplice formula:

«Ricavo ARST = (Viaggi ARST/Viaggi Totali) x Introito Ripartibile»

Attraverso i ricavi dichiarati dall'operatore per il bus urbano per l'anno 2017 (quelli del 2018 non sono stati ancora trasmessi) e valorizzando i titoli per tipologia, viene definito l'introito ripartibile su base annua per i titoli integrati utilizzati su MetroCagliari.

METROCAGLIARI. DEFINIZIONE PERCENTUALE ANNUALE DI RIPARTO

VALORI IN EURO

	QUOTA RICAVI ARST METROCAGLIARI	RICAVI TOTALI DA TDV INTEGRATI	ARST METROCAGLIARI/ RICAVI TOTALI
TOTALE ABBONAMENTI INTEGRATI	597.822	6.683.830	8,9%
TOTALE BIGLIETTI INTEGRATI	21.910	889.113	2,5%
TOTALE	619.732	7.576.943	8,2%

Nella tabella viene riportata la stima totale, pari a 619.732 euro, dell'ammontare annuo 2017 dovuto a ARST in relazione alla metodologia utilizzata.

Considerando, a carico di ARST, una quota proporzionale dei costi di produzione, distribuzione e vendita dei TdV integrati sostenuta dall'operatore del bus urbano **si arriva, a titolo di esempio per il 2017, a un risultato finale pari a 574.225,29 euro molto superiore alla cifra attualmente riconosciuta dall'operatore su gomma**

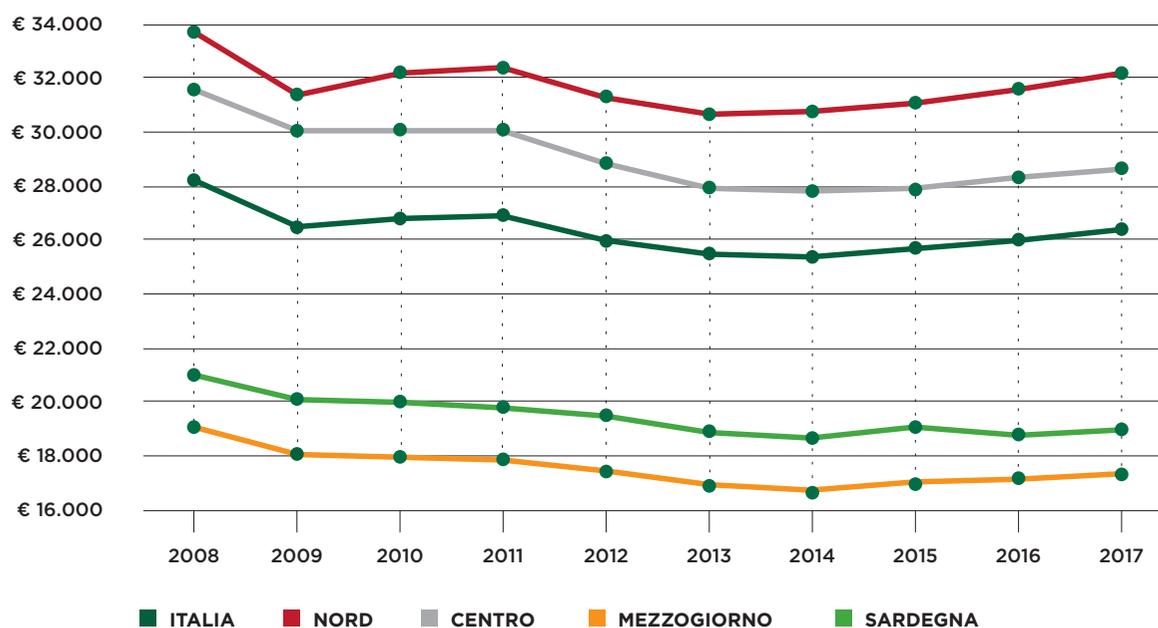
Dopo un lungo periodo di incertezza **l'Assessorato dei Trasporti ha emanato il Decreto Assessoriale n. 2 del 10/01/2019** con il quale fissa un algoritmo per la ripartizione dei ricavi da TdV integrati utilizzati su MetroCagliari che - considerando in modo omogeneo tra gli operatori i parametri della lunghezza media del viaggio e del totale viaggiatori trasportati - porta a un risultato sostanzialmente sovrapponibile a quello scaturito dalla ricerca sul campo realizzata da ARST.

IL QUADRO MACROECONOMICO REGIONALE

I dati ISTAT sui conti e aggregati economici territoriali riportano, per il 2017, un **PIL in termini reali, per la Sardegna, pari a 31,3 miliardi di euro** (espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2010). Nel 2017 la Sardegna registra un incremento del PIL dello 0,8% rispetto al 2016 e si colloca quattordicesima nella classifica delle Regioni italiane, con un PIL pro-capite pari al 71% di quello nazionale.

Il PIL sardo per abitante è pari a 18.937 euro, superiore ai 17.355 euro del dato medio registrato nelle Regioni del Mezzogiorno, ma inferiore al dato medio nazionale pari a 26.426 euro e, ancor più, al dato delle Regioni del Nord pari a 32.194 euro. In tutte le Regioni italiane si registra un tasso di crescita del PIL pro-capite positivo, con un 1,10% in Sardegna rispetto all'1,36% del Mezzogiorno.

PIL PRO-CAPITE CONFRONTO ITALIA - SARDEGNA



La debole crescita del PIL è diretta conseguenza dell'andamento di due delle sue principali componenti, i consumi finali delle famiglie in lieve incremento e gli investimenti in forte contrazione.

La spesa delle famiglie per consumi finali nel 2017 è pari a 22,1 miliardi di euro.

Crescono i consumi medi per abitante, nel 2017 sono pari a 13.407 euro, con un aumento dell'1,23% su base annua. Tali dati possono essere interpretati come un importante segnale positivo in termini di miglioramento delle aspettative da parte dei consumatori. Scomponendo la spesa, si osserva che quasi la metà dei consumi delle famiglie nel

2017 è destinato all'acquisto dei Servizi, la cui spesa è pari a 6.550 euro (+1,84%), il 43,8% ai beni non durevoli (alimentari, prodotti per la cura della persona o della casa, medicinali, ecc.), la cui spesa è pari a 5.871 euro (+0,78%), solamente il 7,5% ai beni durevoli (autovetture, arredamento, elettrodomestici, ecc.), la cui spesa è pari a 1.000 euro (-0,21%).

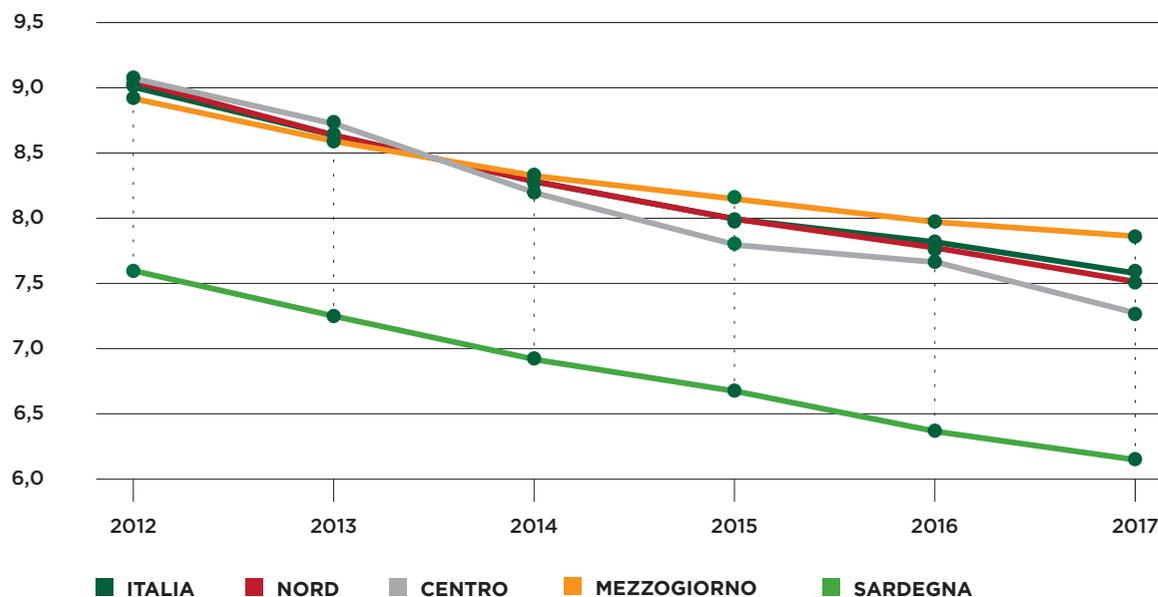
La componente del PIL legata agli investimenti fissi lordi appare in forte diminuzione e ciò denota che il clima di fiducia delle imprese sull'andamento futuro dell'economia non sia migliorato. **In Sardegna, il volume degli investimenti fissi è pari a 5,3 miliardi di euro, 3.190 euro per abitante**, in decremento rispetto all'anno precedente (-2,2%). L'isola in dieci anni dimezza il valore degli investimenti per abitante e mostra di non aver ancora imboccato la strada della ripresa.



IL CONTESTO DEMOGRAFICO

La popolazione della Sardegna, al 1° gennaio 2018, ammonta a 1.648.176 residenti in decremento rispetto al 1° gennaio 2017 (-0,3%). La Sardegna sta subendo un marcato processo di spopolamento. Nel corso del 2017 si contano in Sardegna 10.142 nascite, circa 6 ogni 1000 abitanti, in forte contrazione rispetto al 2012 in cui erano pari a 12.444, circa 7,6 ogni 1000 abitanti. Il numero dei decessi è invece in netto incremento, nel 2017 si registrano 16.773 decessi, circa 10 ogni 1000 abitanti, contro i 15.626 del 2012, circa 9 ogni 1000 abitanti. Il numero di figli per donna è pari a 1,06 (-2,75%) e l'età media della madre al parto è 32,5 anni.

NASCITE OGNI 1000 ABITANTI. CONFRONTO ITALIA - SARDEGNA



Tali fenomeni che caratterizzano la nostra Regione delineano un processo di invecchiamento demografico difficile da arrestare. La Sardegna ha, inoltre, una superficie molto estesa, 24.099,73 Km² e la densità abitativa è di 68,6 abitanti per Km². Sono presenti 377 Comuni di cui, nel 2017, il 56% ha meno di 2.000 abitanti, mentre solamente l'1,06% ha più di 60.000 abitanti.

I Comuni più popolosi, appartenenti alla classe dei Comuni con oltre 60.000 abitanti sono: Cagliari, Sassari, Quartu Sant'Elena e Olbia. In tali Comuni risiedono 412.015 abitanti.

Analizzando l'andamento demografico dei Comuni si denota che i comuni più piccoli, con meno di 2.000 abitanti, oltre ad essere i più numerosi, circa il 56% sul totale e poco

abitati, circa il 12% della popolazione, sono anche quelli in cui l'età media è più elevata, 48 anni. Mentre, nei Comuni con oltre 60.000 abitanti, che rappresentano l'1% del totale dei Comuni, risiede circa il 25% della popolazione, con un'età media di 45,9 anni.

Il processo di invecchiamento della popolazione si sta sviluppando molto rapidamente.

In particolar modo, nei Comuni con meno di 2.000 abitanti, l'età media, negli ultimi sette anni, è aumentata del 4,67% contro i Comuni con oltre 60.000 abitanti in cui è aumentata del 2,8%.

Suddividendo la popolazione in cluster di età emerge che la classe di età over 65 è l'unica classe in incremento (+9,06%). Gli over 65 nel 2011 erano pari a 329.904 (il 20,14% del totale della popolazione), nel 2017 sono pari a 381.849 (23,17% del totale della popolazione).

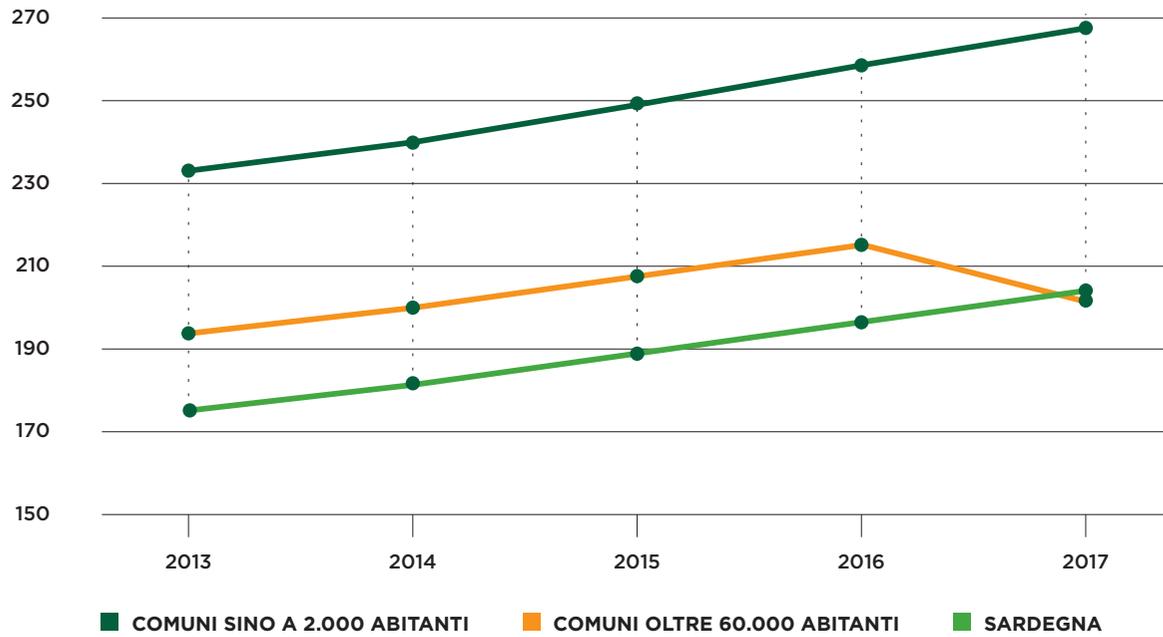
Il cluster di età 0-5 anni è invece in decremento di quasi il 15%. Nel 2011 i bambini erano pari a 78.447 (4,8% del totale della popolazione), nel 2017 sono pari a 67.093 (4,1% del totale della popolazione).

I Comuni più piccoli sono caratterizzati, inoltre, dalla percentuale più bassa di bambini di età compresa tra 0 e 5 anni (3,54% del totale della popolazione) e dalla percentuale più alta degli over 65 anni (26,93% del totale della popolazione).

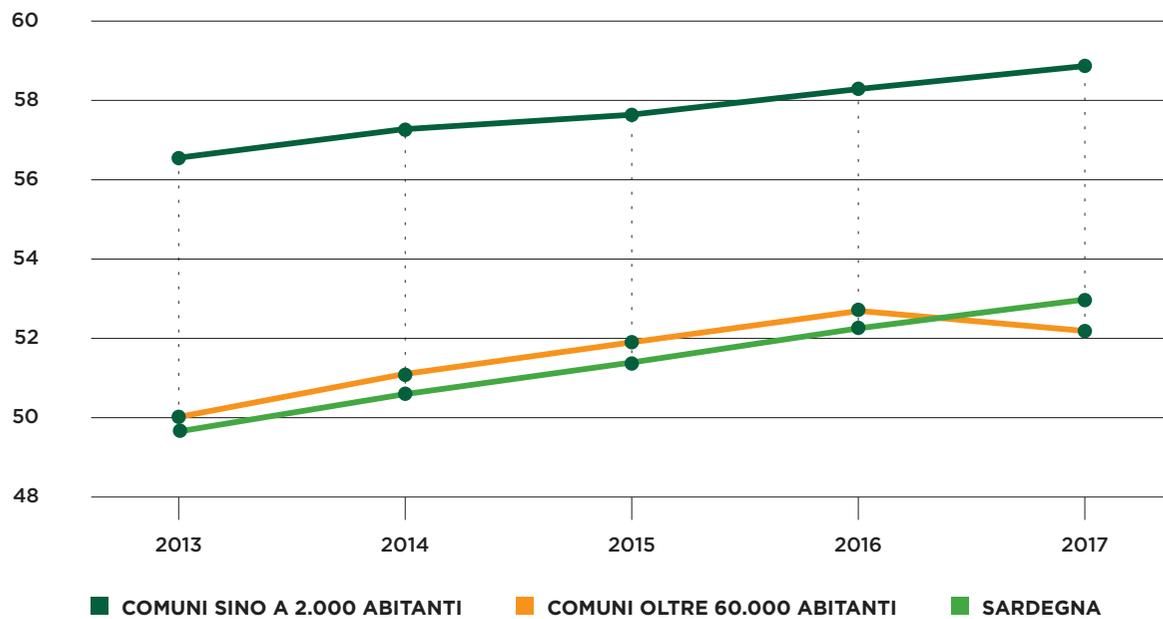
Analizzando i principali indicatori demografici emerge che:

- l'indice di vecchiaia, determinato dal rapporto percentuale tra il numero degli ultra 65enni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni, è in peggioramento in tutta l'isola. In Sardegna sono presenti 203 anziani ogni 100 giovani, nei Comuni con meno di 2.000 abitanti, 267 anziani ogni 100 giovani, mentre, in quelli con più di 60.000 abitanti, 200 anziani ogni 100 giovani. Il valore nazionale è sensibilmente inferiore (169 anziani ogni 100 giovani).
- l'indice di dipendenza strutturale che rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni) a livello regionale è pari al 53% (53 individui a carico ogni 100 che lavorano), nei Comuni con meno di 2.000 abitanti è pari al 59%, mentre, in quelli con più di 60.000 abitanti è al 52%. Tale valore è lievemente inferiore rispetto al dato italiano (56%), ma si mostra in forte crescita. Rispetto al 2013 l'indice aumenta del 7%.
- l'indice di ricambio della popolazione attiva che rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni) è pari a 163%.
La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100%. Nei Comuni con meno di 2.000 abitanti tale percentuale è pari al 168%, mentre, in quelli con più di 60.000 abitanti è al 167%. Il valore nazionale è sensibilmente inferiore pari al 130%.

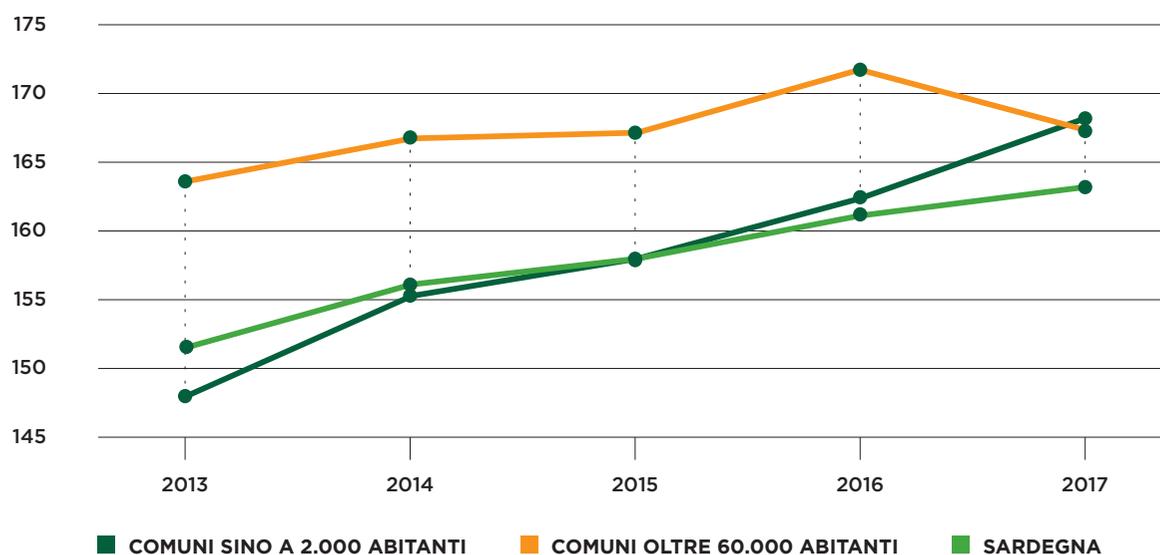
INDICE DI VECCHIAIA. TREND 2013-2017



INDICE DI DIPENDENZA STRUTTURALE. TREND 2013-2017



INDICE DI RICAMBIO DELLA POPOLAZIONE ATTIVA. TREND 2013-2017



Tutto ciò si traduce da un lato, in un progressivo aumento del carico sociale ed economico sulla popolazione potenzialmente attiva e, dall'altro, in una minore produttività della forza di lavoro nel suo complesso.

Le attività di analisi della domanda e pianificazione dei Servizi di Trasporto Pubblico dovranno necessariamente rispondere a queste variazioni demografiche, in termini di minori esigenze di spostamenti sistematici per lavoro e per studio e di maggiori esigenze di spostamenti di tipo occasionale da parte degli over 65.

Occorre dunque ripensare e potenziare l'offerta dei servizi di trasporto per l'ageing society, sviluppando soluzioni innovative e sostenibili che tengano conto delle barriere specifiche generate dall'invecchiamento come, ad esempio, la riduzione della vista e dell'udito.

Di converso questo contesto demografico complesso, per molti aspetti unico in Italia, conferma ulteriormente la bontà della performance operativa di ARST che - pur nelle notevoli difficoltà operative e commerciali che comporta lavorare in un territorio con deboli dinamiche di crescita, a bassa densità di popolazione, con elevata dispersione urbanistica e marcati processi di invecchiamento della popolazione - mantiene delle performance operative nettamente al di sopra degli standard di efficienza fissati dal MIT con il DI del 24 aprile 2017 n. 50.

IL MERCATO DI RIFERIMENTO E IL QUADRO NORMATIVO DEL TPL

L'utilizzo del trasporto pubblico locale è stato analizzato sulla base della *"Banca Dati Indicatori Territoriali per le Politiche di Sviluppo"* dell'ISTAT. In particolare, viene analizzato l'utilizzo del Trasporto Pubblico da parte degli studenti e dei lavoratori pendolari (indice di mobilità) nel periodo dal 1995 al 2017. Vengono considerati mezzi pubblici i treni, i tram, i bus, le metropolitane, i pullman e le corriere. In Sardegna l'utilizzo dei mezzi pubblici risulta piuttosto altalenante rispetto a quanto si registra nel resto d'Italia. **Nel 2017 la percentuale di utenti che ha ricorso ai mezzi pubblici per i propri spostamenti è stata pari a 18,2%**, in aumento del 27,50% rispetto al 2016, un valore inferiore di soli 2 punti percentuali rispetto alla media italiana (20,4%) e di 0,5 punti percentuali rispetto alla media del Mezzogiorno (18,7%). Esiste inoltre una forte eterogeneità a livello regionale con valori dell'indicatore che vanno dal 12% dell'Umbria al 28% della Liguria. Tale indice di utilizzazione è nettamente superiore per le donne (22,4%) rispetto agli uomini (14,9%).

Per ciò che concerne l'offerta di Trasporto Pubblico Locale i Servizi di Trasporto Automobilistico della Sardegna sono erogati da 57 aziende delle quali 52 private e 5 pubbliche che producono 67.312.770 Bus-Km per anno di cui circa il 33% è relativo ai Servizi urbani. Le 52 aziende private erogano 10.004.177 Bus-Km per anno, pari a circa il 15% del totale regionale. L'offerta esercitata dalle 5 aziende pubbliche è invece pari a 57.308.953 Bus-Km per anno, circa l'85% del totale regionale.

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

Il Consiglio Regionale con la Legge Regionale di Stabilità 2019, art. 5, comma 39, ha stabilito che, al fine di garantire lo svolgimento e la continuità dei servizi minimi di trasporto pubblico, nelle more della piena operatività del costituendo bacino di mobilità, gli attuali affidamenti sono prorogabili per un massimo di ventiquattro mesi, ai sensi

dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (UE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Pertanto, l'Assessorato ai Trasporti, in virtù di tale legge, può predisporre gli atti per la proroga dei Contratti di Servizio in scadenza.



Di seguito i principali accadimenti relativi al 2018.

Attività ed Eventi Relativi ai Servizi Metrotranviari

I servizi metrotranviari esercitati da ARST con MetroCagliari e MetroSassari, come si è già diffusamente rappresentato, costituiscono una attività strategica per l'Azienda e per la stessa Regione Sardegna. A questo proposito, si deve segnalare l'immissione in servizio dei **3 nuovi tram Urbos-CAF** che a partire dal mese di aprile 2018 sono impiegati sulla tratta Settimo S.P. - Monserrato - Policlinico. I mezzi sono di proprietà della Regione Sardegna e assegnati in uso all'Azienda, cui competono gli oneri di manutenzione e gestione. Le attuali limitazioni di utilizzo alla linea predetta, discendono dalla differente lunghezza dei mezzi CAF rispetto ai rotabili Skoda. Ciò comporta la necessità di intervento sul sistema di segnalamento esistente, al fine di consentirne il corretto funzionamento in sicurezza con la presenza contemporanea delle 2 tipologie di veicoli. Tenuto conto che è stato completato il progetto relativo al raddoppio della tratta Repubblica-Caracalla che prevede, tra l'altro, anche l'adeguamento delle fermate e del segnalamento, tale limitazione potrà essere superata nella seconda metà del 2019.

Nel corso dell'anno (marzo 2018) è stata realizzata una indagine sul campo, relativa all'utilizzo di MetroCagliari da parte dei viaggiatori, con l'obiettivo di acquisire gli elementi necessari alla definizione del corretto modello di ripartizione degli introiti da traffico. I risultati dell'indagine così come pure la conseguente proposta di ripartizione dei proventi, sono stati portati all'attenzione dell'Assessorato dei Trasporti. Per approfondimenti su questo punto si rinvia alla sezione *Il Sistema di Clearing* dentro al *Focus 2018 - MetroCagliari*.

Per quanto riguarda MetroSassari, alla fine dell'anno sono stati appaltati alcuni interventi urgenti sull'armamento, che sono poi stati realizzati e conclusi nei primi mesi del 2019. Ulteriori interventi legati alla revisione del sistema semaforico, asservito al servizio metrotranviario, sono stati definiti alla fine del 2018 e saranno realizzati nel corso del 2019 ancorché persistano - nel momento in cui vengono redatte queste note - difficoltà legate alle competenze sull'impianto semaforico da parte del Comune di Sassari.

Attività ed Eventi Relativi ai Servizi Ferroviari

I servizi ferroviari esercitati da ARST sulla rete TPL sono stati significativamente caratterizzati dalla **sospensione dell'esercizio sulla Sassari -Alghero**, disposta da USTIF il 12 ottobre 2018, nonché da una ulteriore sospensione che ha interessato - dal mese

di settembre - anche la tratta ferroviaria turistica Tempio - Palau.

Le ragioni dei 2 interventi disposti dall'organo di vigilanza sono differenti.

Per quanto attiene la Sassari - Alghero USTIF, in data 12 ottobre 2018, disponeva la sospensione immediata dell'esercizio rilevando malfunzionamenti del sistema di segnalamento che si protraevano da tempi precedenti, accertando la necessità di intervento manutentivo straordinario sull'armamento relativamente ad alcuni tratti della linea che erano stati già oggetto di segnalazione e, in ultimo, verificando il mancato completamento di alcune attività manutentive sulle 3 travate metalliche insistenti sulla tratta. L'Azienda dava seguito alla sospensione predisponendo un servizio sostitutivo su gomma tuttora in funzione. Sul merito delle ragioni della sospensione, occorre ricordare che tutte le non conformità relative alle travate metalliche, a suo tempo individuate dalla società incaricata dei collaudi, erano state eliminate residuando esclusivamente le lavorazioni più impegnative dal punto di vista cantieristico tuttavia non legate a ragioni di sicurezza (eliminazione di alcuni punti ruggine e verniciatura). Gli interventi sull'armamento - che erano peraltro già in corso di esecuzione al tempo della sospensione dell'esercizio - avevano comportato l'imposizione di alcuni rallentamenti tali da consentire comunque l'esercizio in sicurezza. L'unico aspetto connesso alla sicurezza era quello relativo al malfunzionamento del sistema di segnalamento legato a ripetute problematiche conseguenti ad atti vandalici sui cablaggi ed alla vetustà di alcuni dispositivi. La riapertura completa della linea è prevista entro il 2019.

Occorre inoltre ricordare che per tutto il 2018 è rimasta sospesa la **tratta Isili-Monserrato** a causa della interruzione della linea conseguente la intransitabilità della travata metallica sul Rio Mannu in agro di Barrali. Nel momento in cui si redigono queste note, i lavori di manutenzione straordinaria della travata sono - dopo i ritardi non dovuti all'Azienda ma alle necessità legate alle diverse vicissitudini - completati e la linea è stata completamente riaperta all'esercizio nel corso del mese di giugno.

Attività ed Eventi Relativi ai Servizi Automobilistici

L'esercizio 2018 è stato ancora caratterizzato da una perdurante situazione di criticità del parco autobus che avrebbe dovuto essere parzialmente attenuata con **l'immissione in servizio di 65 nuovi mezzi**. Per ragioni di diversa natura che hanno comportato ritardi nei tempi di consegna contrattuali da parte dei diversi fornitori, non è stato possibile introdurre nuovi autobus, peraltro in numero ridotto rispetto alle attese, se non alla fine dell'anno. Gli effetti positivi - ancorché il numero dei mezzi immessi inizialmente in servizio sia stato come detto molto limitato - si sono registrati da subito con il drastico calo delle sospensioni delle corse fino ad allora registrate. Nel momento in cui vengono redatte le presenti note, si è in procinto di concludere la fornitura mentre, allo stesso tempo, è stata costituita l'ATI prevista dalla Giunta Regionale per l'utilizzo di un ulteriore

finanziamento che consentirà di acquisire 35 unità oltre ad altri mezzi per le aziende pubbliche urbane.

Nonostante le criticità sopra descritte, le riconosciute competenze operative ed organizzative in possesso dell'Azienda, hanno consentito nel mese di gennaio di gestire l'intera offerta di trasporto necessaria agli studenti per raggiungere Cagliari da tutta la Sardegna in occasione del **Sardinia Job Day organizzato da ASPAL Sardegna**.

In tale circostanza ARST è stata responsabile di tutta la mobilità collettiva generata dall'importante evento, organizzando e coordinando anche i numerosi vettori privati cui è stato necessario riferirsi per mettere a disposizione una sufficiente ed adeguata offerta di trasporto che ha riguardato oltre 10.000 studenti. Tenuto conto dell'ottimo risultato ottenuto e dell'efficienza dimostrata, ASPAL ha incaricato ARST spa di svolgere il medesimo compito anche per il Sardinia Job Day del 2019, anch'esso condotto con gli stessi ottimi risultati e tenuto pure conto delle difficoltà sopravvenute a causa del maltempo registrato proprio in quei giorni.

Nel corso del 2018 è stata aggiudicata anche la gara - finanziata dalla Regione Sardegna - per la fornitura di **687 dispositivi per la videosorveglianza a bordo bus** da installare in altrettanti mezzi aziendali. Con questo investimento, che richiede anche importanti oneri a carico aziendale, si incrementa notevolmente il livello di sicurezza offerto ai viaggiatori e al nostro personale conducente che sarà messo in condizioni di chiedere l'immediato intervento delle forze dell'ordine in caso di necessità con la possibilità di attivazione delle telecamere alla diretta visione del centro di coordinamento o delle forze dell'ordine stesse. Il sistema di videosorveglianza consentirà inoltre di contrastare eventuali abusi in materia di ingiustificate richieste di risarcimento da parte di viaggiatori in occasione di particolari situazioni di esercizio (brusche frenate, incidenti, etc.)

Alla fine del 2018 si sono finalmente concluse tutte le attività tecniche e amministrative necessarie al trasferimento del deposito autobus di Tortolì, dalla Piazza Fra' Locci all'area della stazione Ferroviaria aziendale in quello che è stato denominato **Centro Intermodale di Tortolì** realizzato dallo stesso Comune di Tortolì.

Il trasferimento degli autobus ivi dislocati - al momento 18 - e facenti capo alla STA di Lanusei è concretamente avvenuto nei primi giorni del 2019. Le prospettive di sviluppo del sito secondo le originarie linee di indirizzo "intermodale" sono strettamente legate al rilancio dei servizi turistici del Trenino Verde all'esito del quale acquista significativa importanza l'affidamento in gestione dei locali destinati a servizi commerciali e ricompresi nel progetto originario.

Sicurezza del Lavoro

Con riferimento al sistema organizzativo occorre evidenziare l'avvenuta sostituzione del Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) conseguente al pensionamento del funzionario che ha svolto tale importante e delicato compito fino al mese di giugno 2018. Successivamente, dopo un breve periodo transitorio nel quale il ruolo del RSPP è stato svolto da un professionista esterno, l'incarico è stato affidato all'ing. Claudia Carboni interna all'Azienda, in possesso dei richiesti requisiti e competenze e che in questi anni ha affiancato il precedente RSPP. Sempre con riferimento ai compiti di controllo e vigilanza sulla sicurezza dei luoghi di lavoro e dei lavoratori, a inizio 2018 è stato affidato il compito di Medico Competente ad una nuova struttura medica incaricata di svolgere anche gli accertamenti diagnostici strumentali periodici previsti dal Decreto 81/08.

Adempimenti Organizzativi

Con l'entrata in vigore del GDPR in data 24/05/2018, è stato necessario procedere alla contestuale nomina del DPO - Data Protection Officer - che in prima applicazione è stato individuato nella dott.ssa Tiziana Murru del Servizio RUF che già si occupava dei temi della Privacy e della Trasparenza. Tenuto conto dell'impegno richiesto, della complessità e delicatezza della materia, a seguito di specifica procedura ad evidenza pubblica è stato nominato DPO di ARST spa un professionista esterno esperto della materia.

Licenziamento Collettivo con Incentivo all'Esodo

Particolare rilievo ha assunto il procedimento di licenziamento collettivo con incentivo all'esodo avviato e concluso nel corso dell'esercizio con effetti dal 1° settembre 2018. Le ragioni che hanno spinto l'Azienda a proporre alle OOSS la condivisione del predetto percorso sono state sostanzialmente di 2 tipi: la necessità di uno svecchiamento del personale aziendale - con contestuale introduzione di figure professionali di più elevato profilo - e la riduzione dei costi conseguente non solo alla contrazione del numero di lavoratori in quei settori ove la tecnologia e la maggiore efficienza organizzativa hanno reso inutile la presenza di personale ma, anche, per il minor costo unitario per addetto ottenibile proprio attraverso il ringiovanimento della forza lavoro.

Il percorso, come detto, è stato condiviso dalle OOSS e ha condotto all'accordo per il licenziamento collettivo di 69 unità. Nonostante la complessità e la delicatezza della procedura, l'inevitabile contenzioso è stato contenuto a 5 casi, 4 dei quali ancora in corso.

Nel frattempo sono state introdotte nuove unità lavorative, per ora limitate ai settori operativi automobilistici e ferroviari, in attesa di poter avviare le procedure di reclutamento previste dal piano delle assunzioni già deliberato dall'Azienda.

Accadimenti Vari

Si segnala che il Ministero delle Finanze, nell'ambito dei compiti di ispezione e controllo sulle società pubbliche che svolgono attività per conto di altre Amministrazioni Pubbliche, ha disposto una verifica in Azienda che ha impegnato gli uffici per 5 settimane.

Gli esiti della verifica sono stati trasmessi all'Azienda, alla Regione Sardegna ed alla Corte dei Conti presso la Sezione Giurisdizionale per la Regione Sardegna, lo scorso 8 aprile 2019 evidenziando alcune limitate "irregolarità e carenze" che sono in corso di puntuale riscontro.

Va peraltro segnalato che, dopo la chiusura dell'esercizio, l'Azienda ha ottenuto il dissequestro di 524.169 euro che nel 2003 erano stati posti sotto sequestro nell'ambito della vicenda che aveva visto coinvolta l'Azienda e Banca Fideuram.

Nel corso dell'anno si è proceduto ad una nuova revisione della **Carta della Mobilità** che è in corso di ulteriore aggiornamento per tenere conto delle indicazioni che provengono dalla Regione Sardegna e dalle maggiori organizzazioni dei consumatori. La Carta della Mobilità è regolarmente presente e consultabile nel sito aziendale.

Una interessante sperimentazione realizzata presso la sede automobilistica di Oristano merita di essere brevemente citata. Si è trattato di una attività focalizzata sullo **stile di guida dei conducenti** sul quale era stato ipotizzato un risparmio di carburante non trascurabile. La sperimentazione ha interessato 32 conducenti che sono stati formati in aula ed a bordo bus, la cui attività di guida è stata successivamente monitorata attraverso 22 apparati di bordo e 32 smartphone. Sulla base dei confronti resi possibili dai dati già disponibili per gli stessi mesi relativamente ad anni precedenti e uguali periodi, è stato possibile attestare risparmi medi dell'ordine del 20%. Tale risultato, ancorché riferito ad un numero di autisti ed autobus ridotto, è certamente di grande interesse e tale da rendere economicamente conveniente e perseguibile un'azione a più ampio raggio sia in termini di conducenti da coinvolgere (molti dei quali di nuova assunzione) che di autobus da attrezzare.



Carta della Mobilità

2018



trasporti regionali della sardegna

LE 9 LINEE DI ATTIVITÀ ARST E IL LORO SVILUPPO

Le 9 Linee di Attività ARST e il loro Sviluppo

Nel 2018 si è concluso il processo di individuazione delle linee di attività aziendali, con elevati livelli di autonomia dal punto di vista dei costi e dei ricavi. Su queste linee di attività si è proceduto alla separazione contabile, verificando l'affidabilità delle metodologie adottate 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.

Le 9 linee di attività così individuate sono:

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



I Servizi TPL su Gomma costituiscono l'attività principale dell'Azienda

e contribuiscono al 71% dei ricavi totali. Rappresentano la linea di attività che impiega il maggior numero di unità lavorative. Assicurano una capillare rete di collegamenti intercomunali nell'intero territorio regionale nonché i Servizi urbani nelle città di Oristano, Alghero, Carbonia, Iglesias e Macomer. Nei Comuni di Sestu e Carloforte viene effettuato un Servizio dalle caratteristiche simili a quello urbano, ancorché sia definito extraurbano.

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

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

Le profonde riforme che hanno interessato in questi ultimi anni il quadro normativo che regola l'esercizio delle ferrovie isolate sembrano giunte a conclusione con la pubblicazione del Decreto Legislativo 50/2019 relativo alla "Attuazione della Direttiva UE 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie". Tuttavia in attesa che venga definitivamente superata la normativa vigente stabilita dal D.P.R. 753/80, il Direttore di Esercizio è tuttora responsabile di entrambe le attività: trasporto ed infrastruttura. L'Azienda, in anticipo rispetto alle modifiche organizzative che scaturiscono dal passaggio anche delle ferrovie isolate ad ANSF, ha costituito unità organizzative autonome responsabili della manutenzione dei rotabili, della gestione della infrastruttura e della gestione degli impianti speciali ancora tuttavia operanti nell'ambito del previgente quadro regolatorio. La suddivisione operativa e contabile tra attività di trasporto e di gestione della infrastruttura, consente di distinguere puntualmente gli specifici costi e ricavi.

L'Attività Ferroviaria relativa al Trasporto consiste nel garantire il regolare esercizio dei treni. A questa attività fa capo tutto il personale viaggiante (macchinisti, capitreno) nonché il personale delle officine per la manutenzione dei rotabili. I costi che vengono

attribuiti a tale attività, sono essenzialmente quelli relativi al personale oltre a tutti i costi connessi alla circolazione e manutenzione dei rotabili.

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

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

È da segnalare la rilevanza degli aspetti commerciali connessi all'esercizio di questo particolare Servizio, che trae i propri ricavi esclusivamente dai TdV. Questa specifica linea di attività è attualmente oggetto di un processo di riorganizzazione complessiva che riguarda, sia le modalità di gestione operativa - anche per tenere conto della L. 128/2017 - sia la politica commerciale e di marketing. La produzione chilometrica, in questi ultimi anni ha registrato una contrazione dovuta alla necessità di esecuzione di improrogabili lavori di manutenzione straordinaria sui 438 Km della linea turistica, ma gli investimenti in corso e le attività organizzative e commerciali già richiamate, puntano a una sostanziale crescita delle percorrenze attuali.

I Servizi Metrotranviari, nel loro complesso, costituiscono una linea di attività aziendale con potenziale di crescita particolarmente interessante. Infatti, le linee metrotranviarie gestite da ARST a Cagliari e Sassari, sono state oggetto in questi anni di importanti progetti di sviluppo, sia in termini di estensione della rete sia in termini di dotazione di rotabili, che a differenza di quanto già stabilito per le ferrovie isolate, non vi sarà alcun passaggio di competenze da USTIF ad ANSF in tema di sicurezza, in quanto le

metrotranvie continueranno ad essere vigilate da USTIF.

Il modello di separazione operativa delle attività svolte tra Trasporto e Infrastruttura, è applicato anche alle attività metrotranviarie. Sul dettaglio delle attività effettivamente svolte dalle due linee di attività si rimanda alla specifica sezione. Occorre, tuttavia, osservare che **i costi per la manutenzione della infrastruttura, seppur previsti nell'attuale Contratto di Servizio in vigore dal 2015, sono stati riconosciuti ad ARST soltanto a partire dall'esercizio 2018.**

Una ulteriore osservazione riguarda i ricavi di queste linee di attività. I proventi da traffico della linea di attività Trasporto, sono costituiti dai biglietti direttamente emessi da ARST e dalle quote riconosciute dalle altre aziende per la bigliettazione integrata, attuata in applicazione degli accordi promossi dalla Regione Sardegna. In merito a questi ultimi non si può non sottolineare **l'inadeguatezza delle attuali modalità di clearing**, per le quali sono state avviate attività di studio e ricerca propedeutiche a sostenere la necessità di revisione dell'intero quadro degli accordi - laddove esistenti - o di sottoscrizione di nuovi. Per un approfondimento di questo argomento si può fare riferimento alla sezione *Il Sistema di Clearing dentro al Focus 2018: MetroCagliari*.

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

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

Per tutte le linee di attività è stato, inoltre, avviato il processo di **separazione contabile dello Stato Patrimoniale**, così come previsto dalle Deliberazioni ART, con integrazione, a partire dal 2019, della contabilità separata sulla piattaforma integrata SAP.

La contabilità separata è una contabilità per centri di attività che registra atti di scambio esterni. E' un sistema di tenuta della contabilità a partita doppia che evidenzia, per ogni attività/business gli elementi patrimoniali e i conseguenti componenti reddituali al fine di rappresentare, in modo distinto, la complessiva situazione economico-patrimoniale.

Lo Stato Patrimoniale suddiviso per linee di attività è rappresentato a sezioni divise e riclassificato secondo criteri finanziari. Le attività sono classificate secondo il grado di liquidità mentre le passività secondo la loro provenienza e secondo la loro scadenza.

Per la realizzazione della separazione contabile dello Stato Patrimoniale è stata impostata una contabilità separata che prevede:

- l'attribuzione diretta alle singole attività di tutte le poste patrimoniali attive e passive direttamente imputabili;
- l'attribuzione indiretta alle singole attività di tutte le poste patrimoniali attive e passive indirettamente imputabili, mediante l'utilizzo di appositi driver.

Tale suddivisione consente di rappresentare lo Stato Patrimoniale in maniera distinta e di ottenere delle informazioni sulla gestione e sulle attività dell'impresa più approfondite e più accurate per la futura predisposizione dei Piani Economici Finanziari (PEF).

Considerato quanto sopra con una separazione contabile in armonia con le regole fornite da ART sarà possibile individuare i criteri per la composizione dei SIEG (Sistemi di Interesse Economico Generale) e del COIN (Capitale Operativo Investito Netto) per linee di attività, capitale rilevante ai fini del calcolo del ragionevole margine di utile.

Scenari Futuri Servizi Ferroviari e Metrotranviari

Mentre è in fase di redazione il presente Annual Report 2018, sono in corso le attività di analisi e di confronto con l'Assessorato dei Trasporti e con l'Advisor nominato dalla Regione Sardegna al fine di stipulare il nuovo Contratto di Servizio per la gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria, sulla base delle percorrenze chilometriche correnti. Successivamente si auspica di stipulare il nuovo Contratto di Servizio per l'esercizio del Trasporto su Ferro e su Metro.

La posizione aziendale è che non ci si possa accontentare, guardando ai prossimi 10 anni, del semplice mantenimento del livello di servizio esistente e che sia, invece, necessario programmare un percorso di adeguamento tecnologico, riqualificazione

dell'offerta e sviluppo operativo dei servizi di trasporto su ferro per fornire adeguate risposte alla domanda di trasformazione e integrazione modale del Trasporto Ferroviario e Metrotranviario in Sardegna.

Per questo, con uno sguardo al futuro, ARST ha studiato un insieme di interventi che si inquadrano nel programma di ammodernamento e potenziamento della infrastruttura **che mira sia allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e Regionale attraverso il potenziamento dell'offerta integrata di trasporto, sia al miglioramento degli standard di regolarità, puntualità e qualità** dell'offerta ferroviaria e metrotranviaria.

Le priorità di intervento riguardano, in particolare, l'ineludibile e già programmato adeguamento del sistema ferroviario nel suo complesso, alle nuove norme di sicurezza e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) specifiche per le ferrovie isolate.

Particolare attenzione è stata dedicata alla eliminazione degli elementi tecnico-organizzativo-procedurali, che limitano e/o condizionano la capacità e le prestazioni della rete, con soluzioni di tipo tecnologico che prevedano un limitato uso del territorio. L'obiettivo raggiungibile è il miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio, mediante il potenziamento dei terminali viaggiatori che si configurano come punto di snodo della mobilità locale.

Al termine della realizzazione degli interventi previsti è atteso un miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, qualità dei servizi ai viaggiatori, nonché l'efficientamento dei processi connessi all'esercizio ferroviario, dalla manutenzione delle linee all'informazione al pubblico.

Il tutto si tradurrà in potenziamento dell'offerta di servizio con l'adozione, d'intesa con la Regione, di nuovi modelli di esercizio che potrebbero consentire di raggiungere a regime una produzione pari a 2.005.000 Treni-Km per anno e 2.088.000 Tram-Km per anno.

Gli interventi sulle linee ferroviarie e metrotranviarie, nonché il rinnovo del parco mezzi, costituiscono la premessa per una nuova configurazione del servizio in termini di incremento della produzione chilometrica e di qualità del servizio reso.

A conclusione della fase nella quale si concretizzeranno i benefici degli investimenti, si verificherà una progressiva **ottimizzazione della gestione operativa**, con riduzione del costo industriale e, auspicabilmente, un significativo incremento dell'offerta e dei ricavi da traffico.

Per ciò che concerne il servizio ferroviario si è ipotizzato, a regime, di **passare dalla attuale programmazione dell'orario ad una pianificazione cadenzata** che preveda la ripetitività degli orari nell'arco della giornata.

A regime, si stima che la produzione chilometrica ferroviaria ammonterà a 2.005.000 Km con un incremento rispetto alla situazione attuale del 91%. Durante il periodo

transitorio il servizio offerto rimarrà stabile, fino al completamento di tutti gli interventi indispensabili per l'ottimizzazione dell'offerta.

Per ciò che concerne il servizio metrotranviario è opportuno fare una distinzione in base all'area territoriale di riferimento: Cagliari e Sassari.

Il progetto della metropolitana leggera di Cagliari è in corso di intenso sviluppo. Stanno per iniziare i lavori di estensione della linea Repubblica - Matteotti, mentre, le due direttrici Quartu e Poetto sono in fase di progettazione preliminare.

Nell'area territoriale di Sassari, oltre all'estensione della linea Sassari - Li Punti, sono previsti interventi per la trasformazione della linea Sassari - Sorso e della linea Sassari - Nulvi, in una metrotranvia in grado di collegare il territorio comunale con quello sovracomunale e di soddisfare ulteriori quote della domanda di trasporto potenziale.

A regime, dal 2027, la produzione chilometrica metrotranviaria ammonterà a 2.088.000 Km con un incremento rispetto alla situazione attuale del 164%.

Tali incrementi di produzione generano una ottimizzazione della gestione dell'infrastruttura, con un conseguente risparmio in termini di costi assoluti e con un calo del corrispettivo euro per Km.



KEY FACTS - SCENARIO OTTIMIZZATO TPL SU SEDE FISSA SARDEGNA 2028

Totale Investimenti 2020-2035	Euro 550.025.738
Quota totale ARST	Euro 171.100.000
Investimenti Treno:	Euro 239.425.738
Quota ARST:	Euro 116.600.000
di cui per adeguamento ANSF:	Euro 59.300.000
di cui per Ottimizzazione Offerta:	Euro 57.300.000
Investimenti Metro:	Euro 310.600.000
Quota ARST:	Euro 54.500.000
di cui per Ampliamento:	Euro 50.500.000
di cui per Ottimizzazione Offerta:	Euro 4.000.000
Investimenti per Rinnovo Parco Rotabile	
Acquisto 6 Nuovi Treni (2022)	40% ARST
Acquisto 9 Nuovi Treni (2024)	100% ARST
Acquisto di 21 Nuovi Tram (2027) di cui	
11 Nuovi Tram (2025)	100% ARST
10 Nuovi Tram (2027)	100% RAS
Percorrenze	
Metro-Km 2019 vs 2027	743.000 vs 2.088.000
Treno-Km 2019 vs 2024	1.052.000 vs 2.005.000





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

CONTO ECONOMICO SINTETICO GOMMA

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	86.267.448	80.041.841	7,8	83.031.764
TOTALE COSTI OPERATIVI	87.654.328	83.545.927	4,9	84.196.964
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	46.820.011	47.855.479	(2,2)	46.920.149
VALORE AGGIUNTO	45.433.131	44.351.393	2,4	45.754.949
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(1.386.880)	(3.504.086)	60,4	(1.165.200)
AMMORTAMENTI NETTI	1.079.117	1.271.612	(15,1)	1.034.123
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	23.691	805.823	(97,1)	900.769
EBIT	(2.489.688)	(5.581.521)	55,4	(3.100.092)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.066.396)	(1.492.551)	(38,4)	(1.061.285)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	3.411.411	0		0
EBT	(1.144.673)	(7.074.072)	83,8	(4.161.377)
IMPOSTE SUL REDDITO	57.739	237.751	(75,7)	227.821
RISULTATO NETTO	(1.202.412)	(7.311.823)	83,6	(4.389.198)

I ricavi operativi del Servizio TPL su Gomma ammontano a 86.267.448 euro, in aumento del 7,8% rispetto all'esercizio precedente. In particolare, i ricavi da Contratto di Servizio aumentano del 14,2% per via delle integrazioni contrattuali riconosciute con la L.R. 40/2018, al contempo si registra un calo del 10,3% sui ricavi da TdV. Per approfondimenti su questo aspetto si veda la sezione *Ricavi da Titoli di Viaggio*.

I costi operativi sono pari a 87.654.328 euro in aumento del 4,9% rispetto all'anno precedente. Le principali voci di costo sono rappresentate dalle spese per il personale che, al netto dei rimborsi per CCNL ammontano al 53,4%, dalle spese per materie prime e di consumo (23,5%), per manutenzioni (11,3%) e per assicurazioni (4,1%).

L'EBITDA dei servizi di TPL su Gomma è negativo per 1.386.880, in miglioramento del 60,4% rispetto all'anno precedente. Anche il risultato d'esercizio migliora sensibilmente (+83,6%) seppur negativo per 1.202.412 euro.

Per meglio comprendere le cause all'origine di questi risultati che, seppur in miglioramento, sono ancora non soddisfacenti dal punto di vista dell'equilibrio gestionale, riportiamo un focus sulla performance dei servizi automobilistici.

Focus: Performance e Contratto di Servizio TPL su Gomma

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'approfondita analisi sulle variabili gestionali dei servizi automobilistici che, con il 71% dei ricavi, costituiscono di gran lunga il *core business* aziendale. Tale analisi, pur registrando evidenti miglioramenti, ha confermato il permanere di importanti criticità riguardanti il Contratto di Servizio TPL su Gomma.

Performance e Benchmark Servizi TPL Su Gomma

La pubblicazione del Decreto Ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018 sui costi standard per i Servizi Automobilistici del MIT, offre un benchmark oggettivo per valutare la performance aziendale.

Il Decreto Ministeriale conferma gli **elevati standard produttivi e organizzativi garantiti da ARST** che anche per il 2018 realizza un costo industriale notevolmente inferiore rispetto a quello indicato dal MIT come benchmark di eccellenza.

Il grafico che segue consente di mettere maggiormente in evidenza l'insieme delle voci di ricavo (TdV e rimborsi CCNL) e di costo, determinate dall'assolvimento degli Obblighi di Servizio Pubblico per i Servizi Automobilistici.

Dal grafico emerge che **il costo industriale ARST, pari a 2,56 euro per Km (in lieve aumento rispetto ai 2,53 del 2017), è inferiore del 6,6% rispetto al costo standard fissato a 2,74 euro per Km dal MIT**

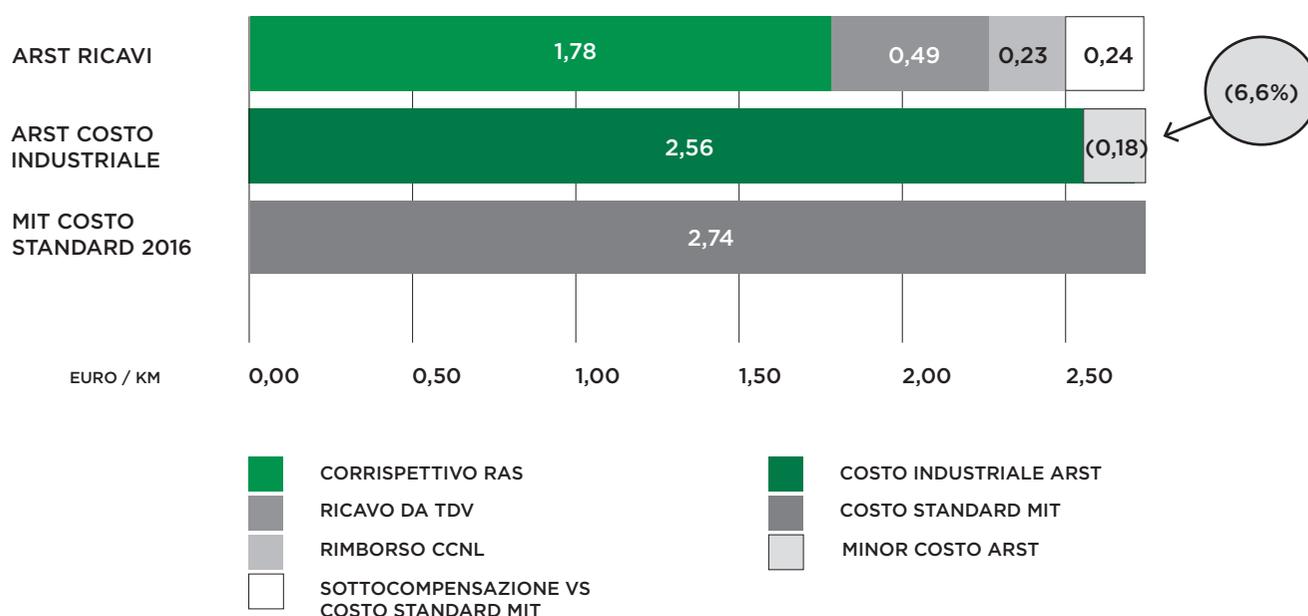


con riferimento, va evidenziato, a costi determinati nel 2016, ovvero prima dell'entrata a regime del nuovo CCNL 2015. Grazie alle integrazioni contrattuali riconosciute dall'ente concedente il Corrispettivo RAS è aumentato dal 1,53 euro per Km del 2017 a 1,78 dell'esercizio 2018.

Tuttavia il Corrispettivo contrattuale RAS non è ancora sufficiente, pur considerando i ricavi da TdV e i rimborsi per i maggiori oneri da CCNL, **a coprire il costo industriale.**

Ne consegue una sottocompensazione, rispetto al costo standard MIT, pari a 0,24 euro per Km che, in relazione alla produzione chilometrica 2018, **determina minori ricavi**, rispetto allo standard, **pari a oltre 9 milioni di euro.**

Va ricordato che i rimborsi riconosciuti per gli aumenti CCNL sono riferiti ai rinnovi ante 2015 mentre, per l'ultimo rinnovo 2015, vale quanto ricordato nella sezione *Risultati di Sintesi Anno Finanziario 2018*.



Per ottenere un adeguamento del Corrispettivo, è stata fondamentale l'analisi svolta su una delle principali criticità emerse nell'assolvimento del Contratto di Servizio di TPL su Gomma, ossia, **l'effetto negativo prodotto dal mancato rinnovo del parco mezzi**.

A partire dal 2011 si è determinato, infatti, un incremento dei costi in termini di maggiori oneri di manutenzione, un aumento del consumo di carburante per Km percorso oltre che un impatto negativo per mancati rimborsi dell'*accisa sui carburanti*.

Analizzando le singole componenti, si rileva che l'incremento degli oneri di manutenzione è molto al di sopra delle rivalutazioni ISTAT - pari a circa il 10% rispetto al 2009 - riconosciute nel contratto. L'incremento effettivo dei soli costi di manutenzione 2018 rispetto a quelli del 2008 è pari al 231%. **Rimane una differenza del 221% non coperta dell'incremento dei prezzi al consumo ISTAT.**

In particolare, **il costo di manutenzione unitario, tra il 2009 e il 2018, è variato da 0,12 a 0,39 euro per Km**. Il delta di 0,27 euro per Km, moltiplicato per le percorrenze chilometriche del 2018, determina un incremento dei costi per circa 10 milioni di euro.

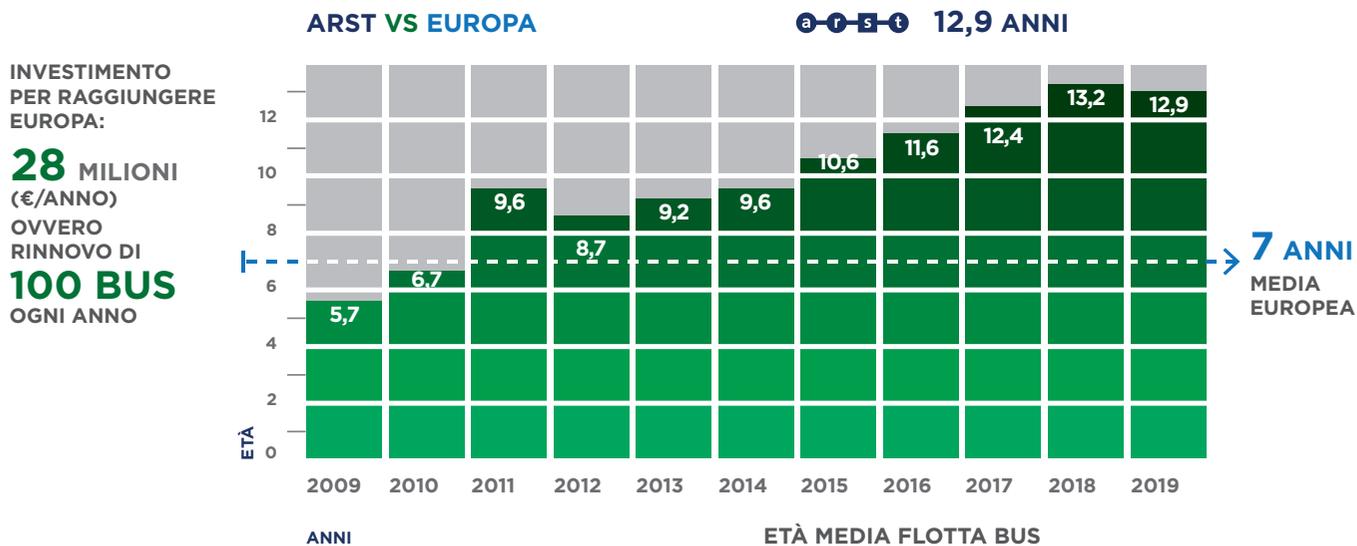
Per quanto riguarda i consumi di gasolio, si rileva che applicando la produttività energetica dei mezzi del 2009 (quando l'età media della flotta era di 5,7 anni) alle percorrenze del 2018 (età media oltre i 13,2 anni) si sarebbe realizzato un'economia di circa 1,2 milioni di litri nel 2018. Tale risparmio, valorizzato ai prezzi medi del gasolio dell'esercizio 2018, **avrebbe generato minori spese per oltre 1,5 milioni di euro**.

L'anzianità del parco bus ha comportato, inoltre, un **minore rimborso delle accise sul gasolio pari, per il solo 2018, a 489.615 euro**. Per i 220 bus della flotta ARST con classe di emissione Euro 1 e Euro 2, infatti, dal 1° gennaio 2016 non viene più riconosciuto il rimborso dalle normative vigenti. L'acquisto di 66 nuovi bus - 18 dei quali entrati in esercizio a novembre 2018 mentre i restanti entreranno in esercizio solo nel corso del 2019 - non è sufficiente a superare il problema dei mancati rimborsi delle accise.

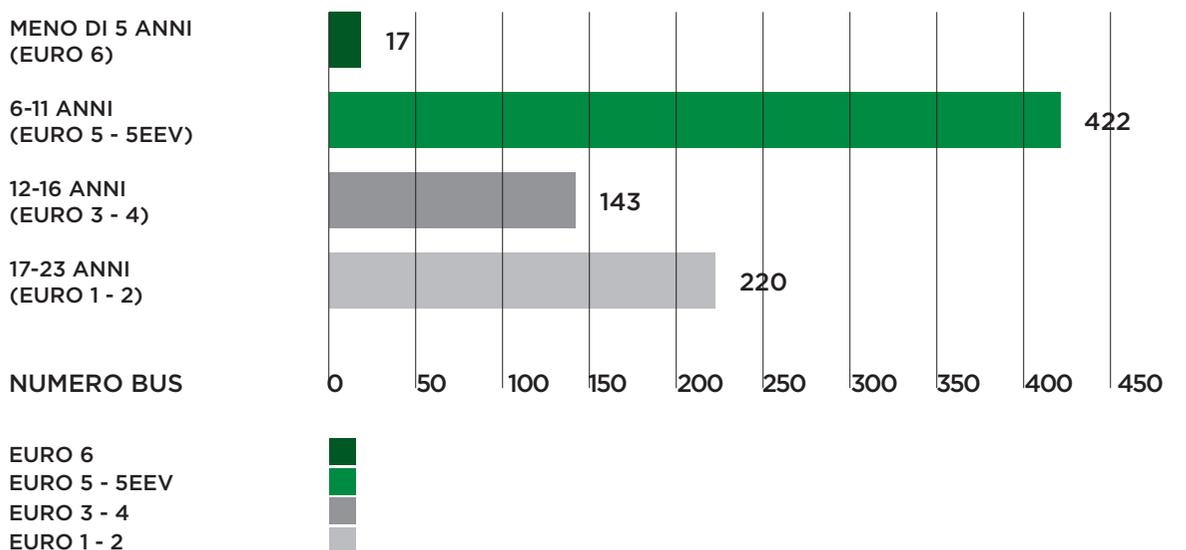
Nel grafico si riporta anche il dato medio di anzianità della flotta degli altri grandi paesi europei (Germania, Francia, Regno Unito, Spagna). **Per mantenere la flotta al benchmark europeo di 7 anni di anzianità media vanno previsti**, nel caso della flotta ARST di 828 bus, **investimenti annuali pari a circa 28 milioni di euro** con i quali acquistare circa 100 nuovi mezzi ogni anno. Nel caso del contratto di servizio di specie si sono acquistati circa 100 bus, ma nell'arco di 10 anni.



ETÀ MEDIA FLOTTA BUS. TREND 2009-2019



FLOTTA BUS. CLUSTER PER ETÀ E PER CLASSE ENERGETICA



Contratto di Servizio e la Sua Applicazione

Il Servizio del TPL su Gomma è regolato dal contratto stipulato in data 25 settembre 2009 con la RAS e prevede un corrispettivo euro per Bus-Km differenziato per le quattro classi, C1-C2-C3-C4, definite con Deliberazione della Giunta regionale n. 44/17 del 06 agosto 2008, che raggruppano linee con velocità di percorrenza omogenea. Fino all'approvazione della Legge regionale n. 40 del 5 novembre 2018, l'unico adeguamento previsto dal contratto era quello relativo all'andamento dell'indice dei prezzi al consumo per le rivalutazioni monetarie. Il valore medio del corrispettivo chilometrico, comprensivo delle integrazioni contrattuali sopra descritte, risulta oggi pari a 1,78 euro per Km.

Dopo diversi incontri e a seguito dei dettagliati report forniti, l'Assessorato dei Trasporti ha riconosciuto e accettato le richieste di integrazione contrattuale formulate da ARST per gli anni 2018 e 2019. Viceversa per gli anni precedenti al 2018, ARST ha rinunciato a qualsiasi altra pretesa accogliendo la proposta transattiva dell'Assessorato.

L'infografica di seguito riportata consente, attraverso 4 barre orizzontali, una sintetica rappresentazione di quanto avvenuto in questi anni in merito agli scostamenti dall'algoritmo contrattuale RAS del 2008.

La prima barra dell'infografica riporta come, **facendo riferimento all'algoritmo contrattuale RAS, si sia determinata, per il solo 2018** - considerati minori ricavi da TdV per 13,1 milioni di euro e maggiori costi di manutenzione per 10 milioni di euro - **una perdita totale di liquidità pari a 23,1 milioni di euro**. È evidente che stante questo dato incontrovertibile, il tema non è come mai i servizi automobilistici siano in perdita, ma come faccia la Società a garantire, pur in una situazione di ricavi e costi drammaticamente diversa da quella dell'algoritmo contrattuale, a continuare a garantire, pur tra difficoltà e disagi, l'assolvimento degli obblighi di servizio.

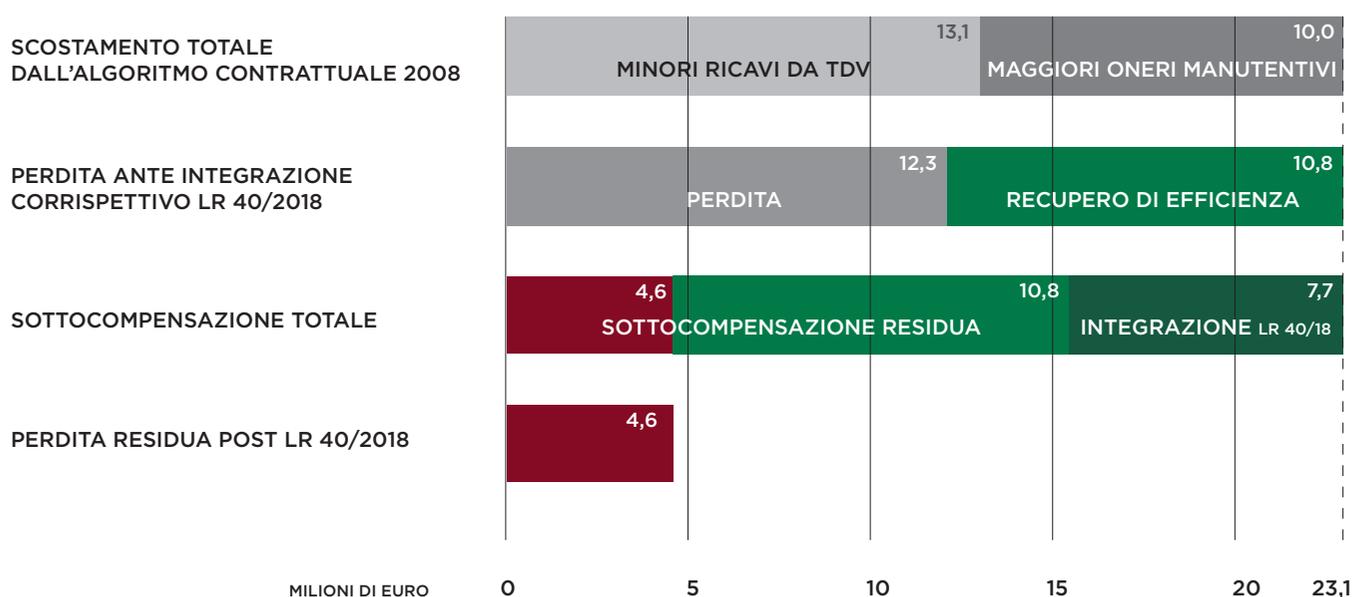
La seconda barra dà una prima risposta ai motivi che hanno consentito di garantire la continuità operativa ricordando come **le azioni di efficientamento operativo promosse da ARST già a partire dal 2011** - con costanti attività di outsourcing e di ottimizzazione organizzativa - **abbiano consentito recuperi di efficienza per un importo valutato in 10,8 milioni di euro**. Questo consente di limitare le perdite potenziali dei servizi automobilistici, a soli 12,3 milioni di euro.

La terza barra dell'infografica **rappresenta l'effetto dell'integrazione dei corrispettivi del Contratto di Servizio accordati dall'Ente Concedente e pari a circa 7,7 milioni di euro**.



La sotto compensazione residua, dopo tale integrazione, è di circa 15,4 milioni di euro di cui 10,8 milioni di euro coperti, come indicato sopra, da recuperi di efficienza ottenuti dalla Società rispetto ai costi del 2008 mentre 4,6 milioni di euro rappresentano la perdita residua al netto, come già spiegato, delle azioni di efficientamento e dell'integrazione regionale.

La quarta barra dell'infografica indica che nonostante l'integrazione regionale e i recuperi di efficienza, nel 2018, la linea di attività del trasporto su Gomma, al netto di una sopravvenienza attiva, ha chiuso, comunque, con una **perdita industriale pari a 4,6 milioni di euro**.



Per affrontare in maniera incisiva il tema della vetustà della flotta **l'Assessorato dei Trasporti ha deciso di dedicare 150 milioni di euro** di Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), di provenienza MIT, **al rinnovo integrale del parco bus ARST**. Con Delibera n. 3/19 del 23 gennaio 2018 la RAS ha così approvato il piano di investimento che consentirà di portare l'età media della flotta ARST di nuovo al di sotto dei 7 anni della media europea, garantendo sia una migliore qualità del servizio per gli utenti che il recupero di ulteriori margini di efficienza operativa che si tradurranno in corrispettivi di servizio più bassi per l'Ente Concedente.

Da questo punto di vista va riconosciuto all'Ente Concedente di essersi mosso, in maniera incisiva, per risolvere in maniera strutturale una delle due principali criticità rappresentate in più occasioni dalla Società, ovvero, l'età media della flotta.

Permane l'altra importante criticità relativa agli effettivi livelli di copertura, rispetto a quelli previsti nell'algoritmo contrattuale, **dei costi industriali da ricavi da TdV**.

L'algoritmo contrattuale ipotizza, inopinatamente, lo stesso livello di ricavi da TdV per gli operatori urbani e per quelli che operano su linee extra-urbane, **senza differenziare cioè tra Servizi che si svolgono nelle zone urbane ad alta densità di domanda da quelli che si svolgono nelle zone rurali a domanda debole**. Il livello di copertura dei costi da TdV è fissato al livello del 32%, che allo stato attuale viene raggiunto, e addirittura superato, solo dall'operatore del Servizio Urbano del Capoluogo.

Per ARST nel 2018 la copertura effettiva è stata del 18,5%, ovvero 0,49 euro per Km, con riferimento ai costi industriali, in calo rispetto al valore medio del 21,5% registrato nel 2017. Rispetto al valore teorico contrattuale di copertura dei costi industriali pari a 0,84 euro per Km si registrano mancati ricavi, in rapporto alla produzione chilometrica 2018, per 13,1 milioni di euro.

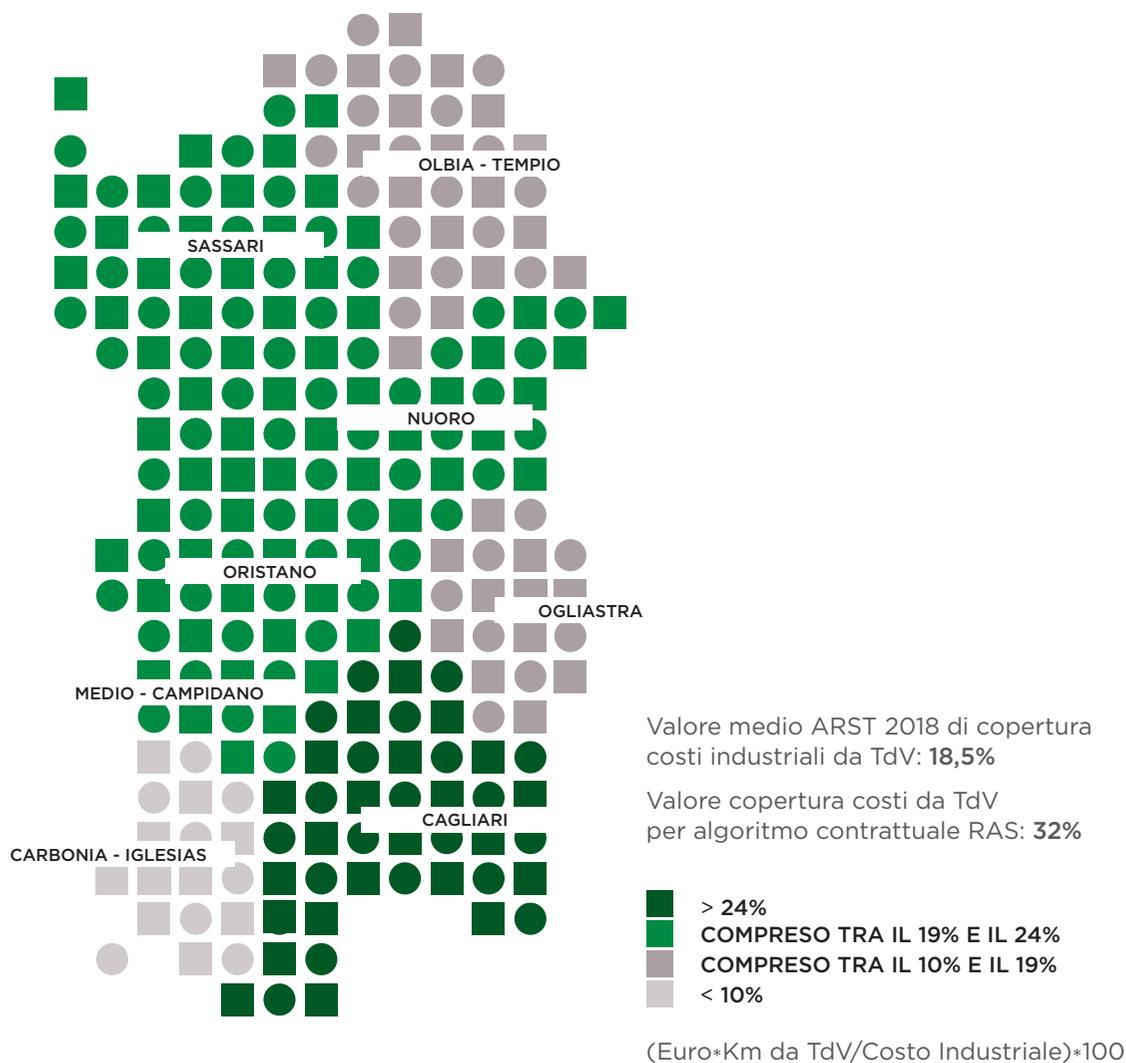
Va ricordato che ARST non ha alcuna leva per agire sui ricavi da traffico in quanto linee, corse, orari e tariffe sono fissate dall'Ente Concedente RAS.



Il grafico seguente, sulla percentuale di Copertura dei Costi Industriali da TDV per Territorio, spiega perfettamente **perché ARST, quale operatore regionale extra-urbano, sia l'azienda maggiormente penalizzata dall'algoritmo contrattuale** di calcolo del corrispettivo contrattuale stabilito dalla RAS nel 2008.

Dal grafico emerge che soltanto nell'area della vecchia provincia di Cagliari e in limitate altre zone urbane, si raggiungono le previsioni di copertura contrattuali. **In sostanza l'algoritmo RAS realizza un processo sperequativo, penalizzando chi opera in aree a domanda debole e favorendo chi opera in aree a domanda forte.**

Se i ricavi da TdV realizzati da ARST fossero effettivamente pari, in media, al 32% come avviene per l'operatore urbano dell'area vasta di Cagliari, **la linea di attività TPL su Gomma sarebbe in utile di esercizio**, senza necessità di ulteriori integrazioni contrattuali e pur con gli aumenti di costo per i mancati investimenti sulla flotta descritti precedentemente.



La Produzione dei Servizi TPL su Gomma

L'esercizio 2018 si è concluso con una produzione totale effettiva di Bus-Km di linea venduti pari a 37.513.376 così ripartiti:

- Km totali effettivi autolinee extraurbane = 35.444.332;
- Km totali effettivi autolinee urbane = 2.069.043 (compresa la linea di adduzione da Sestu al Policlinico).

Il totale dei chilometri di linea effettivi è diminuito di 45.066 Km rispetto all'anno precedente. Il totale dei chilometri autorizzati è invece aumentato di 14.096 Km rispetto all'anno precedente.

L'esercizio 2018, ancor più del 2017, si è caratterizzato, operativamente, per la scarsa disponibilità di mezzi efficienti al fine di garantire la regolarità del servizio.

Si sono registrate situazioni di criticità con picchi di oltre 150 Autobus al giorno non disponibili sul totale dei 780 autobus mediamente assicurati. Per garantire la regolarità quotidiana dei servizi sono, infatti, necessari circa 650 Autobus. Nelle tabelle seguenti è riportato l'andamento delle percorrenze negli ultimi esercizi.

BUS-KM EXTRA-URBANI. TREND 2016-2018

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
KM AUTORIZZATI (KmA)	35.437.751	35.424.263	13.488	35.378.019
KM SOPPRESSIONI (KmS)	215.454	207.539	7.915	196.517
KM INTENSIFICATI (Kml)	222.035	269.204	(47.169)	355.877
KM EFFETTIVI (KmE)	35.444.332	35.485.928	(41.596)	35.537.379
% SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	0,02	0,17		0,45
% KmS/KmA	0,61	0,59		0,56
% Kml/KmA	0,63	0,76		1,01

BUS-KM URBANI. TREND 2016-2018

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
KM AUTORIZZATI (KmA)	2.081.422	2.080.814	608	2.098.318
KM SOPPRESSIONI (KmS)	12.722	8.376	4.346	6.130
KM INTENSIFICATI (Kml)	344	76	268	583
KM EFFETTIVI (KmE)	2.069.043	2.072.514	(3.471)	2.092.771
% SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	(0,59)	(0,40)		(0,26)
% KmS/KmA	0,61	0,40		0,29
% Kml/KmA	0,02	-		0,03



BUS-KM TOTALI. TREND 2016-2018

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
KM AUTORIZZATI (KmA)	37.519.173	37.505.077	14.096	37.476.337
KM SOPPRESSIONI (KmS)	228.176	215.915	12.261	202.647
KM INTENSIFICATI (Kml)	222.379	269.280	(46.901)	356.460
KM EFFETTIVI (KmE)	37.513.376	37.558.442	(45.066)	37.630.150
% SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	(0,02)	0,14		0,41
% KmS/KmA	0,61	0,58		0,54
% Kml/KmA	0,59	0,72		0,95

Nel corso dell'esercizio 2018 è proseguita l'attività di riorganizzazione e di adeguamento dei servizi alle esigenze della clientela, con la conseguente variazione di numerose linee.

Lo scostamento delle percorrenze effettivamente svolte, rispetto a quelle autorizzate, è diminuito ancora rispetto all'esercizio precedente, (lo scostamento percentuale è passato da 0,14 a -0,02) Tale inversione di tendenza è dovuta alla diminuzione delle percorrenze intensificative e al fatto che le stesse sono molto vicine, come quantità, alle percorrenze relative alle corse soppresse.

Ciò nonostante, come previsto dall'art. 7 comma 1 del Contratto di Servizio vigente, l'ARST ha agito per attivare un significativo miglioramento dell'offerta del servizio pubblico di trasporto attraverso il maggior numero di posti messi a disposizione. Con questo obiettivo **nel 2018 sono stati effettuati 188.351 Km** per intensificare le corse che presentavano una domanda che non poteva essere soddisfatta mediante i soli posti standard normalmente offerti.

Nello specifico, relativamente alla produzione effettiva, si può osservare che nell'esercizio 2018, rispetto all'esercizio 2017, **le percorrenze delle sole corse extraurbane soppresse per imprevisti**, senza tenere conto delle soppressioni determinate dalle interruzioni stradali per ordinanze degli Enti proprietari, in percentuale, rispetto a quelle autorizzate, **sono state limitate allo 0,58%**.

Questo valore, pur essendo aumentato, rispetto al 2017 (0,57%) e al 2016 (0,53%), è rimasto nello stesso ordine di grandezza per cui, nonostante le difficoltà riscontrate e riconducibili, sostanzialmente, alle condizioni dei mezzi utilizzati per lo svolgimento del servizio, **si può affermare che la regolarità del servizio è rimasta invariata**.

È indubbio però che lo scarso comfort e qualità di servizio di una flotta vetusta comporti il progressivo peggioramento dell'immagine dell'operatore di proprietà regionale e, quindi, della stessa RAS.





2. TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

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

Risultati di Sintesi del TPL su Ferro

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

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	11.700.390	11.143.174	5,0	12.592.873
TOTALE COSTI OPERATIVI	12.884.553	12.186.301	5,7	10.325.737
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	9.153.920	8.654.235	5,8	8.247.419
VALORE AGGIUNTO	7.969.757	7.611.108	4,7	10.514.555
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(1.184.163)	(1.043.127)	(13,5)	2.267.136
AMMORTAMENTI NETTI	204.214	48.630	319,9	76.365
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	4.483	141.789	(96,8)	369.425
EBIT	(1.392.860)	(1.233.545)	(12,9)	1.821.346
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(325.272)	(261.995)	(24,2)	(183.500)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	645.581	0		0
EBT	(1.072.551)	(1.495.540)	28,3	1.637.846
IMPOSTE SUL REDDITO	10.927	41.833	(73,9)	40.732
RISULTATO NETTO	(1.083.478)	(1.537.373)	29,5	1.597.114

Al fine di rendere coerenti i valori sopra riportati con la suddivisione per linee di attività ora avviata, il corrispettivo dell'attuale contratto per il Servizio TPL su Ferro è stato suddiviso in **Ferro Trasporto** e **Ferro Infrastruttura** in base al peso attribuito al costo della manutenzione rete e impianti, come desumibile indirettamente dal Contratto di Servizio.

Sulla base di tale premessa i **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio di trasporto su ferro ammontano a 11.700.390 euro, in aumento del 5% rispetto all'esercizio precedente.

I **costi operativi** sono pari a 12.884.553 euro e risultano in aumento del 5,7% rispetto all'anno precedente (12.186.301 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (71%), spese per materie prime e di consumo (7,7%), spese per assicurazioni (2,6%), spese per vigilanza e pulizia (3,7%).

Oltre a tali voci, è presente la voce di costo "Gomma Servizi Sostitutivi" costituita dai costi sostenuti dalla Linea di Attività Gomma, per i Servizi effettuati con Bus da orario e sostitutivi di treno, computati a carico della linea di attività ferro TPL. Per riequilibrare l'imputazione dei costi in funzione della allocazione dei proventi, tale voce è stata, pertanto, trasferita dalla linea di attività Gomma TPL alla linea di attività Ferro TPL. La determinazione del costo è effettuata utilizzando come riferimento il costo di mercato per analogo Servizio espresso in euro per Km.

L'EBITDA è negativo per 1.184.163 euro, mentre il **risultato netto** è negativo per 1.083.478 euro. Tali risultati sono la conseguenza del protrarsi della chiusura della linea ferroviaria Isili-Monserrato e della chiusura della linea ferroviaria Sassari-Alghero disposta dall'USTIF nel mese di ottobre 2018. Questo ha determinato che, **anche per il 2018, la produzione chilometrica si è attestata su valori di gran lunga inferiori allo standard produttivo del 2016**. Va infatti ricordato che i corrispettivi riconosciuti per i Bus sostitutivi sono notevolmente inferiori a quelli per i Servizi svolti regolarmente su Treno. Questa situazione ha un impatto fortemente negativo per i conti della linea di attività in quanto consente di recuperare i soli costi vivi del servizio sostitutivo su Bus rimanendo interamente a capo della Società tutta l'organizzazione del Servizio Ferroviario che seppur sospeso continua a produrre costi con la sola eccezione di quelli per la trazione. Va inoltre ricordato che **il corrispettivo euro per Km è fermo dal 2010 senza che sia stata riconosciuta alla Società alcuna rivalutazione ISTAT**.

Si è, inoltre, registrato un incremento dei costi operativi per manutenzioni straordinarie non differibili e per il progressivo adeguamento, peraltro ancora distante dall'essere completato, al nuovo quadro normativo richiesto da ANSF.



La Produzione dei Servizi TPL su Ferro

La Produzione complessiva Ferroviaria TPL è stata nel 2018 pari a 1.081.235 Treni-Km, rispetto ai 1.019.658 Treni-Km del 2017, al lordo delle corse sostitutive automobilistiche.

In valore assoluto si è registrato un lieve aumento della produzione chilometrica, da ascrivere principalmente ai maggiori chilometri effettuati con Bus sostitutivi resi necessari a seguito **dell'interruzione delle linee Monserrato-Mandas** dovuta alla interdizione al transito, disposta da USTIF, dei ponti a travata metallica in agro di Barrali e Dolianova nonché per la sospensione dell'esercizio della **Sassari-Alghero** necessaria per la realizzazione di interventi sull'armamento (ad oggi completati), su 3 travate metalliche (in corso) e sul segnalamento (in corso). Relativamente a questa tipologia di interventi è necessario sottolineare che gli interventi di manutenzione straordinaria avrebbero comunque dovuto essere realizzati con necessaria interruzione del Servizio (per le travate) mentre, in ordine agli interventi sul segnalamento, il nuovo quadro normativo impone non più il solo ripristino funzionale degli impianti malfunzionanti, ma anche una totale revisione dei principi di funzionamento dell'intero sottosistema.

Superate le difficoltà tecniche, economiche e anche amministrativo/procedurali che gli interventi su tale tipo di opere d'arte comportano, nel momento in cui viene redatto il presente documento gli interventi sulla linea Monserrato - Mandas sono stati completati e **la tratta TPL Monserrato- Mandas - Isili è in esercizio sull'intera estensione dal mese di giugno 2019.**

Per quanto riguarda la Sassari-Alghero il primo tratto da Alghero a Olmedo potrebbe essere riaperto, con un Servizio a spola ferroviario, entro il 15 settembre, mentre la riapertura dell'intera linea è prevista **per la fine di ottobre 2019.**

Nel 2018 la Direzione Esercizio di Sassari/Macomer ha operato i Servizi con il parco rotabili quasi totalmente rinnovato nelle linee della Sassari - Alghero e Macomer - Nuoro, conseguendo così un significativo miglioramento della qualità e della regolarità dell'offerta ancorché, a causa delle misure mitigative del rischio imposte da USTIF alla circolazione ferroviaria, non sia stato ancora possibile sfruttare a pieno le caratteristiche prestazionali dei nuovi rotabili.

Resta tuttora in sospensione di esercizio la tratta Sassari - Alghero nella quale i lavori di manutenzione straordinaria non sono ancora completati come descritto con maggior dettaglio nella sezione *Attività ed Eventi Relativi ai Servizi Ferroviari*.



Il programma di rinnovamento del parco rotabili – assolutamente necessario tenuto conto anche dei costi sempre più alti richiesti per la manutenzione dei mezzi – è proseguito nel corso dei primi mesi del 2019 con la pubblicazione del bando per l'acquisto di ulteriori 6 unità di trazione così come più diffusamente rappresentato nella sezione *Investimenti*. Nella tabella che segue è riportata la situazione delle 2 Direzioni Esercizio e il confronto con l'anno precedente.

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL (TRENI - KM)

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	169.047	208.028	(38.981)	395.861
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	169.047	208.028	(38.981)	395.861
MACOMER-NUORO	252.408	215.966	36.441	242.769
TOT. MACOMER	252.408	215.966	36.441	242.769
SASSARI-ALGHERO	218.694	232.454	(13.760)	226.683
SASSARI-SORSO	87.635	87.655	(20)	88.466
SASSARI-NULVI	0	0	0	0
TOT. SASSARI	306.329	320.108	(13.780)	315.149
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	558.736	536.075	22.662	557.918
TOTALE ARST	727.783	744.102	(16.319)	953.778

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - BUS DA ORARIO (BUS-KM)

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	3.555	10.950	(7.395)	11.255
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	3.555	10.950	(7.395)	11.255
MACOMER-NUORO	16.942	17.134	(192)	16.573
TOT. MACOMER	16.942	17.134	(192)	16.573
SASSARI-ALGHERO	14.482	14.895	(413)	15.137
SASSARI-SORSO	0	0	0	0
SASSARI-NULVI	0	0	0	0
TOT. SASSARI	14.482	14.895	(413)	15.137
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	31.424	32.029	(605)	31.710
TOTALE ARST	34.980	42.979	(8.000)	42.965



RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - SERVIZI SOSTITUTIVI (BUS-KM)

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	231.923	193.111	38.812	18.756
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	231.923	193.111	38.812	18.756
MACOMER-NUORO	1.585	36.956	(35.371)	14.568
TOT. MACOMER	1.585	36.956	(35.371)	14.568
SASSARI-ALGHERO	84.905	2.511	82.395	7.527
SASSARI-SORSO	59	0	59	99
SASSARI-NULVI	0	0	0	0
TOT. SASSARI	84.965	2.511	82.454	7.626
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	86.550	39.466	47.084	22.194
TOTALE ARST	318.472	232.577	85.895	40.950

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - TOTALE (KM)

	2018	2017	Δ '18-'17	2016
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	404.524	412.088	(7.564)	425.871
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	404.524	412.088	(7.564)	425.871
MACOMER-NUORO	270.935	270.056	879	273.910
TOT. MACOMER	270.935	270.056	879	273.910
SASSARI-ALGHERO	318.082	249.859	68.222	249.347
SASSARI-SORSO	87.694	87.655	40	88.565
SASSARI-NULVI			0	0
TOT. SASSARI	405.776	337.514	68.262	337.913
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	676.710	607.570	69.141	611.823
TOTALE ARST	1.081.235	1.019.658	61.576	1.037.693



Le limitate variazioni rispetto agli esercizi precedenti, costituiscono normali oscillazioni sulla produzione dovute a variazioni di esercizio contingenti e non attribuibili alla struttura del Servizio che rimane sostanzialmente immutata. Va osservato che l'incremento delle percorrenze sostitutive ferroviarie effettuate con autobus per l'esercizio della linea Sassari - Alghero è dovuto al maggior numero di mezzi, necessari per rendere l'offerta di posti per Km su Bus analoga a quella resa disponibile dai treni.





3. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Contratto, prorogato con Delibera n. 58/34 del 27/12/2017 fino al 03/12/2019, regola la gestione del Trasporto Pubblico Locale su Ferro. Il corrispettivo euro per Km è unico per la gestione del Servizio Ferroviario e per la Manutenzione dell'Infrastruttura ed è stato definito con la Delibera della Giunta Regionale n. 44/38 del 14/12/2010 differenziando i valori per le cinque linee ferro TPL.

Dal 2010 il corrispettivo non ha subito adeguamenti.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA*

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	11.393.638	11.062.919	3,0
TOTALE COSTI OPERATIVI	8.551.874	8.473.512	0,9
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	6.749.142	7.611.924	(11,3)
VALORE AGGIUNTO	9.590.906	10.201.332	(6,0)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	2.841.764	2.589.408	9,7
AMMORTAMENTI NETTI	157.120	73.223	114,6
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	3.449	125.178	(97,2)
EBIT	2.681.194	2.391.007	12,1
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(352.286)	(282.172)	(24,8)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	496.704	0	
EBT	2.825.612	2.108.834	34,0
IMPOSTE SUL REDDITO	8.407	36.933	(77,2)
RISULTATO NETTO	2.817.205	2.071.902	36,0

N.B. Nel prospetto non viene riportato il valore relativo all'esercizio 2016 poiché solamente a partire dal 2017 sono state divise le linee di attività di manutenzione rete ferroviaria e metrotranviaria.

Ai fini della separazione contabile per linee di attività, il corrispettivo del Servizio Ferro, è stato suddiviso in **Ferro Trasporto** e **Ferro Infrastruttura** in base al peso del costo della manutenzione rete e impianti come desumibile indirettamente dal Contratto di Servizio.

Sulla base di tale premessa, i **ricavi operativi** sulla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ammontano a 11.393.638 euro, in aumento rispetto all'anno precedente (+3%).

I costi operativi sono pari a 8.551.874 euro, in aumento dello 0,9% rispetto al 2017.

Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale, al netto dei rimborsi per CCNL (78,9%), spese per manutenzioni (4,3%), spese per energia e acqua (3,8%). Va segnalata la forte riduzione dei costi per il personale dovuta quasi esclusivamente alla contrazione del numero di unità impiegate nel settore e non a ulteriori processi di efficientamento operativo che saranno possibili solo con investimenti di tipo tecnologico e con le connesse nuove modalità organizzative.

I risultati positivi d'esercizio (EBITDA 2.841.764 euro e risultato netto d'esercizio 2.817.205 euro) **devono essere congiuntamente analizzati con i risultati raggiunti dalla linea di attività Ferro TPL** (EBITDA negativo per 1.184.163 euro e risultato netto d'esercizio negativo per 1.083.478 euro). Infatti, come già indicato, il Contratto di Servizio è unico per entrambe le linee di attività e i risultati risentono dei criteri di ripartizione definiti indirettamente dal Contratto.



Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria

Le attività manutentive - svolte presso tutte le Direzioni Esercizio - sono state di tipo ordinario e di tipo ciclico.

Oltre agli interventi di sfalcio e decespugliamento esse consistono, essenzialmente, nei lavori di verifica dell'armamento, ripristino livello, verifica scartamento, sostituzione traverse, rotaie, ganasce e chiavarde e rinforzo dell'armamento quando necessario.

Le attività straordinarie di rilievo sono state svolte nella Linea Monserrato - Mandas e hanno riguardato gli interventi sulle 3 travate metalliche presenti lungo la tratta. La linea è stata interamente riaperta all'esercizio nel mese di giugno 2019.

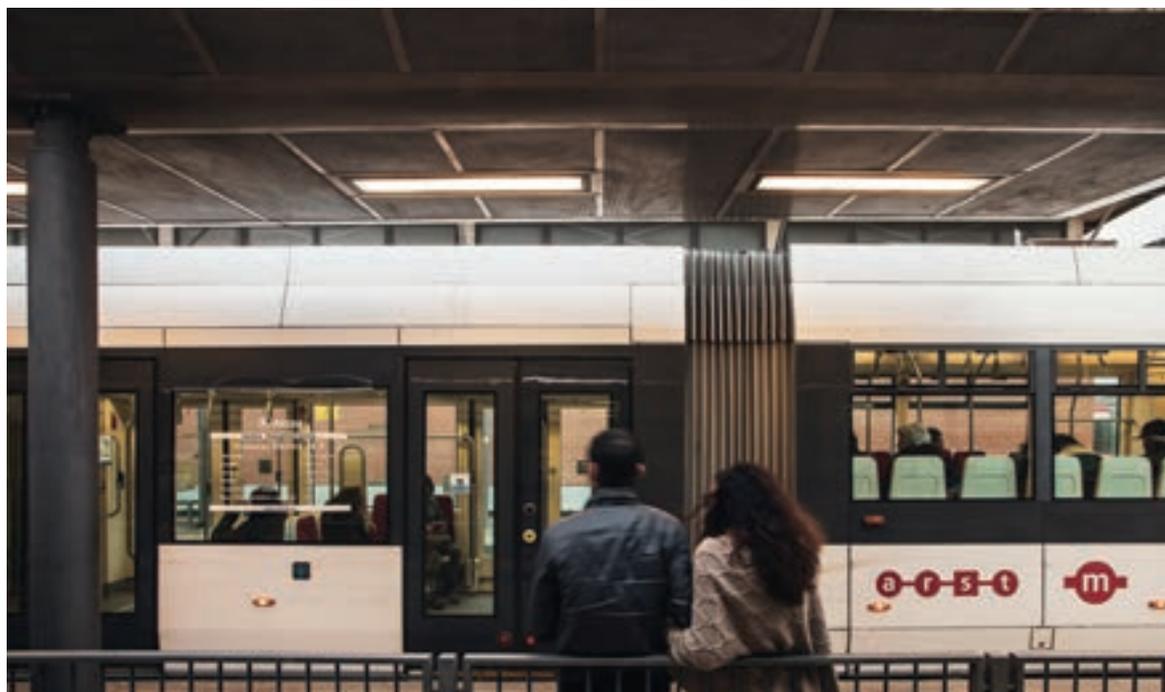
Su tutte le linee sono stati eseguiti lavori sulla sede comprendenti pulizia di cunette, tombini ed acquedotti. Sull'intera rete si è, inoltre, intervenuti per l'eliminazione, in diverse fasi, ma con continuità, dei difetti di linea. La quasi totalità delle attività manutentive effettuate direttamente dal personale aziendale viene realizzata tuttavia senza utilizzo di adeguati mezzi d'opera di cui da tempo non si dispone. Ciò comporta necessariamente, per le attività più impegnative e complesse, il ricorso all'ausilio di imprese esterne in possesso delle attrezzature necessarie. Ciò vale pure per l'esecuzione degli interventi sulle travate metalliche che devono essere realizzati da imprese specializzate. Ulteriori difficoltà sono generate dallo scartamento in uso che riduce inevitabilmente l'offerta specifica reperibile sul mercato.



4. TRASPORTO PUBBLICO METROTRANVIARIO

L'esercizio del Trasporto Pubblico urbano su Metrotranvia, per le città di Cagliari e Sassari, è regolato dal contratto n. 4/2015 stipulato in data 27/02/2015 e prorogato sino al 03/12/2019 con Deliberazione della Regione Autonoma della Sardegna n. 58/34 del 27/12/2017 avente ad oggetto: "I Servizi Ferroviari di interesse regionale e locale di cui al Titolo I del D.lgs. n. 46 del 2008. Proroga dei contratti di Servizio Ferroviario e Metrotranviario tra la Regione Autonoma della Sardegna e ARST spa Atto di indirizzo politico-amministrativo ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 31/1998".

Il corrispettivo è stato determinato con Delibera della RAS n. 44/14 del 31/10/2007 nella misura di €/Km 7,21 per Sassari e di 5,52 €/Km per Cagliari. Dal 2007 il corrispettivo non ha subito alcun adeguamento.



Risultati di Sintesi del TPL Metrotranviario

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO TPL

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	3.563.618	3.615.953	(1,4)	3.871.295
TOTALE COSTI OPERATIVI	3.929.016	3.856.400	1,9	3.874.464
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	1.904.960	1.906.861	(0,1)	2.037.599
VALORE AGGIUNTO	1.539.561	1.666.415	(7,6)	2.034.430
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(365.398)	(240.447)	(52,0)	(3.169)
AMMORTAMENTI NETTI	41.592	25.104	65,7	18.493
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	913	30.214	(97,0)	77.496
EBIT	(407.903)	(295.764)	(37,9)	(99.159)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(98.163)	(81.467)	(20,5)	(53.894)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	131.484	0		0
EBT	(374.583)	(377.231)	0,7	(153.053)
IMPOSTE SUL REDDITO	2.225	8.914	(75,0)	9.235
RISULTATO NETTO	(376.808)	(386.146)	2,4	(162.288)

I ricavi operativi sulla produzione del Servizio TPL Metrotranviario ammontano a 3.563.618 euro, in leggera diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-1,4%).

Sulle attività di Trasporto Metro, sul fronte ricavi, grava l'assenza di una procedura condivisa di ripartizione degli introiti per i titoli di viaggio integrati emessi dalle Società di TPL urbane e utilizzati su MetroCagliari e MetroSassari. Un approfondimento, su questo tema, è reperibile all'interno del Focus 2018: *MetroCagliari* nella sezione *Il Sistema di Clearing*.

I costi operativi sono pari a 3.929.016 euro e risultano in aumento dell'1,9% rispetto all'anno precedente (3.856.400 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (48,5%), spese per materie prime e di consumo (12,8%), spese per manutenzione (26,9%) e spese per assicurazioni (3,9%).

L'EBITDA è negativo per 365.398 euro e il **risultato d'esercizio** è negativo per 376.808 euro. Tali risultati sono determinati prevalentemente dalla leggera contrazione dei ricavi operativi per effetto di minori percorrenze rispetto allo standard produttivo raggiungibile e da un lieve incremento dei costi operativi.



La Produzione dei Servizi TPL Metrotranviario

Come è noto, le 2 reti metrotranviarie servono le aree vaste di Cagliari e Sassari con linee che offrono un servizio complementare rispetto al servizio prettamente urbano erogato su gomma dalle Aziende locali. Il regime transitorio disposto dalla Regione Sardegna in fase di avvio del servizio, che ha consentito una sperimentazione del nuovo Servizio Metrotranviario attraverso l'uso dei titoli di viaggio emessi dagli altri operatori, non è stato negli anni mai adeguato comportando le problematiche sul clearing dei ricavi da TdV integrati, fortemente penalizzante per la Società, diffusamente trattata nei paragrafi precedenti.

Ciò ha portato l'Assessore dei Trasporti, come già ricordato, all'emanazione di specifico Decreto per la disciplina dei rapporti di ripartizione tra ARST e gli Operativi Urbani di Cagliari e Sassari dei ricavi prodotti dai servizi di MetroCagliari e MetroSassari. Fino ad oggi il Decreto non è stato attuato per l'opposizione al TAR promossa dall'Operatore Urbano di Cagliari contro il provvedimento assessoriale vedi sezione *Il Sistema di Clearing* dentro il *Focus 2018: MetroCagliari*. Nel momento in cui viene redatto questo Report non risulta siano state assunte ulteriori decisioni in proposito.

La produzione chilometrica complessivamente erogata nell'anno 2018 è stata pari a 543.781 Tram-Km, valore in linea con quello dell'anno precedente 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 441.724 Tram per 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 102.148 Tram/ Km.



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

PERCORRENZE ANNUALI METRO (KM)

LINEA	2018	2017	Δ '18-'17	2016
REPUBBLICA - SAN GOTTARDO - POLICLINICO (METROCAGLIARI)	365.606	364.023	1.583	367.184
SAN GOTTARDO - SETTIMO SAN PIETRO (METROCAGLIARI)	76.118	78.353	(2.236)	81.100
EMICICLO GARIBALDI - S. MARIA DI PISA (METROSASSARI)	102.148	104.314	(2.166)	107.502
TOTALE	543.871	546.690	(2.819)	555.785

Con il ripristino delle frequenze a 10' avvenuta a gennaio 2019, MetroCagliari tornerà alla produzione annua ordinaria con positivo impatto sui risultati di esercizio di questa linea di attività.

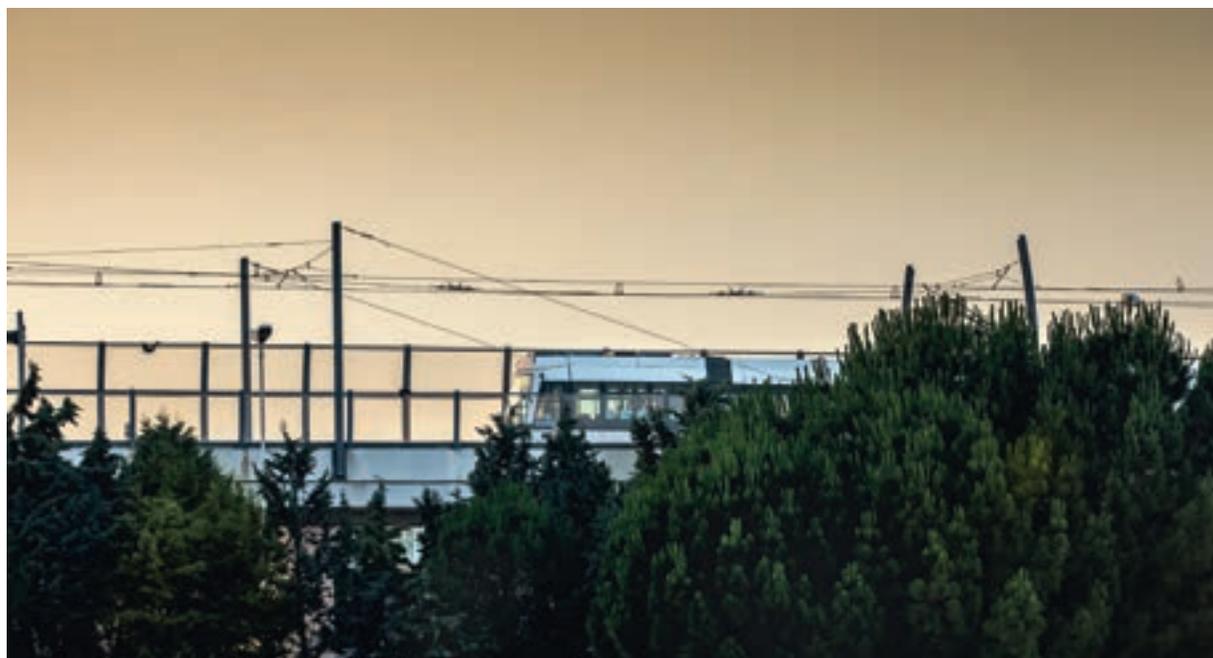




5. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA METROTRANVIARIA

Dal 2015 fino all'entrata in vigore della Legge Regionale n. 40, la RAS ha stabilito per l'Azienda l'obbligo di gestione della Infrastruttura Metrotranviaria senza riconoscere uno specifico corrispettivo. Pertanto, tale linea di attività, nei precedenti esercizi, non risultava essere in alcun modo remunerata, pur essendo i costi della sua gestione definiti nel contratto. I relativi costi erano stati temporaneamente coperti con risorse proprie dell'Azienda con conseguente erosione del Patrimonio Netto della Società.

Grazie alle istanze presentate dalla Società nel corso del 2018 - possibili anche per gli effetti in termini di trasparenza e rendicontabilità della separazione contabile per linee di attività completata a inizio esercizio - l'Assessorato dei Trasporti ha riconosciuto, con la citata Legge Regionale n. 40, per l'anno 2018, 1.909.091 euro a titolo di corrispettivo per la gestione della manutenzione Infrastruttura Metrotranviaria.



Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA*

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.909.091	0	
TOTALE COSTI OPERATIVI	2.181.920	1.777.244	22,8
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	1.361.167	1.221.753	11,4
VALORE AGGIUNTO	1.088.337	(555.491)	295,9
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(272.829)	(1.777.244)	84,6
AMMORTAMENTI NETTI	31.688	73.223	(56,7)
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	696	18.222	(96,2)
EBIT	(305.213)	(1.868.689)	83,7
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(59.028)	0	
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	100.175	0	
EBT	(264.066)	(1.868.689)	85,9
IMPOSTE SUL REDDITO	1.696	5.376	68,5
RISULTATO NETTO	(265.761)	(1.874.065)	85,8

Nel prospetto non viene riportato il valore relativo all'esercizio 2016 poiché solamente a partire dal 2017 sono state divise le linee di attività di manutenzione rete ferroviaria e metrotranviaria.

I ricavi operativi sulla gestione dell'Infrastruttura Metrotranviaria ammontano a 1.909.091 euro.

Non è possibile fare un confronto con l'anno precedente in quanto, come sopra esposto, questa attività non risultava remunerata pur essendo i costi della sua gestione definiti nel contratto relativo al TPL Metro.

I costi operativi sono pari a 2.181.920 euro, in aumento del 22,8% rispetto al 2017.

Tale incremento è determinato prevalentemente da un aumento degli interventi di manutenzione.

Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (62,4%), spese per materie prime e di consumo (3,4%), spese per manutenzione (15,7%) e spese per vigilanza e pulizia (6,3%).

L'EBITDA negativo, pari a 272.829 euro, è in netto miglioramento (+84,6%) rispetto al 2017. Il **risultato netto** è negativo per 265.761 euro, ma migliora dell'85,8% rispetto all'esercizio precedente.



Per tale linea di attività, nell'ipotesi che si arrivi a una proroga del contratto in essere, si rende necessario stanziare il corrispettivo previsto dalla Legge Regionale 40/2018, pari a 2.100.000 euro IVA compresa anche per il 2020, considerando anche il relativo adeguamento ISTAT dello stesso.

Anche nel 2018 sulle linee metrotranviarie di Cagliari e Sassari, sono stati effettuati i consueti interventi di manutenzione sull'infrastruttura (con verifica deviatoi, sostituzione di controrotaie, giunzioni e traverse su brevi tratti di binari) oltre alle periodiche verifiche lungo linea effettuate dagli operatori del Servizio aziendale responsabile.

Sono stati eseguiti, inoltre, frequenti interventi di sfalcio e potatura di alberi presenti lungo linea che creano perturbazioni alla regolarità dei Servizi.

Sulla rete di MetroCagliari sono stati eseguiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria programmata sugli impianti di segnalamento, semaforizzazione e telecomunicazioni e PCC.

Si è provveduto alla sostituzione degli apparati di comunicazione per display di fermata e all'installazione di nuove validatrici all'interno di tutti i tram.

Sono stati inoltre eseguiti interventi di manutenzione programmata sugli impianti della SSE e linea di contatto con relativa taratura, oltre che interventi di adeguamento dei PLA combinati nella linea 2 "S. Gottardo-Settimo S. Pietro".

Su MetroSassari sono stati eseguiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria già programmata sugli impianti di segnalamento, semaforizzazione e telecomunicazioni. È stato inoltre necessario un intervento sull'hardware di linea (con sostituzione delle schede), la sostituzione di cavi dei sensori aerei e la riconfigurazione del sistema di segnalamento.

Sono stati inoltre eseguiti interventi di manutenzione presso diverse fermate con ripristino ed eventuale sostituzione dei proiettori di illuminazione.







6. IL SERVIZIO TURISTICO DEL TRENINO VERDE

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

Si devono, anche per l'esercizio 2018, sottolineare e ribadire le difficoltà operative generate dalla entrata in vigore della L. 128/2017. Agli innegabili e condivisibili aspetti innovativi introdotti dalla predetta legge - che ha previsto una specificità operativa relativa alle sole "Ferrovie Turistiche" - ha fatto, purtroppo, da contrappeso fortemente negativo per la possibilità di effettuazione del Servizio, la previsione letterale dell'art. 3 comma 5 della legge, che è stata interpretata, da parte del MIT, come un impedimento all'esercizio dei treni turistici da parte aziendale per il mancato possesso di uno specifico requisito, peraltro non acquisibile in nessun modo da ARST in quanto operatore su una rete isolata rispetto alla rete nazionale gestita da RFI.

Come già si è avuto modo di rappresentare nelle note di commento al bilancio 2017 e per quanto nel 2018 si sia deciso di procedere comunque, eccezionalmente, con l'organizzazione dei servizi del Trenino Verde sulle tratte percorribili, fino a tutto luglio 2019 non è stato possibile l'esercizio di alcun treno turistico in attesa dell'approvazione di una disposizione normativa in grado di modificare la L. 128/2017 restituendo alle Ferrovie isolate, non in possesso di *licenza ferroviaria* (in quanto escluse per legge dalla possibilità di poterla conseguire) la legittimazione all'esercizio ferroviario turistico nelle linee riportate in legge. In questi giorni, dopo l'approvazione da parte del Parlamento della modifica alla legge 128, si è in attesa della sua promulgazione per poter avviare l'esercizio dei Servizi Turistici Ferroviari del Trenino Verde.

La Società non è comunque rimasta ferma e oltre a proseguire con gli interventi ordinari sull'Infrastruttura sulle diverse linee ha avviato l'utilizzo delle nuove risorse, pari a 10,3 milioni di euro messi a disposizione dall'Amministrazione regionale, con l'obiettivo di riaprire all'esercizio l'intera rete di 438 Km entro il 2020.

Dal punto di vista commerciale è stato totalmente rinnovato il portale di accesso al Servizio, ideato un nuovo logo del Trenino Verde, più moderno e maggiormente declinabile per utilizzo su ogni tipo di media o di supporto comunicazionale, semplificata e resa più incentivante la proposta commerciale per gli utenti finali e per i partner Trenino Verde Points. E' stato, inoltre, ri-progettato il prodotto/servizio con l'obiettivo di enfatizzare il concetto del viaggio sul Trenino Verde come esperienza emozionale, attraverso una progressiva integrazione dei Servizi Turistici lungo linea con quelli di trasporto. Queste innovazioni verranno presentate alla ripartenza del Servizi insieme al Calendario dei Viaggi 2019-2020.

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				VALORI IN EURO
	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	174.033	108.891	59,8	172.462
TOTALE COSTI OPERATIVI	269.196	371.980	(27,6)	370.455
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(95.163)	(263.089)	63,8	(197.993)

I **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde ammontano a 174.033 euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente del 59,8%. Non essendo attribuibile alcun corrispettivo da Contratto di Servizio, i ricavi operativi per tale linea di attività risultano essere pari al totale dei proventi dalla vendita dei TdV, corrispondenti a 174.033 euro.

I **costi operativi** sono pari a 269.196 euro e risultano in sensibile diminuzione rispetto all'anno precedente (-27,6%). Il 17,4% dei costi è imputato in modo diretto. Le principali voci di costo sono rappresentate da servizi per la produzione (6,8%), da spese per ICT e Telecom (6,5%) e da assicurazioni (3,6%). L'82,6% dei costi riguarda voci di costo 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.

L'EBITDA è negativo per 95.163 euro, comunque in miglioramento del 63,8% rispetto ai 263.089 euro di perdita del 2017.



È evidente che tale attività potrà difficilmente trovare un suo equilibrio economico nella situazione attuale. In attesa di un piano organico di investimento, che consenta una riqualificazione integrale dell'infrastruttura e un investimento su rotabili specificatamente dedicati all'attività turistica, **la Società** - nel rispetto delle norme e dei necessari requisiti di sicurezza così come previsti dal nuovo quadro normativo - **ritiene strategico e coerente con la propria mission, continuare a far viaggiare il Trenino Verde** contribuendo allo sviluppo territoriale e sociale con un trasferimento dall'economia turistica delle coste verso i paesi dell'interno.

Su questo punto la Società ha consegnato alla Proprietà le prime ipotesi di sviluppo che possono prevedere, anche con investimenti graduali e diluiti nel tempo, una crescita importante del Servizio che ha una larghissima domanda potenziale, a livello regionale, nazionale e internazionale, che attualmente non viene intercettata.



La Produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde

ARST ha raccolto l'eredità delle precedenti Gestioni sia private che Governative che hanno esercitato, per oltre 130 anni, sulle linee ora riclassificate come turistiche.

L'offerta del Servizio Turistico complessiva è stata nel 2018 pari a 25.526 Treni-Km, in riduzione rispetto ai 37.691 Treni-Km del 2017.

La riduzione registrata è dovuta principalmente alla persistente chiusura di circa il 40% della rete per la riapertura integrale della quale, sono stati trasferiti alla Società appositi fondi straordinari solo a marzo 2019. Ha avuto un impatto negativo sulla produzione anche la nuova normativa in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria che ha ulteriormente limitato la possibilità di ampliare l'offerta.

Come riportato nel bilancio dell'esercizio precedente, l'assenza di un Contratto di Servizio e l'attuale stretto collegamento operativo con il resto dei Servizi Ferroviari, peraltro in scadenza, rende impossibile per ARST, investire in una struttura organizzativa stabile dedicata al Trenino Verde e vincola le attività ferroviarie turistiche alle limitatissime risorse del bilancio aziendale. Va ricordato che, come è tipico nei Servizi di Trasporto di piccola scala come il Trenino, i soli ricavi da titoli di viaggio coprono, nel migliore dei casi, il 30% dei costi del servizio.

Le difficoltà connesse all'uso parzialmente condiviso dei rotabili con il Servizio Ferroviario TPL e la vetustà degli stessi, lasciano spazi limitati per una intensificazione dei viaggi.

È proseguita anche per il 2018 la suddivisione della linea Mandas-Arbatax in due tratte esercite distintamente: Mandas-Seui e Arbatax-Gairo. Come ricordato entro la fine del 2020 l'intera linea sarà riaperta al traffico ferroviario.

Di seguito il dettaglio dei Servizi (produzione Km e passeggeri) svolti dal 2016 al 2017 per linea:

TRENINO VERDE PRODUZIONE (TRENI-KM)

	2018			2017			2016		
	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT
MANDAS - ARBATAX	475	11.074	11.549	1.456	8.572	10.028	3.003	8.856	11.859
ISILI - SORGONO	390	1.170	1.560	1.453	2.604	4.057	702	2.652	3.354
SASSARI - PALAU	1.452	9.027	10.479	2.736	17.116	19.852	3.998	14.864	18.862
MACOMER - BOSA	370	1.568	1.938	414	3.340	3.754	644	2.814	3.458
TOTALE	2.687	22.839	25.526	6.059	31.632	37.691	8.347	29.186	37.533



TRENINO VERDE - VIAGGIATORI

	2018			2017			2016		
	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT
MANDAS - ARBATAX	235	5.766	6.001	1.062	2.974	4.036	2.604	1.715	4.319
ISILI - SORGONO	225	488	713	1.170	1.165	2.335	515	882	1.397
SASSARI - PALAU	1.295	5.141	6.436	3.230	8.465	11.695	5.518	7.770	13.288
MACOMER - BOSA	489	1.575	2.064	487	1.704	2.191	539	1.665	2.204
TOTALE	2.244	12.970	15.214	5.949	14.308	20.257	9.176	12.032	21.208

Nol = Treni a Noleggio; Cal = Treni a Calendario







7. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

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

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	4.545.454	4.559.406	(0,3)	4.545.454
TOTALE COSTI OPERATIVI	4.555.552	4.365.357	4,4	4.640.613
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	3.434.745	3.532.762	(2,8)	4.268.070
VALORE AGGIUNTO	3.424.648	3.726.811	(8,1)	4.172.911
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(10.098)	194.049	(105,2)	(95.159)
AMMORTAMENTI NETTI	79.961	40.048	99,7	30.340
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	1.755	58.383	(97,0)	94.954
EBIT	(91.814)	95.618	(196,0)	(220.453)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(140.543)	(115.937)	(21,2)	(73.095)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	252.780	0		0
EBT	20.423	(20.319)	200,5	(293.548)
IMPOSTE SUL REDDITO	4.278	17.225	(75,2)	22.066
RISULTATO NETTO	16.145	(37.545)	143,0	(315.614)

I **ricavi operativi** della Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica sono in linea con quelli dell'esercizio precedente e ammontano a 4.545.454 euro.

I **costi operativi** sono pari a 4.555.552 euro e risultano in aumento del 4,4% rispetto all'anno precedente (4.365.357 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (75,4%), spese per materie prime e di consumo (11,4%), spese per manutenzione (8,3%).

L'EBITDA è negativo per 10.098 euro, il risultato netto d'esercizio risulta invece positivo per 16.145 euro.

Gestione Operativa dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica

Nel corso dell'esercizio 2016 è stato stipulato con la RAS il Contratto di Servizio n. 18/2016, in cui viene regolamentata la gestione, per il triennio 2016-2017-2018, dell'infrastruttura di rete del Servizio Turistico comunemente denominato "Trenino Verde". Le risorse di riferimento sono stanziare con Leggi Regionali 5 e 6 del 11/04/2016 e ammontano a 5.000.000 euro IVA compresa per ciascuno dei tre anni. **Per quanto sopra, a partire dal 1° gennaio del 2019 l'Azienda risulta nei fatti priva di specifico Contratto** per la gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica. Al momento in cui vengono redatte le presenti note il nuovo Contratto di Servizio, già discusso e concordato, è in attesa di sottoscrizione.

Le stesse problematiche, già richiamate in precedenza, introdotte dalla L. 128/2017 sulle Ferrovie Turistiche che, a oggi, impediscono il regolare esercizio dei servizi in argomento, sembrano finalmente superate con l'approvazione di una specifica legge che risolve il conflitto applicativo di cui si è già parlato. Si tratta di un risultato molto importante e certamente risolutivo per il rilancio dei servizi turistici operanti - nel 2018 - in un regime precario.

Al fine di promuovere un **Piano di Valorizzazione del Trenino Verde della Sardegna**, in data 19 dicembre 2018 è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra ARST, RAS, Sindaci dei Comuni interessati e operatori del settore, per definire una serie di interventi e iniziative atte a rendere questa antica Infrastruttura un attrattore turistico di sempre maggiore importanza per la nostra Isola.

La vetustà delle linee turistiche, che non sono mai state oggetto di interventi straordinari analoghi a quelli, invece, realizzati nelle linee di TPL, ha comportato anche nel 2018 la necessità di interventi molto polverizzati e non strutturali lungo i 438 km di rete ferroviaria. Detti interventi hanno riguardato prevalentemente l'armamento con sostituzione di traverse, organi di attacco, rotaie, etc. per consentire l'esercizio del Servizio Turistico nelle condizioni di sicurezza massime compatibili con lo stato della infrastruttura.







Va ricordato che il trasferimento delle competenze su queste Ferrovie, dallo Stato alla Regione Sardegna, avvenuto nel 2008, si è realizzato senza che venissero destinate - alla conclusione del percorso di trasferimento - le risorse necessarie al sempre annunciato e condiviso “risanamento tecnico-economico” delle linee Ferroviarie in Gestione Commissariale Governativa. Fatto tanto più grave se si tiene conto che già dagli anni precedenti gli interventi manutentivi si erano via via ridotti per la contrazione delle risorse finanziarie.

Nel corso del 2018, come già ricordato, è proseguito l’impegno sulle **ordinarie attività di manutenzione della Infrastruttura Turistica** che, si ricorda, costituisce oltre il 70% dell’intera rete sotto gestione aziendale. E’ stato necessario un crescente impegno da parte della struttura competente che, oltre alla progressiva riduzione ed invecchiamento della forza lavoro, sconta negativamente la indisponibilità di macchine operatrici.

A questo proposito, si segnala di aver previsto nell’ambito del rinnovo del Contratto, l’introduzione di nuove e più moderne macchine operatrici specifiche per le ferrovie a scartamento ridotto.

Nel corso dell’anno si è comunque realizzata gran parte degli interventi previsti dalla vigente convenzione oltre quelli che si sono resi necessari durante l’anno in ragione di esigenze impreviste ed imprevedibili.







8. SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE

ARST ha in carico – fornendo Servizi di progettazione, stazione appaltante, soggetto collaudatore – 31 interventi, di cui 14 in convenzione, per un valore delle opere pari a quasi 775 milioni di euro, attività che richiederebbero oltre 4 anni di lavoro con l'attuale ufficio tecnico di 15 persone.

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.056.935	232.764	354,1	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	1.331.802	554.855	140,0	413.217
VALORE AGGIUNTO	1.174.873	41.216	2.750,5	(236.096)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(274.867)	(322.091)	14,7	(413.217)
AMMORTAMENTI NETTI	35.729	0		0
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	784	16.379	(95,2)	30.409
EBIT	(311.381)	(338.470)	8,0	(443.626)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	0		0
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	112.950	0		0
EBT	(198.431)	(338.470)	41,4	(443.626)
IMPOSTE SUL REDDITO	112.950	4.832	2.237,3	2.904
RISULTATO NETTO	(311.381)	(343.302)	9,3	(446.530)

Per tale linea di attività ARST non percepisce compensi per le risorse aziendali messe a disposizione. Nei quadri economici di alcune Convenzioni con la RAS, sono previsti degli stanziamenti a copertura almeno dei costi generali sostenuti da ARST per l'attività di progettazione e per i Servizi negoziali.

È evidente che un'attività della rilevanza di quella sopra descritta comporti 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. Nell'insieme si generano costi che finiscono per sottrarre preziose disponibilità finanziarie all'attività caratteristica.

È utile ribadire, anche in questa sede, quali sono **le ragioni per le quali, da tempo, la Regione Sardegna individua ARST quale soggetto attuatore degli interventi finanziati:**

- le risorse assegnate ad ARST, vengono considerate immediatamente impegnate con la possibilità di non incorrere in penalizzazioni e di poter formulare ulteriori richieste di finanziamenti statali o comunitari;
- l'affidamento ad ARST consente a RAS di non subire il costo dell'IVA sulla prestazione di Servizi di ingegneria e sulle opere in quanto essendo ARST soggetto IVA, la stessa non è un costo, ma una mera uscita recuperabile totalmente negli anni;
- RAS non assume i rischi connessi al fungere da stazione appaltante;
- per la gran parte dei casi, si riduce la tempistica in quanto ARST può operare quale "settore escluso" ai fini delle norme sugli appalti, bandendo "appalti integrati" sulla base del solo progetto preliminare.

ARST, come nel caso dei Servizi di Trasporto Turistico e di Gestione Patrimoniale, assolve volentieri a proprie spese a questo compito strategico assegnato dal Socio, ma ha il dovere di segnalare che il combinato disposto di Contratti di Servizio inadeguati a coprire gli obblighi di servizio con l'assegnazione di ulteriori gravosi compiti non remunerati, **rischia di aumentare a dismisura il profilo di rischio economico-finanziario della gestione caratteristica** e di mettere in costante pericolo la stessa continuità operativa della Società.

Nel merito dei risultati di questa linea di attività, sono stati imputati nei **ricavi operativi** 1.033.875 euro, relativi alla convenzione "Metro Cagliari Area Vasta" che rappresentano il 97,8% di tale posta.

I **costi operativi** sono pari a 1.331.802 euro, più che raddoppiati rispetto all'anno precedente (554.855 euro) per effetto delle nuove figure professionali assunte per la progettazione dell'Area Vasta della Metropolitana di Cagliari. La principale voce di costo è costituita dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (53,5%), a seguire assicurazioni (10,2%) e oneri diversi di gestione (22,1%).

L'EBITDA negativo, pari a 274.867 euro e il risultato netto negativo pari a 311.381 euro, sono determinati prevalentemente dalla mancanza di adeguata remunerazione per l'attività svolta e per la copertura dei rischi a essa connessi.



Gestione Operativa dei Servizi di Ingegneria

ARST, tenuto conto di diverse criticità e rischi che le attività in argomento comportano, intende svolgere, in futuro, questa attività con modalità organizzative diverse, tramite una società o una divisione distinta da ARST operatore di TPL. Ciò non solo per un problema di oneri che attualmente non vengono riconosciuti, ma, come già ricordato, per il profilo di rischio che la realizzazione di opere comporta in merito al sopraggiungere di contenziosi.

Sono in corso interventi per circa 775 milioni di euro, tra cui i più rilevanti sono:

- Metropolitana di Cagliari: prolungamento fino a Piazza Matteotti, per un importo di oltre 22 milioni di euro;
- Metropolitana di Cagliari: direttrice Quartu S.E. per un importo di circa 60 milioni di euro;
- Metropolitana di Cagliari: direttrice Poetto per un importo di circa 45 milioni di euro;
- Metropolitana di Sassari: prolungamento rete, lotti II e III per un importo di oltre 30 milioni di euro;
- Rete Itinerari Ciclabili: realizzazione rete regionale itinerari ciclabili, per un importo di oltre 15 milioni di euro;
- Infrastruttura Ferroviaria: realizzazione impianti di sicurezza delle linee ferroviarie, per un importo di oltre 90 milioni di euro.

Per quanto riguarda le opere non ancora finanziate la parte più importante riguarda ulteriori estensioni della rete Metro di Cagliari per complessivi 30 Km nell'ambito del piano complessivo di MetroCagliari a suo tempo pianificato.

ATTIVITÀ IN CORSO PER CONTO RAS UFFICIO TECNICO ARST

VALORI IN EURO

	TOTALE INTERVENTI	IMPORTO COMPLESSIVO OPERE	IMPORTO PER LAVORI E SPESE	IMPORTO INGEGNERIA
INTERVENTI IN CORSO	31	€ 353.617.440	€ 332.166.440	€ 21.451.000
VALORE POTENZIALE DEGLI INTERVENTI		€ 421.500.000	€ 383.565.000	€ 37.935.000
TOTALE		€ 775.117.440	€ 715.731.440	€ 59.386.000



Rete Regionale degli Itinerari Ciclabili

Anche nel 2018 è proseguita senza soluzione di continuità l'attività di ARST come soggetto attuatore della progettazione e realizzazione dei lavori della "Rete Regionale Itinerari Ciclabili" nell'ambito della vigente Convenzione con l'Assessorato ai Lavori Pubblici della RAS.

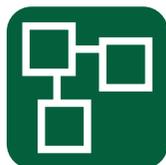
Il tema della mobilità ciclabile ha avuto in questi ultimi anni in tutta Europa, un grandissimo sviluppo legato all'affermarsi di una coscienza ambientale sempre più diffusa - non solo tra le giovani generazioni - che vede nella mobilità ciclabile uno dei principali elementi costitutivi. Le connessioni tra questa specifica mobilità e il Trasporto Pubblico, sono evidenti e molto strette, considerate anche le numerose e ampie testimonianze presenti in tutto il mondo occidentale.

Nel caso di ARST sussiste ancor più evidente, la stretta correlazione con i Servizi Turistici Ferroviari del Trenino Verde che consentono la piena fruizione delle bellezze naturalistiche con modalità particolarmente ecosostenibili.

Grazie alla stretta collaborazione con l'Università degli Studi di Cagliari, in particolare con il Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM) e con gli altri stakeholder regionali (enti locali, operatori economici, associazioni), si sta procedendo con la progressiva realizzazione delle attività di stazione appaltante che, nonostante le complessità procedurali, consentiranno la realizzazione della quota parte di rete regionale per la quale sono già disponibili i relativi finanziamenti.

Tutte le attività svolte e l'avanzamento di quelle in corso, sono consultabili su www.sardegnaiciclabile.it. Nella tavola a lato è riportata l'intera rete regionale degli itinerari ciclabili.





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. Nel corso degli anni si sono affrontate e risolte alcune situazioni particolarmente urgenti che hanno evidenziato criticità, anche di natura legale, non differibili ulteriormente. Tuttavia, la gran parte del patrimonio transitato alla Regione Sardegna risulta tuttora in attesa di regolarizzazione catastale e versa in condizioni di precaria consistenza.

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

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
TOTALE RICAVI OPERATIVI	544.180	744.477	(26,9)	410.014
TOTALE COSTI OPERATIVI	130.177	105.540	23,3	105.540
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	414.003	638.937	(35,2)	304.474
AMMORTAMENTI NETTI	0	0		0
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	0	600.000		0
EBIT	414.003	38.937	963,3	304.474

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.

Sulla base di tale premessa i **ricavi operativi** sulla gestione patrimoniale ammontano a 544.180 euro, in calo del 26,9% rispetto all'esercizio precedente. Tali ricavi sono composti unicamente da ricavi per 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 130.177 euro costituiti esclusivamente dai costi relativi al personale impiegato in tale attività.

L'EBITDA per tale attività è positivo e ammonta a 414.003 euro e coincide col **risultato netto d'esercizio**.

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.

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

TOTALE PARTICELLE ORIGINARIE ACCERTATE NEL 2011	6.450
PARTICELLE REGOLARIZZATE DA ARST (AFFIDAMENTI A TECNICI ESTERNI)	270
PARTICELLE RESIDUE	6.180
PARTICELLE TRASFERITE ALLA RAS PREVIA VERIFICA DA PARTE DI ARST N. 2350, PARTICELLE TRASFERITE ALLA RAS CON ATTO DEL PROPRIO UFFICIALE ROGANTE NEL 2017	1.843
PARTICELLE RESIDUE DA REGOLARIZZARE	4.337



ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

L'analisi del Conto Economico è stata sviluppata nella sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2018*, 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.

Prosegue la politica di smobilizzo dei crediti che determina una **riduzione dell'Attivo Corrente di 9.181.914 euro (-11,7%) e dell'Attivo Fisso per 5.571.799 euro (-12,7%) rispetto al 2017**.

In particolare, tra le voci in diminuzione, si evidenziano:

- le Disponibilità Liquide per 12.612.700 euro (-75,5%). Tali disponibilità hanno avuto un forte incremento a fine 2017 per effetto della cessione in factoring dei crediti CCNL vantati nei confronti dello Stato. Questa disponibilità è stata nel 2018 utilizzata per pagare i debiti verso fornitori (-16,1%), verso le banche (-33%) e per la rata di acquisto dell'immobile adibito a sede della Direzione Centrale pari a 4.236.437 euro;
- i Crediti verso l'Erario per 5.341.373 euro (-80,5%), diminuiti a seguito della chiusura dei contenziosi fiscali in essere che hanno consentito di liberare le pratiche di rimborso IVA;
- gli Altri Crediti verso la Regione per 2.709.632 euro (-56,4%) ridotti principalmente a seguito dell'incasso di 2.180.213 euro stabiliti dalla L.R. 1/2018 per l'incidente ferroviario di Macomer, avvenuto sotto la precedente gestione FdS di cui ARST aveva sopportato gli oneri;
- i Crediti verso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per 10.892.441 euro, imputabili all'intervento della Regione che ha liquidato questo credito con specifico comma della L.R. 40/2018. Tale credito era stato parzialmente svalutato, per 5.114.871 euro, pertanto il suo completo incasso ha dato origine a una sopravvenienza attiva iscritta nel Conto Economico. Si azzera, quindi, il relativo Fondo di Svalutazione;

Mentre, tra le voci in aumento si evidenziano:

- i Crediti Commerciali verso RAS per 6.804.239 euro (+51,9%) che crescono per effetto dell'emissione della fattura, avvenuta solo al termine del 2018, relativa all'integrazione del corrispettivo per i Servizi su Gomma riconosciuti con la L.R. 40/2018. Questo credito è stato incassato a inizio 2019;

- i Crediti verso la Regione per CCNL per 5.888.774 euro (+58,8%). In questo caso si tratta di un riallineamento contabile relativo al definitivo riconoscimento della quota CCNL statale, non come credito di ARST verso lo Stato ma verso la Regione. Quest'ultima, riconciliando il suo bilancio con quello di ARST, diventa il creditore in prima istanza della quota di rimborso di CCNL di competenza statale;
- le Immobilizzazioni Materiali per 4.105.271 euro crescono, principalmente, a seguito dell'acquisto di 35 nuovi autobus, finanziati al 90% da RAS.

Tra le voci del Passivo Consolidato va segnalato che il **Fondo TFR Lavoro Subordinato** è in diminuzione **per 4.796.232 euro (-15,7%)** a seguito del pagamento del TFR al personale dipendente collocato in quiescenza per il tramite del Piano di Esodo Incentivato.

Per l'effetto combinato di quanto sopra descritto, **il Capitale Circolante Netto è in calo di 3.537.210 euro** rispetto all'esercizio precedente.

Il **Capitale Netto** è in lieve incremento **(0,1%)** a seguito del conseguimento dell'utile nell'esercizio pari a **23.387 euro**.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

VALORI IN EURO

	2018	2017	Δ %	2016
RICAVI OPERATIVI	121.154.787	111.509.425	8,65	117.530.370
PROVENTI TDV	20.095.802	21.861.709	(8,08)	25.573.120
CONTRATTI DI SERVIZIO	98.374.380	87.591.561	12,31	90.190.146
BUS	66.831.429	58.517.335	14,21	58.564.734
TRENO	21.913.606	21.334.751	2,71	23.728.515
METRO	5.083.891	3.194.021	59,17	3.351.443
TRENINO VERDE	4.545.454	4.545.454	0,00	4.545.454
ALTRI RICAVI	2.684.605	2.056.155	30,56	1.767.104
TOTALE RICAVI OPERATIVI	121.154.787	111.509.425	8,65	117.530.370
COSTI OPERATIVI	121.488.419	115.237.114	5,42	115.970.873
SPESE PER IL PERSONALE	70.873.688	71.286.454	(0,58)	72.581.462
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	23.055.292	22.112.171	4,27	20.176.207
MANUTENZIONI	12.357.689	8.515.124	45,13	9.639.311
ASSICURAZIONI	4.577.029	4.707.948	(2,78)	4.683.813
VIGILANZA E PULIZIA	2.854.067	2.731.135	4,50	2.538.480
SERVIZI PER LA PRODUZIONE	1.840.604	1.143.409	60,98	1.251.567
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	144.554	37.602	284,43	34.220
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	1.305.456	1.188.343	9,86	1.258.403
SPESE PER ICT E TELECOM	483.560	308.878	56,55	442.497
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	1.040.000	838.403	24,05	1.383.491
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	767.769	666.285	15,23	595.528
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.188.712	1.701.362	28,64	1.385.894
TOTALE COSTI OPERATIVI	121.488.419	115.237.114	5,42	115.970.873
VALORE AGGIUNTO	70.540.055	67.558.765	4,41	74.140.959
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(333.632)	(3.727.689)	91,05	1.559.497
AMMORTAMENTI NETTI (1)	1.629.420	1.531.839	6,37	1.234.607
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2)	35.773	1.795.988	(98,01)	2.006.201
EBIT	(1.998.825)	(7.055.516)	71,67	(1.681.311)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(3.041.688)	(2.234.122)	(36,15)	(1.569.850)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE	5.151.085	244.027	2.010,87	400.223
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	110.571	(9.045.611)	101,22	(2.850.938)
IMPOSTE SUL REDDITO	(87.184)	(352.865)	75,29	(352.864)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	23.387	(9.398.476)	100,25	(3.203.802)
CASH FLOW (1+2+3)	1.688.580	(6.070.649)	(127,82)	37.006

ATTIVO				PASSIVO			
	2018	2017	Δ %		2018	2017	Δ %
ATTIVO CORRENTE				PASSIVO CORRENTE			
1. MAGAZZINO	16.531.869	15.661.035	5,6	DEBITI VERSO FORNITORI COMMERCIALI	17.265.426	20.588.968	(16,1)
CREDITI COMMERCIALI VERSO RAS	19.917.199	13.112.960	51,9	DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA	105.694	1.481.389	(92,9)
CREDITI VERSO ALTRI CLIENTI	6.922.019	7.539.192	(8,2)	DEBITI VERSO BANCHE	8.982.363	13.406.949	(33,0)
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(2.247.559)	(2.899.166)	(22,5)	DEBITI VERSO DIPENDENTI	3.705.231	3.663.981	1,1
2. TOTALE CREDITI VERSO CLIENTI	24.591.659	17.752.986	38,5	DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA	2.854.169	2.686.011	6,3
CREDITI CCNL VERSO REGIONE	15.906.294	10.017.520	58,8	DEBITI TRIBUTARI	2.080.490	2.334.062	(10,9)
ALTRI CREDITI VERSO REGIONE	2.092.728	4.802.360	(56,4)	DEBITI DIVERSI	3.963.197	439.914	800,9
CREDITI ACCISE SU GASOLIO	1.539.099	736.555	109,0	1. TOTALE DEBITI CORRENTI	38.956.570	44.601.274	(12,7)
CREDITI VERSO ERARIO	1.296.535	6.637.908	(80,5)				
ALTRI CREDITI A BREVE TERMINE	1.419.819	4.347.405	(67,3)				
3. TOTALE ALTRI CREDITI	22.254.475	26.541.748	(16,2)	2. RATEI E RISCONTI PASSIVI			
4. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	4.095.957	16.708.657	(75,5)				
5. RATEI E RISCONTI ATTIVI	1.594.302	1.585.750	0,5				
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	69.068.262	78.250.176	(11,7)	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	38.956.570	44.601.274	(12,7)
A1. CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	30.111.692	33.648.902	(10,5)				
	2018	2017	Δ %		2018	2017	Δ %
ATTIVO FISSO				PASSIVO CONSOLIDATO			
CREDITI VERSO MINISTERO	2.116.530	11.121.954	(81,0)	FONDI PER RISCHI E ONERI	6.902.547	6.685.009	3,3
FONDO SVALUTAZIONE (-)	(1.887.017)	(5.114.871)	(63,1)	TFR LAVORO SUBORDINATO	25.687.509	30.483.741	(15,7)
CREDITI CCNL QUOTA STATO	0	3.756.306	(100,0)	FONDO PER CONTRIBUTI CONTO IMPIANTI	11.314.125	11.631.390	(2,7)
6. TOTALE CREDITI A MEDIO TERMINE	229.513	9.763.389	(97,6)	FONDO PER ACQUISTO IMMOBILE	4.936.646	9.173.083	(46,2)
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	216.136	349.330	(38,1)				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	37.905.756	33.800.485	12,1				
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	2.150	12.150	(82,3)				
7. TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	38.124.042	34.161.965	11,6	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	48.840.827	57.973.223	(15,8)
B. TOTALE ATTIVO FISSO	38.353.555	43.925.354	(12,7)	E. CAPITALE NETTO	19.624.420	19.601.033	0,1
TOTALE ATTIVO (A+B)	107.421.817	122.175.530	(12,1)	TOTALE PASSIVO (C+D+E)	107.421.817	122.175.530	(12,1)

Principali Indicatori di Performance

L'Indice di Liquidità Corrente (1,8), **l'Indice di Liquidità Immediata** (1,3) e la **Posizione Finanziaria Netta**, negativa per 840.689 euro, confermano la marginalità in cui opera l'Azienda che potrà essere affrontata solo in sede di definizione dei nuovi Contratti di Servizio in scadenza.

La politica di smobilizzo dei crediti e il recupero dell'equilibrio finanziario ha comunque consentito, in chiusura dell'esercizio, un **significativo miglioramento dei Giorni di Pagamento dei Fornitori** passati da 170 giorni medi del 2017 a 95 giorni medi del 2018.

Migliora, invece, per effetto della liquidità generata con le azioni del Piano di Turnaround, descritto nella sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2018*, il **Rapporto dei Debiti sul Capitale Netto** passato da 2,5 a 1,9.

Si confermano discreti gli indicatori di produttività ed efficienza anche per effetto delle politiche di smobilizzo dell'Attivo Patrimoniale. Tra questi, quello maggiormente positivo, è il **Turnover del Capitale Circolante** (3,8) che esprime la capacità di quest'ultimo di generare ricavi dal Capitale Operativo corrente investito nell'attività.

In lieve aumento è il **Costo del Lavoro Pro Capite** pari a 33.605 euro rispetto a 32.658 euro dell'anno precedente dovuto all'entrata a regime del rinnovo del CCNL del 2015. Nonostante questo incremento è in crescita il **Valore Aggiunto pro Capite** che passa da 30.951 del 2017 a 33.447 euro del 2018.

INDICI DI LIQUIDITÀ

INDICI DI LIQUIDITÀ	2018	2017
INDICE DI LIQUIDITÀ CORRENTE (CURRENT TEST RATIO) ATTIVO CORRENTE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE	1,8	1,8
INDICE DI LIQUIDITÀ IMMEDIATA (QUICK TEST RATIO) CREDITI A BREVE + DISPONIBILITÀ LIQUIDE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE	1,3	1,4
GIORNI DI CREDITO DAI FORNITORI DEBITI COMMERCIALI X 365 DIVISO IL TOTALE ACQUISTI	95,0	170,2

INDICI FINANZIARI

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA	2018	2017
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (B-A) VALORI IN EURO	(840.689)	7.535.574
A. DEBITI FINANZIARI	4.936.646	9.173.083
B. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	4.095.957	16.708.657
RAPPORTO DEBITI SU CAPITALE NETTO DEBITI A LUNGO TERMINE + DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA DIVISO IL CAPITALE NETTO	1,9	2,5
INDICE DI RIGIDITÀ DEGLI IMPIEGHI ATTIVO IMMOBILIZZATO X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO	56,0%	56,6%
INDICE DI ELASTICITÀ DEGLI IMPIEGHI CAPITALE CIRCOLANTE X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO	44,0%	43,4%
INCIDENZA PASSIVITÀ A BREVE PASSIVITÀ A BREVE X 100 DIVISO IL TOTALE IMPIEGHI	36,3%	36,5%
INCIDENZA PASSIVITÀ CONSOLIDATE PASSIVITÀ CONSOLIDATE X 100 DIVISO IL TOTALE IMPIEGHI	45,5%	47,5%

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA		2018	2017
RICAVI PRO CAPITE	VALORI IN EURO	57.447	51.086
TOTALE RICAVI DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE	VALORI IN EURO	33.447	30.951
EBITDA + SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
COSTO DEL LAVORO PRO CAPITE	VALORI IN EURO	33.605	32.658
SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
TURNOVER DELL'ATTIVO		1,1	0,8
TOTALE RICAVI DIVISO IL TOTALE ATTIVO (MEDIA)			
TURNOVER DEL CAPITALE INVESTITO		3,8	1,3
TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE INVESTITO (MEDIA)			
TURNOVER DEL CAPITALE CIRCOLANTE		3,8	3,8
TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE CIRCOLANTE (MEDIA)			

Gli attuali Contratti di Servizio non prevedono una quota di ammortamento per la gestione autonoma degli Investimenti.

Questo determina l'impossibilità, per la Società, di programmare in autonomia un piano Investimenti necessario a mantenere uno standard qualitativo e moderno dell'attività Aziendale. In particolare risulta impossibile pianificare un sistematico rinnovo del parco rotabile, delle stazioni e dei manufatti operativi, delle strutture, pensiline e fermate, delle rete per i servizi automobilistici.

Ciò nonostante, per il **Settore Ferroviario**, ARST ha avviato la procedura per l'acquisto di **6 nuove unità di trazione**, per un importo a base di gara pari a 30,9 milioni di euro, con la possibilità di acquistarne **ulteriori 9 unità**, per un importo a base di gara pari a 46 milioni di euro. **Il finanziamento di tale investimento è a carico di ARST per il 40% del suo valore complessivo**, mentre per la restante parte è a carico di fondi statali stanziati con Delibera CIPE n. 25 e n. 54 del 2016, dal D.M. n. 408/2017.

Per il Servizio Automobilistico nel 2018 sono stati riscattati 100 autobus, acquisiti in leasing nel 2008, per un importo di circa 245.000 euro. Inoltre, nel 2018, sono entrati in esercizio una parte della fornitura dei 66 nuovi autobus per i quali **ARST ha contribuito nella misura del 10% del relativo finanziamento**.

Ulteriori 150 milioni di euro di finanziamenti dei Fondi FSC consentiranno ad ARST di ritornare alla normalità operativa con una flotta di Autobus quasi totalmente rinnovata. La Convenzione Stato Regione è già stata firmata nel primo semestre 2019, mentre è in fase avanzata la convenzione fra ARST e Regione che consentirà di avviare le procedure di gara entro il mese di Settembre.

Con questo importante Investimento, che richiederà almeno 30 mesi per essere completato, l'età media della flotta ARST tornerà molto al di sotto dei 7 anni della media europea, garantendo sia una migliore qualità del Servizio per gli utenti, che il recupero di ulteriori margini di efficienza operativa che si tradurranno in minori corrispettivi per l'Ente Concedente.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Successivamente alla chiusura dell'esercizio 2018, oltre ai principali fatti gestionali già trattati nei paragrafi precedenti, sono da registrare alcuni altri importanti eventi accaduti nel corso dei primi mesi del 2019.

Nel settore ferroviario, riveste grande importanza la pubblicazione, con scadenza il 30 giugno 2019, del **bando per l'acquisto di 6 nuovi treni** nell'ambito di un contratto quadro che prevede la fornitura di ulteriori treni fino ad un massimo di 15 qualora siano disponibili i necessari finanziamenti. Le risorse attualmente disponibili provengono da 2 distinte deliberazioni CIPE per complessivi € 33.339.407; nel momento in cui vengono redatte le presenti note, è in corso l'attività di valutazione delle offerte da parte della Commissione aggiudicatrice.

Sempre relativamente al settore ferroviario si segnala - come già ricordato in precedenza - la **riapertura completa all'esercizio dal 24 giugno, della linea Monserrato - Mandas - Isili** che era stata sospesa in 2 differenti momenti per la necessità di esecuzione di alcuni interventi manutentivi non più procrastinabili. Ciò consentirà il ripristino dei fondamentali collegamenti ferroviari tra Parteolla, Trexenta e Sarcidano con il Capoluogo, in tempo per l'avvio del nuovo anno scolastico evitando gli onerosi e disagiati collegamenti sostitutivi effettuati con autobus.

Resta tuttora sospesa all'esercizio la tratta Sassari - Alghero in attesa del completamento degli interventi manutentivi straordinari, a suo tempo previsti, che risultano al momento o già completati o in corso. Deve tuttavia segnalarsi che le profonde modifiche introdotte al quadro normativo ferroviario, comportano una rinnovata valutazione delle opere previste per la verifica della loro compatibilità con le norme tecniche introdotte con il Decreto ANSF n. 1/2019.

Tutti gli interventi sulla Sassari - Alghero e la conseguente riapertura della linea dovrebbero concludersi entro il mese di ottobre 2019.

Al proposito, tuttavia, riveste una particolare importanza ed assolutamente meritevole di attenzione per il futuro dei Servizi Ferroviari operati da ARST, **il passaggio delle competenze sulle Ferrovie isolate da USTIF (che lo esercitava in attuazione delle previsioni del DPR 753/80) ad ANSF, trasferimento formalmente avvenuto in data 1° luglio 2019.** In relazione a tale passaggio, risultano ora disponibili nuovi finanziamenti legati all'esecuzione degli interventi necessari per l'adeguamento al nuovo sistema regolatorio. Per questo, sono attualmente in esecuzione impegnative e onerose attività di adeguamento e di nuova progettazione relativamente a tutti gli interventi

funzionali al conseguimento dell'Autorizzazione prevista al Capo VI del D.Lgs.

14 maggio 2019 n° 50.

Per quanto riguarda MetroCagliari occorre segnalare che a partire dal mese di gennaio 2019, sono state ripristinate le frequenze ogni 10 minuti dei convogli tranviari che erano state modificate a seguito della esclusione dal servizio delle 2 vetture incidentate in occasione del sinistro del 18 gennaio 2016. In relazione allo stesso, prosegue nel 2019 il processo presso il Tribunale di Cagliari che vede coinvolti 7 dipendenti aziendali a cui sono contestate responsabilità differenti. L'Azienda si è costituita parte civile nel processo, ma è stata, a sua volta, citata da 4 controparti quale responsabile civile.

Ancora per MetroCagliari si segnala l'avvenuta realizzazione di uno degli interventi in cui è suddivisa l'esecuzione del **raddoppio della linea Repubblica - S.Gottardo**; precisamente si tratta dell'allargamento degli spazi occupati dalla curva di Genneruxi - via dei Conversi, attraverso lo spostamento del muro di contenimento.

Sempre per **MetroCagliari, relativamente all'estensione della linea 1 dall'attuale capolinea Repubblica sino alla Stazione Ferroviaria di Piazza Matteotti**,

è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'ATI affidataria la cui scadenza è fissata al 27 luglio. Tuttavia, poiché sono state implementate le opere da progettare, a seguito delle prescrizioni di alcuni Enti, tra cui il Comune di Cagliari, sarà certamente richiesta una proroga che si stima congrua nell'ordine dei 60 giorni. Tali opere comporteranno costi aggiuntivi stimati in 3,5 milioni di euro.

Completata la progettazione esecutiva, questa sarà sottoposta a una conferenza dei servizi decisoria. Si stima che i lavori potranno avere inizio auspicabilmente entro marzo 2020.

In ordine alla questione relativa alla ripartizione dei proventi tra ARST e l'Operatore Urbano, relativi al traffico passeggeri servito da MetroCagliari (clearing), si deve

necessariamente segnalare la Determinazione dell'Assessore dei Trasporti assunta in data 1° febbraio 2019, con la quale viene stabilito un diverso modello di ripartizione rispetto a quello finora utilizzato e non più riconosciuto da ARST in conseguenza delle evidenze già rappresentate negli scorsi esercizi e pienamente confermate dallo specifico studio ampiamente riportato nelle pagine precedenti.

Al momento e nonostante l'Azienda si sia prontamente attivata per dare esecuzione alle disposizioni assessoriali, non è stato possibile procedere a causa dell'indisponibilità manifestata dall'azienda urbana di Cagliari mentre si è dato avvio a quanto stabilito con l'azienda urbana di Sassari. La mancata condivisione e l'indisponibilità a dar seguito alle direttive assessoriali da parte dell'operatore urbano del capoluogo è stata poi anche formalmente rappresentata attraverso il ricorso al TAR notificato alla Regione Sardegna e ad ARST in data 18 marzo 2019.

Nel mese di Dicembre scorso, con la Legge Regionale 48/18, **il Consiglio Regionale**,

al fine di favorire la frequenza scolastica e contrastare il fenomeno dell'abbandono scolastico, **ha deliberato una nuova articolazione e regolamentazione di utilizzo delle tariffe relative agli abbonamenti per gli studenti**, prevedendo unicamente 2 classi di sconto pari al 60% ed all'80%, riservate agli studenti con redditi ISEE nei limiti fissati dalla normativa.

Tale profonda modifica del previgente sistema tariffario ha comportato conseguenze rilevanti per l'Azienda sia dal punto di vista tecnico dell'emissione degli abbonamenti, con connessa radicale rivisitazione del sistema di distribuzione fino ad oggi utilizzato in prevalenza, sia dal punto di vista degli effetti e conseguenze sul resto dei titoli di viaggio ancora in vigore nonché sulle modalità di incasso dei proventi stessi.

Ancorché siano trascorsi solo pochi mesi dall'introduzione delle modifiche sopra descritte, risulta tuttavia possibile evidenziare alcune considerazioni e tendenze che paiono sufficientemente consolidate. La prima attiene alla confermata evidente "cannibalizzazione" di alcuni altri titoli di viaggio, con particolare riferimento ai titoli pluricorse tipo "carnet", da parte degli abbonamenti scontati. Questi, infatti, hanno subito una drastica riduzione che conferma la già ipotizzata sovrapposizione delle convenienze di viaggio tra carnet e abbonamenti mensili con chiaro vantaggio economico per i viaggiatori a favore degli abbonamenti. **Ciò comporta una riduzione del ricavo unitario** tenuto conto della sostanziale differenza del costo della singola corsa.

La seconda considerazione riguarda invece gli effetti negativi sulla rete di rivendite finora attiva e che deve garantire la reperibilità dei titoli di viaggio nel maggior numero di località della Sardegna. Venendo a ridursi drasticamente la possibilità di commercializzare gli abbonamenti e di acquisire quindi le relative provvigioni, **cade l'interesse anche alla vendita degli altri titoli di viaggio** rendendo così più difficile garantire i parametri di qualità stabiliti dal Contratto di Servizio e ripresi dalla Carta della Mobilità. Sono in corso ulteriori approfondimenti da parte dell'Assessorato dei Trasporti, tenuto conto che la misura di politica tariffaria era stata stabilita a termine.

I Contratti di Servizio in capo alla Società scadono il 3 dicembre 2019, come illustrato nella tabella sotto riportata. Un orizzonte temporale così breve rende molto complessa, per ARST, ogni attività di programmazione operativa e finanziaria, sebbene **con Legge Regionale n.48/2018 sia stata prevista la proroga per un periodo massimo di altri due anni dei Contratti in corso.**

SCADENZA CONTRATTI DI SERVIZIO TPL E RETE FERROVIARIA TURISTICA

02.12.19	CONTRATTO GOMMA
03.12.19	CONTRATTO FERRO
03.12.19	CONTRATTO METRO
31.12.18	CONTRATTO TRENINO VERDE

Va sottolineato che negli ultimi due anni è stato avviato un costante dialogo con la struttura tecnica dell'Assessorato dei Trasporti per arrivare alla sottoscrizione di nuovi contratti, in modo coerente con le previsioni del Regolamento Europeo 1370/2007, almeno per quanto riguarda il Comparto Ferro.

Per ciò che attiene il Contratto per la Manutenzione della Rete Ferro Metrotranviaria di TPL, dopo aver esaminato e riclassificato i bilanci della Società e averli sottoposti allo studio di apposito Advisor nominato dall'Assessorato dei Trasporti, sono stati finalmente proposti all'esame dell'ARST, nel mese di giugno del 2019, una bozza di contratto e una bozza di PEF. Si auspica, dopo una breve fase di esame dei documenti e di dialogo partecipativo, di arrivare alla firma del contratto prima della scadenza del 3 dicembre 2019.

Durante la riunione per la presentazione della bozza di Contratto di Servizio per la manutenzione dell'infrastruttura TPL, **si sono avviati anche gli studi preliminari per il rinnovo dei Contratti per il Trasporto Ferroviario e Metrotranviario.** L'auspicio è di poter giungere, entro la fine dell'anno, alla firma anche di questi contratti.

Anche se le attività su sede fissa, Metro-Tranvia e Ferrovia, costituiscono meno del 30% del perimetro delle attività aziendali in termini di ricavi, sono quelle caratterizzate dal più elevato livello di innovazione tecnologica e dal maggior *know how* specialistico, ambiti nei quali è indispensabile pianificare a lungo termine sia sullo sviluppo delle competenze che per gli indispensabili investimenti materiali e immateriali.

La Società gestisce anche i Servizi per il Trenino Verde. Come è noto la Società non ha un Contratto di Servizio per le attività di trasporto, ma investe risorse del proprio bilancio per un'attività che viene considerata strategica dal punto di vista della mission aziendale. Tuttavia, la scadenza avvenuta il 31.12.2018 del Contratto di Manutenzione della Infrastruttura Ferroviaria, di ben 438 Km, ha posto la Società nella difficile situazione di dover lasciare le linee in stato di abbandono, con il rischio di un crescente degrado e di non poterle riaprire al servizio di trasporto per molti anni, o anticipare le risorse per le indifferibili attività di manutenzione e sorveglianza che potessero consentire un pronto riavvio dell'attività, una volta superate le richiamate norme ostantive che ne hanno impedito l'esercizio ancora a luglio 2019. **La scelta responsabile della Società è stata di non abbandonare le linee turistiche,** ma per ripartire con il servizio a pieno regime e in condizioni di sicurezza rimane urgente la firma del Contratto di Servizio di Gestione dell'Infrastruttura. Per questo Contratto si è già proceduto, nel primo semestre del 2019, all'esame di una bozza molto avanzata di contratto di servizio che consentirà all'Azienda di pianificare le manutenzioni sulla rete per i prossimi tre anni. Il contratto, per il quale sono state già stanziare le risorse nel Bilancio Regionale, pari a circa 22,5 milioni di euro, si auspica possa essere firmato entro il mese di luglio del 2019.

Per ciò che attiene invece il Contratto di Servizio Gomma, è probabile sia necessario attendere la norma Regionale che modifichi la vecchia Legge 21 del 2005 e definisca il nuovo ente di Governo del Bacino Trasportistico. La Società è pronta a dare il proprio contributo basato sulle proprie competenze industriali, ma risulta indispensabile ragionare sulla base delle priorità che verranno individuate a livello politico. ARST, in tutti i casi, è impegnata, sin da ora, a continuare a svolgere la propria funzione strategica a fianco della Regione con l'obiettivo di garantire un servizio pubblico sempre più efficiente e attrattivo.

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'art. 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

La metodologia per la valutazione del rischio aziendale adottata da ARST spa è fondata sul raffronto di 3 specifiche metodologie 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".

Per l'analisi in oggetto il Forecast 2019 è stato predisposto dalla Società sulla base:

- dell'andamento aziendale risultante dal triennio 2016/2018;
- del consuntivo 2018;
- dalle attività programmate per il 2019;
- dell'andamento dell'esercizio fino al mese di luglio 2019;
- dalle prescrizioni della Legge Regionale 48/2018.

Il forecast 2019 viene esposto con due ipotesi differenti. Nella prima ipotesi (2019) si presuppone di operare con le medesime condizioni contrattuali del 2018.

Nella seconda (2019*) si ipotizza che vengano accolte le richieste della Società legate:

- alla rivalutazione ISTAT per i corrispettivi del Contratto di Trasporto su Ferro - che ha sofferto nel 2019 la chiusura prolungata di alcune linee ferroviarie - e i cui importi sono fermi al livello del 2015;
- alla rivalutazione ISTAT dei corrispettivi per il contratto di gestione infrastruttura metrotranviaria il cui importo è fermo ai livelli previsti nel contratto 2015;
- al riconoscimento dell'effettivo incremento dei costi di manutenzione Bus - maggiori di quanto già riconosciuto;
- alla copertura degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria turistica sostenuti nel periodo, da gennaio a luglio, di non vigenza del nuovo contratto di gestione.

BUDGET 2019

VALORI IN EURO

	2019	2019*
TOTALE RICAVI OPERATIVI	121.414.042	125.511.137
TOTALE COSTI OPERATIVI	121.157.171	121.157.171
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	69.944.827	69.944.827
VALORE AGGIUNTO	70.201.698	74.298.793
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	256.871	4.353.966
AMMORTAMENTI NETTI	1.458.568	1.458.568
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	600.000	600.000
EBIT	(1.801.697)	2.295.398
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(1.300.000)	(1.300.000)
EBT	(3.101.697)	995.398
IRAP	362.000	362.000
RISULTATO NETTO	(3.463.697)	633.398

INTEGRAZIONI CONTRATTUALI RICHIESTE PER IL PERIODO 2019-2020

MIGLIAIA DI EURO

INTEGRAZIONE	2019	2020	TOTALE
CONTRATTO TRASPORTO SU FERRO TPL RIVALUTAZIONE ISTAT	1.350	1.050	2.400
CONTRATTO INFRASTRUTTURA METROTRANVIARIA RIVALUTAZIONE ISTAT 2019 + CORRISPETTIVO 2020	21	1.951	1.972
RICONOSCIMENTO EFFETTIVI MAGGIORI ONERI MANUTENZIONE BUS	2.000	9.500	11.500
COPERTURA PERIODO GEN-LUG PER ONERI MANUTENZIONE INFRASTRUTTURA TRENINO VERDE	1.200		1.200
TOTALE INTEGRAZIONI	4.571	12.501	17.072

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 2016-2019) è riepilogativa del trend pluriennale dei principali indici e margini aziendali;
- la seconda Tabella (Analisi di Bilancio. Indicatori media triennio 2016-2018) 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 Forecast 2019) è predisposta sulla base del Forecast dell'esercizio in corso i cui indici prospettici vengono nuovamente confrontati rispetto al benchmark (BK).

ANALISI DI BILANCIO. TREND PLURIENNALE 2016-2019

INDICATORE	2016	2017	2018	2019	2019*
MARGINE DI TESORERIA (MT)	7.624.364	16.402.117	11.985.521	8.521.824	12.618.919
INDICE DI TESORERIA SECCO	1,12	1,37	1,14	1,20	1,33
MARGINE DI STRUTTURA (MS)	(35.981.908)	(24.324.321)	(18.729.135)	(22.192.832)	(18.095.737)
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	24.829.211	33.648.902	30.111.692	26.647.995	30.745.090
INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO)	1,40	1,75	1,77	1,68	1,79
INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO	1,10	1,40	1,35	1,26	1,36
MOL	1.559.497	(3.727.689)	(333.632)	256.871	4.353.966
ROE (RETURN ON EQUITY)	(10,50)%	(38,68)%	0,12%	(21,43)%	3,13%
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	1,80%	(4,45)%	(0,46)%	0,38%	6,36%
INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE ROS	1,40%	(3,43)%	(0,28)%	0,21%	3,47%
RETURN ON ASSETS (ROA)	1,10%	(6,15)%	(1,45)%	(1,57)%	2,00%
DURATA MEDIA DEI CREDITI	57,00	58,56	76,40	85,00	80,00
DURATA MEDIA DEI DEBITI	184,00	170,22	95,00	100,00	95,00

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI MEDIA TRIENNIO 2016-2018

INDICATORE	2016	2017	2018	MEDIA	BK	GIUDIZIO
MARGINE DI TESORERIA (MT)	7.624.364	16.402.117	11.985.521	12.004.001	> 0	POSITIVO
INDICE DI TESORERIA SECCO	1,12	1,37	1,14	1,21	> 1	POSITIVO
MARGINE DI STRUTTURA (MS)	(35.981.908)	(24.324.321)	(18.729.135)	(26.345.121)	> 0	NEGATIVO
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	24.829.211	33.648.902	30.111.692	29.529.935	> 0	POSITIVO
INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO)	1,40	1,75	1,77	1,64	> 1,6	POSITIVO
INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO	1,10	1,40	1,35	1,28	> 1,2	POSITIVO
MOL	1.559.497	(3.727.689)	(333.632)			SI VALUTA L'ANDAMENTO: NEGATIVO
ROE (RETURN ON EQUITY)	(10,50)%	(38,68)%	0,12%	(16,35)%	> 0	NEGATIVO
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	1,80%	(4,45)%	(0,46)%	(1,04)%	> 0	NEGATIVO
INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE ROS	1,40%	(3,43)%	(0,28)%	(0,77)%	> 0	NEGATIVO
RETURN ON ASSETS (ROA)	1,10%	(6,15)%	(1,45)%	(2,17)%	1,5	NEGATIVO
DURATA MEDIA DEI CREDITI	57,00	58,56	76,40			SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO
DURATA MEDIA DEI DEBITI	184,00	170,22	95,00			SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI FORECAST 2019

INDICATORE	2019	2019*	BK	GIUDIZIO	GIUDIZIO*
MARGINE DI TESORERIA (MT)	8.521.824	12.618.919	> 0	POSITIVO	POSITIVO
INDICE DI TESORERIA SECCO	1,2	1,3	> 1	POSITIVO	POSITIVO
MARGINE DI STRUTTURA (MS)	(22.192.832)	(18.095.737)	> 0	NEGATIVO	NEGATIVO
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	26.647.995	30.745.090	> 0	POSITIVO	POSITIVO
INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO)	1,7	1,8	1,6	POSITIVO	POSITIVO
INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO	1,3	1,4	1,2	POSITIVO	POSITIVO
MOL	256.871	4.353.966		SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO	SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO
ROE (RETURN ON EQUITY)	(21,4)%	3,1%	> 0*	POSITIVO	POSITIVO
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	0,4%	6,4%	> 0*	POSITIVO	POSITIVO
INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE ROS	0,2%	3,5%	> 0*	POSITIVO	POSITIVO
RETURN ON ASSETS (ROA)	(1,6)%	2,0%	1,5	POSITIVO	POSITIVO
DURATA MEDIA DEI CREDITI	85,00	80,00		SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO	SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO
DURATA MEDIA DEI DEBITI	100,00	95,00		SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO	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 **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 Verde);
- 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 spa sia in termini consuntivi, riferiti al periodo 2016-2018, sia in termini prospettici che relativamente al forecast 2019. Questi sono i risultati ottenuti:



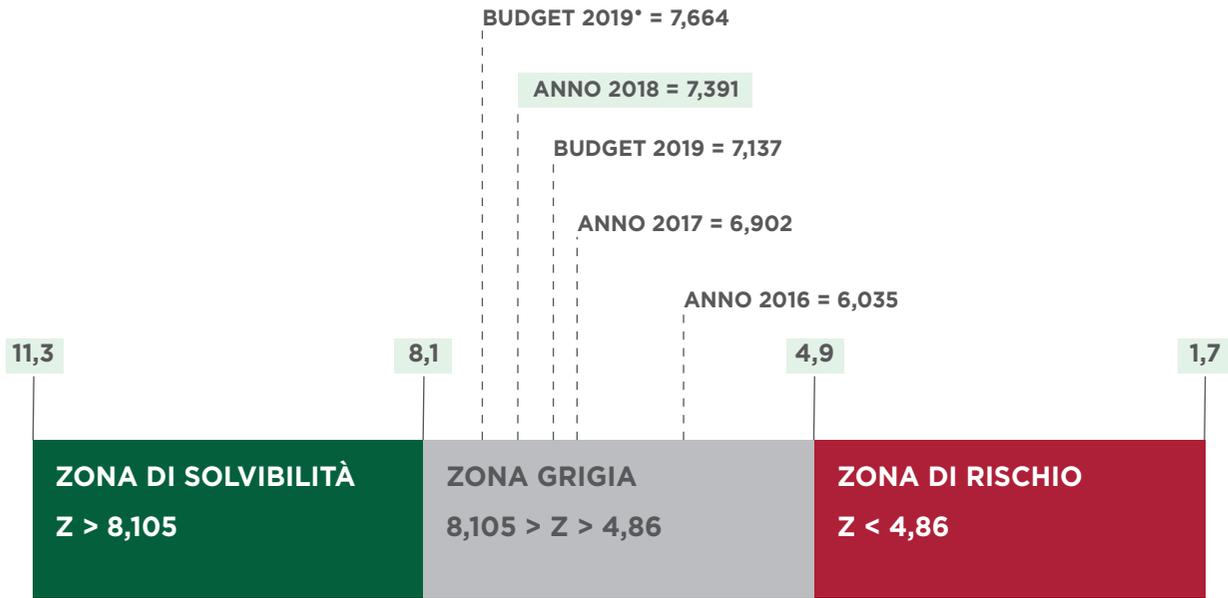
MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI 2016-2018

DATI	VALORI IN EURO	2016	2017	2018
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		24.829.211	33.648.902	30.111.692
TOTALE ATTIVITÀ		152.805.349	122.175.530	107.421.817
RISERVE		31.384.321	28.180.509	18.782.033
EBIT		(1.681.311)	(7.055.516)	(1.998.825)
PATRIMONIO NETTO		28.999.519	19.601.033	19.624.420
TOTALE PASSIVITÀ		152.805.349	122.175.530	107.421.817
RICAVI		117.530.370	111.509.425	121.488.419
VARIABILI		2016	2017	2018
X1		0,162	0,275	0,280
X2		0,205	0,231	0,175
X3		(0,011)	(0,058)	(0,019)
X4		0,190	0,160	0,183
X5		0,769	0,913	1,131
MOLTIPLICATORE X1		1,981	1,981	1,981
MOLTIPLICATORE X2		9,841	9,841	9,841
MOLTIPLICATORE X3		1,951	1,951	1,951
MOLTIPLICATORE X4		3,206	3,206	3,206
MOLTIPLICATORE X5		4,037	4,037	4,037
VARIABILE X1		0,322	0,546	0,555
VARIABILE X2		2,021	2,270	1,721
VARIABILE X3		(0,021)	(0,113)	(0,036)
VARIABILE X4		0,608	0,514	0,586
VARIABILE X5		3,105	3,685	4,566
TOTALE Z SCORE		6,035	6,902	7,391

MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI FORECAST 2019

DATI	VALORI IN EURO	2019	2019*
ATTIVITÀ A BREVE		65.604.565	69.701.660
PASSIVITÀ A BREVE		42.420.267	38.323.172
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		26.647.995	30.745.090
TOTALE ATTIVITÀ		103.958.120	108.055.215
RISERVE		15.318.336	19.415.431
EBIT		(1.801.697)	2.295.398
PATRIMONIO NETTO		16.160.723	20.257.818
TOTALE PASSIVITÀ		103.958.120	108.055.215
RICAVI		121.414.042	125.511.137
VARIABILI		2019	2019*
X1		0,26	0,28
X2		0,15	0,18
X3		-0,02	0,02
X4		0,16	0,19
X5		1,17	1,16
MOLTIPLICATORE X1		1,981	1,981
MOLTIPLICATORE X2		9,841	9,841
MOLTIPLICATORE X3		1,951	1,951
MOLTIPLICATORE X4		3,206	3,21
MOLTIPLICATORE X5		4,037	4,037
VARIABILE X1		0,508	0,564
VARIABILE X2		1,450	1,768
VARIABILE X3		-0,034	0,041
VARIABILE X4		0,498	0,601
VARIABILE X5		4,715	4,689
TOTALE Z SCORE		7,137	7,664

Nell'infografica che segue sono riportati sinteticamente i risultati sulla base dei consuntivi di esercizio 2016-2018 e del forecast 2019 nelle due ipotesi analizzate. La probabilità di crisi aumentano da sinistra verso destra.



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 di natura finanziaria sono stati individuati:

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

Gli indicatori di natura gestionale sono individuati:

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

Gli indicatori di altra natura sono individuati:

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

PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI ESERCIZIO 2018

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 SOCCOMENZA, 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 FORECAST 2019 - 2019*

DESCRIZIONE DEL RISCHIO	PROBABILITÀ				
	IMPOSSIBILE	IMPROBABILE	POCO PROBABILE	PROBABILE	CERTO
SITUAZIONE DI DEFICIT PATRIMONIALE O DI CAPITALE CIRCOLANTE NETTO NEGATIVO		2019*	2019		
PRESTITI A SCADENZA FISSA E PROSSIMI ALLA SCADENZA SENZA CHE VI SIANO PROSPETTIVE VEROSIMILI DI RINNOVO O DI RIMBORSO; OPPURE ECESSIVA 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			2019*	2019	
PRINCIPALI INDICI ECONOMICO-FINANZIARI NEGATIVI			2019*	2019	
CONSISTENTI PERDITE OPERATIVE O SIGNIFICATIVE PERDITE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ CHE GENERANO CASH FLOW			X		
INCAPACITÀ DI SALDARE I DEBITI ALLA SCADENZA		2019*	2019		
CAMBIAIMENTO 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	2019*	2019			
CONTENZIOSI LEGALI E FISCALI CHE, IN CASO DI SOCCOMENZA, 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		

DESCRIZIONE	CONSUNTIVO 2018	BUDGET 2019	BUDGET 2019*
IMPOSSIBILE	6	5	6
IMPROBABILE	4	3	4
POCO PROBABILE	3	5	5
PROBABILE	1	2	0
CERTO	1	0	0

Conclusioni Finali

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

Tali modelli mettono in risalto:

- come il rischio di fallibilità, elaborato con il modello “Z Score” o di Altman, adattato alla realtà italiana sia ridotto. Pur con un trend positivo lo Z Score 2018 e quello prospettico 2019, si collocano però ancora a un livello di rischio più alto di quello previsto per le aziende sane a piena garanzia di solvibilità;
- sulla base degli indici dei rischi aziendali elaborati dalla “Commissione paritetica per i principi di revisione” del Consiglio Nazionale dei dottori commercialisti e del Consiglio nazionale dei ragionieri, emerge per l’esercizio 2019 che, senza gli interventi auspicati nel budget (2019*), il rischio di crisi aziendale diventi probabile;
- tutti gli indici di bilancio indicano a preventivo una situazione patrimoniale, finanziaria ed economica più critica nell’ipotesi 2019 a condizioni invariate rispetto a quella 2019* con integrazioni. L’auspicata integrazione delle condizioni contrattuali 2019* consentono, invece, di proseguire nel trend in costante miglioramento rispetto agli esercizi precedenti, per quanto rimanga necessario, anche in questo caso, un livello elevato di attenzione a garanzia della necessaria continuità aziendale.

Entrando in maggior dettaglio sul raffronto tra i risultati delle 3 metodologie adottate, i rilievi più critici emergono dagli indicatori dell’Analisi di Bilancio che non “pesa” però i singoli indicatori, mentre risultati leggermente 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.**

L'*infografica Modello Z-Score. Punteggi 2016-2019* mostra, in maniera efficace, come la Società abbia operato, in questi ultimi 24 mesi, per allontanarsi progressivamente dalla Zona di Rischio passando da un punteggio Z-Score pari a 6,035 nel 2016 per raggiungere, via via, punteggi di Z-Score più elevati e quindi più confortanti riguardo il rispetto del principio del *Going Concern*.

In considerazione di ciò l'Amministratore Unico ritiene che il **rischio di crisi aziendale** relativo alla società ARST spa per quanto non trascurabile - **sia in diminuzione rispetto all'esercizio precedente.** Per consolidare definitivamente il virtuoso percorso di risanamento operato negli ultimi 24 mesi **è necessario, però, l'accoglimento, per l'esercizio 2019 in corso, delle richieste di integrazione dei corrispettivi** riportate nella tabella *Integrazioni Contrattuali Richieste per il Periodo 2019-2020*.

L'Amministratore segnala di aver già presentato tali richieste al Socio negli incontri preparatori alla stesura del Bilancio e si dichiara fiducioso che possano essere accolte anche grazie al completamento della separazione contabile delle 9 linee di attività aziendale che, garantendo una maggiore rendicontabilità e trasparenza della gestione aziendale, ha consentito una sempre più positiva e costruttiva relazione con la struttura tecnica dell'Assessorato.

L'Amministratore Unico ricorda che con l'Assessorato, nel corso del 2018, non ci si è limitati ad affrontare le problematiche emerse nello scenario contrattuale vigente - che risale a oltre 10 anni fa e non è facilmente applicabile al contesto operativa attuale - ma si è avviato un positivo confronto per il rinnovo contrattuale delle attività su sede fissa basata su modelli di pianificazione economico-finanziaria più dinamici e maggiormente adattabili a scenari operativi in costante evoluzione.

Per tutti questi motivi l'Amministratore conferma quanto già dichiarato in sede dell'Assemblea Sociale del 13 dicembre 2018 sul superamento dello stato di crisi aziendale e ritiene che si siano create, finalmente, le premesse sia tecniche che di scenario, per una prospettiva di progressivo rafforzamento della Società sia dal punto di vista reddituale che patrimoniale.

Attività di Ricerca e Sviluppo e di Adeguamento Tecnologico ed Organizzativo

ARST già da molti anni dedica particolare attenzione alla ricerca e allo sviluppo di soluzioni che consentano di rinnovare e modernizzare i servizi forniti alla collettività con l'obiettivo di realizzare un vero e proprio sistema integrato di mobilità al servizio della propria capacità di operatore multimodale.

Tali attività vengono svolte a vantaggio di tutti i settori operativi aziendali attraverso team costituiti, di volta in volta, con le risorse più qualificate nei diversi settori - dal ferroviario al metrotranviario e automobilistico - con progetti a forte impatto innovativo in coerenza anche con il percorso di crescita aziendale.

Nel settore automobilistico, sono in corso sperimentazioni per lo sviluppo di nuovi sistemi di monitoraggio alternativi a quelli tradizionali, che consentono la gestione di una flotta di oltre 800 mezzi in modo più snello e slegato dalla complessità dei sistemi tradizionali.

Anche il conteggio dei passeggeri riveste per ARST un'attività di rilievo in considerazione del fatto che i servizi offerti riguardano l'intero bacino regionale e tre modalità distinte di trasporto con i quali viaggiano oltre 20 milioni di passeggeri all'anno.

Nel settore metrotranviario, è in corso una sperimentazione di nuovi sistemi centralizzati per il conteggio dei passeggeri che, attraverso sistemi di videosorveglianza, consentono di rilevare i passeggeri trasportati e trasferire le informazioni a un sistema di elaborazione centralizzato per la frammentazione e l'analisi del dato attraverso dei controlli incrociati. Alla fine della sperimentazione questo sistema potrebbe essere applicato anche al settore automobilistico e ferroviario, in virtù dell'intervento in corso, relativo alla dotazione di sistemi di videosorveglianza dell'intera flotta ARST.

Nel settore ferroviario, l'evoluzione normativa in corso impone una complessa attività di sperimentazione nell'applicazione di nuove tecnologie specifiche per una rete ferroviaria isolata a scartamento ridotto come quella gestita da ARST spa. All'interno del programma di potenziamento tecnologico dei sistemi di gestione del trasporto ferroviario è prevista, con un programma dedicato di investimenti, l'installazione dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) per l'implementazione e l'attrezzaggio dell'infrastruttura con sistemi automatici di protezione treno. Tali sistemi sono in genere costituiti da un complesso di dispositivi per garantire

il rispetto dei segnali e di eventuali rallentamenti secondo i più alti standard per la sicurezza ferroviaria. In considerazione della peculiarità della rete è indispensabile sviluppare sistemi che si adattino proprio alle caratteristiche della rete gestita da ARST.

Oltre a quanto già riportato proprio per la centralità attribuita da ARST alla ricerca e all'innovazione per le proprie strategie di crescita, nel corso del 2018 sono state effettuate ulteriori attività che hanno riguardato:

- la sperimentazione di nuovi sistemi AVM alternativi a quelli tradizionali;
- la sperimentazione di nuove tecnologie di contapasseggeri su metrotranvia;
- lo sviluppo e l'implementazione di nuove funzionalità per app non proprietarie;
- la sperimentazione di nuovi sistemi di monetica;
- l'introduzione della Piattaforma collaborativa Google G Suite - change Management;
- adeguamento dell'infrastruttura di Rete LAN;
- Infomobilità: Il Progetto MetroSassari;
- il progetto SIBEM-RAS-COM;
- la sicurezza a bordo bus;
- i Social Media e la Comunicazione;
- l'adeguamento della piattaforma SAP.

Piattaforma Collaborativa Google G Suite - Change Management

Nel 2018 si è portata a compimento la migrazione dalla precedente piattaforma di posta elettronica al nuovo sistema G Suite, che sostituisce non solo la posta elettronica, ma offre a ogni dipendente una serie di strumenti utili per la collaborazione come: calendario, fogli condivisi, webchat, webconference. In partnership con la società fornitrice della G Suite, sono stati formati oltre 80 dipendenti (i cosiddetti *Early Adopters*), addestrati per la fruibilità delle nuove funzionalità introdotte che porteranno a un graduale abbandono della piattaforma Microsoft Office per portare l'Azienda a un completo utilizzo delle tecnologie di cloud computing.

Assessment Parco PC

Se dal lato applicativo la G Suite ha costituito un completo rinnovo dei tools a disposizione del personale, dal lato hardware è stato effettuato uno screening approfondito del parco PC aziendale che ha portato alla decisione di sostituire la quasi totalità dei PC con macchine di ultima generazione, ridisegnando la postazione di lavoro di tutti i dipendenti desk, fornendo una postazione predisposta per la videoconferenza in modo da sfruttare al meglio anche le sale riunioni che erano state predisposte nell'anno precedente. Negli ultimi mesi del 2018 il lavoro di analisi è terminato e sono

stati consegnati i documenti al Servizio Negoziale per la predisposizione del bando di gara per l'affidamento della fornitura e dell'installazione di n. 200 Postazioni di Lavoro tramite protocollo **IMAC** (*Install-Move-Add-Change*).

Adeguamento Infrastruttura di Rete LAN

Il passaggio alla G Suite e quindi all'uso del cloud ha aumentato notevolmente l'utilizzo della banda di rete e nell'ottica del miglioramento delle prestazioni, nel corso del 2018, sono stati effettuati presso tutte le sedi aziendali dei sopralluoghi approfonditi per valutare lo stato della rete LAN e predisporre i progetti per il loro adeguamento, in parallelo dalla parte logica della rete è stato effettuato un upgrade di banda della Direzione Centrale passando da 80 Mbs a 1 Gbs.

Infomobilità: Il Progetto MetroSassari

Nel corso del 2018 è stato progettato un nuovo sistema di infomobilità dedicato al Servizio MetroSassari, il sistema prevede una serie di paline intelligenti, presso tutte le fermate della Linea che mandano in onda gli orari del servizio in real time ed eventuali avvisi all'utenza attingendo i dati dal Sistema AVM del progetto SIBEM-RAS-COM. Le attività propedeutiche alla predisposizione degli atti di gara sono in fase di conclusione.

Progetto SIBEM-RAS-COM

È continuato il percorso propedeutico alla messa in esercizio del progetto SIBEM-RAS-COM. In particolare, sono stati implementati sulle due metropolitane di superficie di Cagliari e Sassari, l'utilizzo dei TdV magnetici che consentono, tramite il centro di controllo aziendale, la possibilità di analizzare i dati di validazione dei passeggeri e le analisi statistiche sul loro utilizzo.

Sicurezza a Bordo Bus

Grazie al finanziamento di 2.300.000 euro relativi al POR FESR 2014-2020 - Asse IV - Azione 4.6.3 è stata predisposta la gara per la fornitura e installazione di 687 sistemi di gestione controllo a bordo autobus, che prevedono l'installazione di impianti di videosorveglianza e impianti V.E.D.R. (*Vehicle Event Data Recorder*). Questi impianti permetteranno di aumentare il livello di sicurezza a bordo degli autobus.

Social Media e Comunicazione

Per migliorare la comunicazione con la clientela sono aumentati gli sforzi per innovare la comunicazione diretta. La struttura dell'ISAT è stata affiancata da un collaboratore esterno che gestisce i canali social e predispone le campagne di comunicazione.

Adeguamento della Piattaforma SAP

La piattaforma ERP SAP ha visto partire gli studi di fattibilità per due implementazioni, in particolare le funzionalità PM e HR; la prima per ottimizzare la gestione della manutenzione del parco rotabili, la seconda per migliorare la gestione centralizzata del payroll del personale aziendale.

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 detiene 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.

Informazioni Attinenti al Personale

Tenuto conto del ruolo sociale di ARST spa si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti al personale.

Nel periodo di riferimento 1 gennaio - 31 dicembre 2018 non si sono verificati casi di 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.

Allo stesso tempo non risultano oneri derivanti da riconoscimento di malattie professionali verso dipendenti in forza o ex dipendenti piuttosto che cause di mobbing in cui la società sia stata dichiarata responsabile in via definitiva.

I rapporti con il personale e in generale e con le rappresentanze sindacali dei lavoratori nel corso del 2018 sono stati soddisfacenti, costanti e reciprocamente collaborativi.

Hanno permesso di addivenire all'importante Accordo che ha consentito l'avvio della procedura di licenziamento collettivo attivata ai sensi degli artt. 4 e 24 della Legge 223/1991, che ha coinvolto 69 dipendenti.

Le vertenze in atto hanno avuto carattere locale e riferite prevalentemente a problematiche legate agli impianti ed al parco rotabile.

Infine, per quanto attiene le politiche occupazionali messe in atto, si segnala che **il numero medio annuo del personale in forza è stato di 2.109,64 unità**, di cui 12 dirigenti, 194,52 impiegati e addetti al movimento, 1.102 conducenti bus 38,15 conducenti metro, 55,5 conducenti treno (macchinisti), 323,58 personale di officina, 43,75 guardabarriere, 57,5 ausiliari, 9 pcc pco, 86 personale stazioni,

53,05 addetti all'esercizio/controllori, 64 capotreno, 70,14 assuntori.

Nel corso del 2018 sono stati effettuati n. 3 scioperi (1 nazionale proclamato da una sigla sindacale e 2 provinciali proclamati da tutte le sigle sindacali).

Lo sciopero nazionale ha riguardato sostanzialmente rivendicazioni dei sindacati di base (CUB e USB) contro le politiche del governo. Quelli provinciale sono riferiti a problematiche di tipo specifico, essenzialmente relative a contrasti sull'organizzazione del lavoro ed allo stato delle infrastrutture locali.

I **costi del personale** sono in diminuzione (-0,6%) rispetto al 2017.

Questo risultato è stato ottenuto nonostante il rinnovo del CCNL il Contratto Nazionale di categoria siglato nel 2015 che prevedeva un phase-in graduale che si è completato nel 2018. **A regime, il rinnovo del CCNL, ha comportato un incremento annuo complessivo dei costi del personale della Società di circa 4 milioni** di euro la cui copertura, non è stata riconosciuta dalla RAS con appositi fondi al di fuori del Contratto di Servizio. La Società è comunque riuscita a contenere il costo del personale tramite la conclusione di una procedura di licenziamento collettivo. Infatti, se è vero che, da un lato, la manovra di esodo ha comportato l'assunzione di altrettanti dipendenti, rispetto a quelli licenziati, dall'altro i costi contrattuali che ARST sostiene per i nuovi assunti sono nettamente inferiori.

Il costo del personale, al lordo degli oneri CCNL oggetto di rimborso, impegna il 62,54% del totale dei costi della produzione aziendale, in calo percentuale rispetto all'anno precedente. Diminuisce il costo del personale dello 0,6% con un risparmio complessivo pari a 412.766 euro.

Quanto sopra si è verificato nonostante un leggero incremento della forza media e l'aumento derivante dagli oneri del CCNL - che si ricorda non è stato, ancora, riconosciuto alla Società nonostante sia, a parere della stessa, contrattualmente prevista la sua copertura da parte di RAS - entrato a pieno regime a partire dalla mensilità di ottobre 2017, con un peso percentuale pari al 4,73% circa del monte retribuzioni.

Si è confermata anche nel 2018, la specifica attenzione da parte di tutte le strutture aziendali sulla componente variabile di detti costi, condizionata dalle diverse esigenze (straordinari, diarie, pernottamenti, etc.).

Nella tabella seguente, è riportata la situazione media del 2018 a confronto con la media 2017.

La forza numerica media, virtualizzata, è diminuita di 20 unità.

Rispetto al 2017 si è scelto di operare 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% 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 ai lavoratori 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.

FORZA LAVORO TOTALE VIRTUALIZZATA

	2018	2017	Δ
TOTALE	2.109	2.129	20

Nella tabella che segue è invece riportato il dettaglio della forza media utilizzata nel 2018, distinta per qualifica professionale ed il suo confronto con i dati registrati nell'esercizio precedente.

FORZA LAVORO PER QUALIFICA PROFESSIONALE

QUALIFICA	MEDIA 2018	MEDIA 2017	Δ
DIRIGENTI E IMPIEGATI	168	192	(13)%
CONDUCENTI	1.143	1.149	(1)%
CONTROLLORI E VERIFICATORI	54	61	(11)%
OPERAI BUS	83	89	(7)%
AUSILIARI	58	68	(15)%
MACCHINISTI	56	57	(2)%
SCORTA TRENI	64	67	(4)%
PERSONALE STAZIONI	92	88	5 %
OPERAI TRENI	102	106	(4)%
IMPIANTI SPECIALI	29	31	(6)%
MANUTENZIONE LINEA	109	113	(4)%
COORDINATORI	38	-	-
GUARDIA BARRIERE	43	47	(9)%
ASSUNTORI	70	61	15 %
TOTALE GENERALE	2.109	2.129	(1)%

Le variazioni per ciascuna delle categorie nelle quali è stato suddiviso il personale aziendale non assumono particolare rilievo.

Le nuove assunzioni si sono concentrate sul personale di guida (Operatori di Esercizio). Tuttavia, rispetto all'anno precedente, vi è stato un decremento percentuale del 1% (in valore assoluto 20 unità). Le altre variazioni sono in prevalenza da attribuire ai processi di riqualificazione del personale all'interno dell'Azienda al fine di soddisfare il fabbisogno del personale da destinare all'Area della Direzione dell'Esercizio Ferroviario e Metrotranviario.

Sono state effettuate alcune assunzioni di nuove unità qualificate (ingegneri) da destinare alla Progettazione dell'Area Vasta Metropolitana.

Occorre, inoltre, sottolineare che oltre il 69% del personale ha più di 50 anni di età ed il 54,47% ha più di 55 anni. Solo il 17,54% ha meno di 40 anni di età. Questa situazione è evidentemente il frutto di molti anni di sostanziale stasi delle assunzioni dovuta a diversi motivi.

Cresce ulteriormente la quota di personale che usufruisce della L. 104 del 5/02/1992 e del D.lgs. n. 151 del 26 marzo 2001 . Per quanto riguarda i dipendenti che hanno beneficiato dei permessi, il loro numero è cresciuto dai 256 dipendenti del 2015 ai 394 del 2016 (con un incremento del 48,7%) ai 443 del 2017 (con ulteriore incremento rispetto al 2016 pari al 2,78%) nel 2018 i dipendenti che hanno fruiti di tali permessi sono 487. Pertanto, la quota di dipendenti beneficiari passa dall'11,8% del 2014 (256 aventi diritto), al 12,3% del 2015 (265 aventi diritto) per arrivare al 19,9% del 2016, al 20,3 % del 2017 sino ad arrivare al 23,1% del 2018. A titolo di esempio nel settore pubblico, la media nazionale è del 13%, in quello privato del 3,3%.

L'Azienda dovrà necessariamente mettere in atto azioni di contrasto agli abusi anche al fine di salvaguardare le effettive e giustificate ragioni degli aventi diritto.

Le assenze per malattia hanno coinvolto n. 1.435 dipendenti per complessive 30.172 giornate. Gli infortuni hanno coinvolto n. 103 dipendenti per complessive 5.210 giornate.

Il valore particolarmente elevato delle giornate di mancata prestazione - senza evidentemente entrare nel merito né della legge né della sua applicazione - ha comunque delle pesanti ripercussioni sull'organizzazione del lavoro, con particolare riferimento a quello degli operatori di esercizio. È, infatti, sufficiente considerare che le giornate di mancata prestazione di cui sopra corrispondono all'impegno di circa 177 dipendenti che, evidentemente, devono essere sostituiti attraverso il ricorso a maggiori prestazioni del resto del personale.

Formazione del Personale

Il Piano della formazione 2018 - 2020 copre un orizzonte di tre anni.

Al fine di superare i limiti imposti da una pianificazione eccessivamente compressa e al fine di rendere la formazione coerente con strategie, obiettivi e processi di innovazione aziendali, ARST conferma di adottare un modello di programmazione triennale delle attività formative.

La programmazione triennale consentirà di governare gli effetti e le ricadute degli interventi formativi e di assicurare una formazione graduale e distribuita su più anni di tutto il personale. Nella programmazione triennale si terrà conto dello

“sviluppo di capacità, conoscenze, competenze tecnico - professionali” strumentali e necessarie, in via indiretta, al raggiungimento degli obiettivi indicati nel Piano.

La Programmazione degli interventi formativi è stata preceduta da una fase di analisi dei fabbisogni espressi in Azienda che sarà poi propedeutica alla progettazione dei corsi di formazione. L'analisi dei fabbisogni formativi è stata compiuta anch'essa con una proiezione triennale. Il Piano di Formazione 2018 è quindi la prima fase della programmazione delle attività formative rivolte a impiegati- conducenti - operai che si svolgeranno nel predetto triennio.

Nell'ultimo ventennio è divenuto senso comune la consapevolezza che la formazione di chi lavora, soprattutto nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico, costituisce una risorsa strategica e uno strumento indispensabile per il miglioramento delle prestazioni lavorative.

La programmazione della formazione tiene conto:

- degli obiettivi strategici;
- delle relazioni sindacali, realizzate attraverso la consultazione dei relativi organismi paritetici, previste dai contratti collettivi nazionali, dal contratto integrativo aziendale oltre che nei piani di formazione finanziata;
- dei criteri di massima partecipazione e trasparenza;
- della pari opportunità di partecipazione dei dipendenti alle iniziative di formazione e di aggiornamento professionale senza distinzione di genere, ruoli, categorie e profili professionali;
- dei principi di contenimento della spesa pubblica attraverso un efficiente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili garantendo nel contempo la qualità delle azioni formative.

Il programma triennale garantisce il diritto del singolo alla formazione permanente e la trasparenza sugli obiettivi formativi perseguiti, anche in termini di trasferibilità dei risultati raggiunti e della loro capitalizzazione nel percorso formativo individuale ed è orientata verso la qualità, l'efficacia e l'efficienza dell'attività formativa, che deve rispondere a standard qualitativi elevati e il cui risultato deve essere valutato in rapporto all'incidenza sulla crescita professionale dei partecipanti, impatto organizzativo, miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio erogato.

L'analisi delle esigenze formative rilevate è un'attività particolarmente complessa in un'organizzazione nella quale convive una notevole varietà e diversificazione di figure professionali e competenze tra il personale degli uffici e il personale conducente e operaio dei settori automobilistico e ferro - metro tranviario.

In tutti i settori il denominatore comune è l'esigenza di salvaguardare e migliorare la qualità dei servizi erogati ottimizzando l'utilizzo delle risorse e declinando nuovi modelli organizzativi e di gestione del personale. In particolare:

- approfondire e consolidare competenze specialistiche con riferimento alle diverse aree professionali e ai particolari ambiti lavorativi. Le richieste formative di tipo specialistico più ricorrenti, che coinvolgono gruppi significativi di persone e che appaiono più attinenti alle attività svolte nelle strutture di appartenenza sono state scelte come tematiche da sviluppare nella programmazione alla quale si rinvia;
- sviluppare nuove competenze specialistiche in relazione a processi di innovazione e all'evoluzione delle specifiche attività di alcune strutture o all'emergere di nuovi ambiti professionali. Le richieste formative di tipo specialistico più ricorrenti, che coinvolgono gruppi significativi di persone e che appaiono più attinenti alle attività svolte nelle strutture di appartenenza sono state scelte come tematiche da sviluppare nella programmazione alla quale si rinvia;
- qualificare il personale del settore amministrativo in funzione delle novità e degli adempimenti legislativi introdotti dalle riforme;
- accrescere le competenze linguistiche del personale addetto alle biglietterie e del personale conducente del settore automobilistico, ferroviario e metrotranviario;
- accrescere le competenze del personale a contatto con il pubblico per migliorare l'approccio relazionale con il Cliente e valorizzare l'immagine aziendale;
- adeguare alle esigenze aziendali le competenze richieste al personale neo assunto mediante un'adeguata formazione in ingresso;
- incrementare gli interventi formativi relativi all'area dei comportamenti organizzativi, per migliorare prioritariamente la comunicazione (interna ed esterna) il lavoro di gruppo ed il problem solving per consentire una maggiore adattabilità, flessibilità nella gestione dei conflitti;
- adeguare la formazione del personale conducente del settore automobilistico a standard di sicurezza e confort di guida.

Le principali richieste formative sembrano congrue con le esigenze di sviluppo e innovazione dell'organizzazione e sono state inserite nella programmazione a cui si rinvia.

Rispetto alle esigenze rilevate nell'analisi dei fabbisogni formativi si segnala che la formazione eccessivamente specialistica che coinvolgerebbe un esiguo numero di persone non può essere soddisfatta nell'attuale Piano di Formazione, per cui si rende necessario individuare delle tematiche specialistiche aggreganti di cui si terrà conto nella programmazione triennale.

Nel corso della programmazione triennale andrà valutata l'eventualità di una rivisitazione

degli strumenti di indagine per garantire completezza rispetto all'analisi dei fabbisogni.

Nella programmazione triennale 2018 - 2019 - 2020 si tiene conto delle esigenze formative maturate in precedenza e non esaurite. 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.

Nel 2018, verificata la disponibilità delle risorse economiche a valere sul Conto di Formazione Aziendale è stata valutata la possibilità in via sperimentale di gestire la formazione finanziata in house. I Piani Aziendali e i Piani individuali finanziati a valere sul Conto di Formazione Aziendale, sono stati redatti e gestiti tramite il settore della Formazione del Servizio Risorse Umane. In via del tutto eccezionale si è optato per la ricezione "a sportello" delle segnalazioni dei fabbisogni formativi presentate dai Dirigenti e Responsabili dei Servizi.

Nel 2018, inoltre, è emersa la necessità di dare priorità a determinati interventi formativi indirizzati dalla volontà dell'Azienda di intraprendere un percorso di adeguamento tecnologico, riqualificazione dell'offerta e sviluppo operativo. 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. Le priorità degli interventi formativi, quindi, sono state concentrate nell'ambito dell'ineludibile e già programmato adeguamento del sistema ferroviario nel suo complesso, alle nuove norme di sicurezza e direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) specifiche per le ferrovie isolate.

Il Piano di formazione annuale ha articolato i percorsi formativi in funzione delle esigenze di sviluppo delle competenze relative alle diverse professionalità supportando le strategie e i cambiamenti organizzativi aziendali.

L'offerta formativa non aveva escluso comunque la possibilità di realizzare anche altre attività nel corso dell'anno, nell'eventualità di nuove e imprevedute necessità determinate dall'evoluzione del contesto come realmente accaduto.

Al fine di adattare tempestivamente i progetti formativi agli sviluppi del contesto e delle necessità aziendali vi è stato un costante contatto con dirigenti e referenti della formazione nei limiti del possibile, vi è stata un'attenta calendarizzazione degli eventi formativi programmati nel corso dell'anno, tenendo conto dei periodi di pausa e di maggiore attività delle varie attività lavorative, evitando sovrapposizioni e disfunzioni nei servizi, garantendo pari opportunità a tutto il personale.

Tutta l'attività formativa organizzata in azienda è stata sistematicamente sottoposta alla valutazione di gradimento dei partecipanti. La valutazione di gradimento è stata realizzata con la somministrazione di un questionario tipo, eventualmente adattato alla specificità di ciascun corso, per rilevare il giudizio dei partecipanti in merito ai contenuti

dell'attività formativa, ai metodi didattici, all'efficacia della docenza, ai materiali forniti e agli aspetti logistici.

Nel corso dell'anno, visto il Piano Triennale della Formazione 2018-2019-2020 e alle esigenze contemperate, sono stati attivati principalmente i seguenti percorsi formativi:

- consolidamento delle competenze per Amministratore di Sistema;
- acquisizione mantenimento obbligatorio delle competenze nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria (Valutazione dei rischi e Funzione di Responsabile del SGS);
- aggiornamento e mantenimento delle competenze delle funzioni di Responsabile Protezione Dati di cui al Regolamento UE 679/2016 tramite formazione certificata;
- aggiornamento delle competenze nell'ambito dei procedimenti espropriativi e l'acquisizione coattiva sanante;
- aggiornamento delle competenze su: Contratti pubblici, Servizi e Forniture nella Legge Regionale Sardegna 8/2018;
- formazione erogata nei confronti del personale conducente, in materia di sensibilizzazione della disabilità (ai sensi dell'art. 16 all. II lett. a) Reg. UE n. 181/2011 mediante l'assolvimento dell'obbligo con istruzioni operative cartacee e materiale didattico multimediale;
- formazione obbligatoria in materia di Trasparenza e Anticorruzione corso di approfondimento sul D.lgs 231/2001;
- aggiornamento delle competenze in materia di esodi aziendali e licenziamenti individuali e agevolazioni contributive;
- formazione obbligatoria erogata nei confronti del personale nell'ambito dell'aggiornamento e consolidamento delle competenze sulla sicurezza in materia di segnaletica stradale;
- formazione dei conducenti Metro-CAF;
- aggiornamento delle competenze in materia di Trasporto Passeggeri su Gomma;
- acquisizione e mantenimento obbligatorio delle competenze nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria (Valutazione dei rischi e Funzione di Responsabile del SGS) e Ispettori Ponti Certificati di I e II livello;
- formazione Project Management per il consolidamento delle competenze raccomandato dalle recenti guide ANAC in materia di pianificazione e gestione dei contratti pubblici;
- acquisizione e il mantenimento delle competenze nell'incarico di Energy Manager.

Il personale coinvolto nella formazione è stato complessivamente di 543 unità per complessive 7696 ore.

Informazioni in Materia Ambientale

Nel corso del 2018 non si sono presentate nuove criticità in materia ambientale rispetto a quelle note, legate alla vetustà degli immobili e al vastissimo patrimonio immobiliare di proprietà regionale che ARST detiene in comodato d'uso.

Circa gli aspetti legati alla vetustà degli impianti industriali (officine e depositi), permangono criticità legate al frequente presentarsi di rotture o malfunzionamenti delle reti di smaltimento delle acque meteoriche e industriali a causa dei sistemi di depurazione spesso obsoleti, su cui l'Azienda impegna ordinariamente proprie risorse interne e, quando necessario, ricorre all'outsourcing.

Si conferma, come nel corso del 2017, una oggettiva impossibilità dell'Azienda a vigilare su un patrimonio, di proprietà regionale, che supera le 6000 particelle catastali che comprendono aree dismesse dall'esercizio da decenni e quindi totalmente al di fuori del perimetro di vigilanza aziendale. Il controllo, seppur minimo, che sarebbe necessario per mantenere in condizioni di sicurezza i numerosi manufatti presenti, richiede ingenti risorse che non sono nella disponibilità aziendale. A causa di tale criticità continuano a presentarsi diffuse problematiche quali, a esempio, le discariche abusive che ARST si trova spesso a dover fronteggiare.

Già nelle relazioni sull'esercizio 2016-2017 ci si era soffermati sulla necessità di pervenire quanto prima e con urgenza, ad un accordo con la Proprietà che consenta all'Azienda di poter disporre di un apposito Contratto di Servizio per la copertura di tali ingenti oneri.



DELIBERA

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, l'Amministratore Unico propone di assumere la seguente deliberazione:

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di ARST spa,

- esaminato il progetto di Bilancio d'Esercizio al 31 dicembre 2018, da cui risulta un utile pari a 23.387 euro (perdita 9.398.476 euro nel 2017);
- 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 la Nota Integrativa del Bilancio al 31 dicembre 2018 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.

Chicco Porcu

Amministratore Unico

BILANCIO DI ESERCIZIO

ATTIVO	31/12/2018	31/12/2017
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 BREV. IND. E DI UTILIZZ. OPERE DELL'INGEGNO	14.951	14.023
6. IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	100.433.241	99.131.867
7. ALTRE	201.185	335.307
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	100.649.377	99.481.197
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
1. TERRENI E FABBRICATI	30.427.957	32.110.921
2. IMPIANTI E MACCHINARIO	390.651	451.219
3. ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	7.087.148	1.238.345
5. IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	53.763.624	49.485.825
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	91.669.380	83.286.310
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
1. PARTECIPAZIONI IN		
a) IMPRESE CONTROLLATE	0	10.000
d-bis) ALTRE IMPRESE	2.150	2.150
TOTALE PARTECIPAZIONI	2.150	12.150
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	2.150	12.150
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	192.320.907	182.779.657
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I) RIMANENZE		
1. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	16.298.349	15.431.440
5. ACCONTI	233.520	229.595
TOTALE RIMANENZE	16.531.869	15.661.035
		SEGUE

PASSIVO	31/12/2018	31/12/2017
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	84.684	84.684
V. RISERVE STATUTARIE	0	0
VI. ALTRE RISERVE, DISTINTAMENTE INDICATE		
RISERVA STRAORDINARIA	5.238.627	14.637.103
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	4.560.232
TOTALE ALTRE RISERVE	9.798.859	19.197.335
VII. RISERVA PER OPERAZ. DI COPERT. DEI FLUSSI FINANZ. ATTESI	0	0
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	0	0
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	23.387	(9.398.476)
PERDITA RIPIANATA NELL'ESERCIZIO	0	0
X. - RISERVA NEGATIVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)	19.624.420	19.601.033
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
4. ALTRI	6.902.547	6.685.009
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI (B)	6.902.547	6.685.009
C) TRATT. DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	25.687.509	30.483.741
D) DEBITI		
4. DEBITI VERSO BANCHE		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	8.982.363	13.406.949
TOTALE DEBITI VERSO BANCHE	8.982.363	13.406.949
7. DEBITI VERSO FORNITORI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	33.874.853	33.314.332
ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	0	4.377.825
TOTALE DEBITI VERSO FORNITORI	33.874.853	37.692.157
		SEGUE



	31/12/2018	31/12/2017
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	117.480.033	108.251.356
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI		
ALTRI	32.429.667	33.275.027
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	32.429.667	33.275.027
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	149.909.700	141.526.383
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	27.288.098	25.617.631
7. PER SERVIZI	25.185.647	21.231.843
8. PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	3.410.587	7.784.666
9. PER IL PERSONALE:		
a) SALARI E STIPENDI	59.379.723	60.090.199
b) ONERI SOCIALI	19.543.517	19.136.469
c) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	4.581.437	4.617.309
e) ALTRI COSTI	119.182	78.597
TOTALE COSTI PER IL PERSONALE	83.623.859	83.922.574
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI:		
a) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	0	168.066
b) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	3.963.967	3.415.521
d) SVALUTAZIONE CREDITI ATTIVO CIRCOLANTE E DISPONIBILITÀ LIQUIDE	1.887.017	0
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	5.850.984	3.583.587
11. VARIAZ. RIMAN. DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(866.908)	(128.265)
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	0	4.429.272
13. ALTRI ACCONTOMENTI	1.865.000	0
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.352.682	2.383.109
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	148.709.949	148.824.417
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	1.199.751	(7.298.034)

	31/12/2018	31/12/2017
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI:		
a) DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI		
ALTRI	28.553	70.477
TOT. PROVENTI FINANZ. DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI	28.553	70.477
c) DA TITOLI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE CHE NON COSTITUISCONO PARTECIPAZIONI	1.887.017	0
d) PROVENTI DIVERSI DAI PRECEDENTI		
TOTALE ALTRI PROVENTI FINANZIARI	1.915.570	70.477
17. INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI		
ALTRI	3.004.750	1.818.054
TOTALE INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	3.004.750	1.818.054
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (C)	(1.089.180)	(1.747.577)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE:		
TOT. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE (18-19)	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+-C+-D)	110.571	(9.045.611)
20. IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE, ANTICIPATE		
IMPOSTE CORRENTI	87.184	352.865
TOT. IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE, ANTICIPATE	87.184	352.865
21. UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	23.387	(9.398.476)

RENDICONTO FINANZIARIO

	ESERCIZIO CORRENTE	ESERCIZIO PRECEDENTE
A. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ OPERATIVA (METODO INDIRETTO)		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	23.387	(9.398.476)
IMPOSTE SUL REDDITO	87.184	352.865
INTERESSI PASSIVI/(ATTIVI)	1.089.180	1.747.577
(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	1.199.751	(7.298.034)
RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		
ACCANTONAMENTI AI FONDI	1.865.000	4.429.272
AMMORTAMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI	3.963.967	3.583.587
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	1.887.017	0
TOTALE RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	7.715.984	8.012.859
2. FLUSSO FINANZIARIO PRIMA DELLE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	8.915.735	714.825
VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		
DECREMENTO/(INCREMENTO) DELLE RIMANENZE	(870.834)	(23.410)
DECREMENTO/(INCREMENTO) DEI CREDITI VERSO CLIENTI	(8.725.690)	11.551.800
INCREMENTO/(DECREMENTO) DEI DEBITI VERSO FORNITORI	(3.817.304)	(10.536.082)
DECREMENTO/(INCREMENTO) RATEI E RISCONTI ATTIVI	(8.552)	(18.528)
INCREMENTO/(DECREMENTO) RATEI E RISCONTI PASSIVI	27.480.527	20.776.657
ALTRI DECREMENTI / (ALTRI INCREMENTI) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	17.528.882	15.820.851
TOTALE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	31.587.029	37.571.288
3. FLUSSO FINANZIARIO DOPO LE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	40.502.764	38.286.113
ALTRE RETTIFICHE		
INTERESSI INCASSATI / (PAGATI)	(1.089.180)	(1.747.577)
(IMPOSTE SUL REDDITO PAGATE)	0	0
DIVIDENDI INCASSATI	0	0
(UTILIZZO DEI FONDI)	(6.443.694)	(5.008.845)
ALTRI INCASSI/(PAGAMENTI)	0	0
TOTALE ALTRE RETTIFICHE	(7.532.874)	(6.756.422)
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	32.969.890	31.529.691
B. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ D'INVESTIMENTO		

	ESERCIZIO CORRENTE	ESERCIZIO PRECEDENTE
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
(INVESTIMENTI)	(12.347.037)	(15.476.217)
DISINVESTIMENTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
(INVESTIMENTI)	(1.168.180)	(3.046.699)
DISINVESTIMENTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
(INVESTIMENTI)	0	0
DISINVESTIMENTI	10.000	0
ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE		
(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)	(13.505.217)	(18.522.916)
C. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
MEZZI DI TERZI		
INCREMENTO/(DECREMENTO) DEBITI A BREVE VERSO BANCHE	(4.424.586)	2.608.246
ACCENSIONE FINANZIAMENTI	0	0
(RIMBORSO FINANZIAMENTI)	0	0
MEZZI PROPRI		
AUMENTO DI CAPITALE A PAGAMENTO	0	0
(RIMBORSO DI CAPITALE)	0	(10)
CESSIONE (ACQUISTO) DI AZIONI PROPRIE	0	0
(DIVIDENDI E ACCONTI SU DIVIDENDI PAGATI)	0	0
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(4.424.586)	2.608.236
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE (A ± B ± C)	15.040.087	15.615.011
EFFETTO CAMBI SULLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	0	0
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO		
DEPOSITI BANCARI E POSTALI	16.651.292	1.051.652
ASSEGNI	0	0
DENARO E VALORI IN CASSA	57.365	41.994
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A INIZIO ESERCIZIO	16.708.657	1.093.646
DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI	0	0
DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO		
DEPOSITI BANCARI E POSTALI	31.653.362	16.651.292
ASSEGNI	0	0
DENARO E VALORI IN CASSA	95.382	57.365
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO	31.748.744	16.708.657
DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI	0	0



Premessa

Il bilancio chiuso al 31/12/2018 di cui alla presente nota integrativa costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del C.C., corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, 2425 ter del C.C., secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 C.C.

I criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del C.C. sono conformi a quelli utilizzati nella redazione del bilancio del precedente esercizio e non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui agli artt. 2423 bis, secondo comma e 2423, quinto comma del C.C. Sono stati osservati i principi e le raccomandazioni pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) integrati, ove mancanti, da principi internazionali di generale accettazione (IAS/IFRS e USGAAP) al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria e del risultato economico dell'esercizio. Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio.

Principi di Redazione e Criteri di Valutazione

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

- valutare le singole voci secondo prudenza ed in previsione di una normale continuità aziendale;
- includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;
- determinare i proventi ed i costi nel rispetto della competenza temporale e indipendentemente dalla loro manifestazione finanziaria;
- comprendere tutti i rischi e le perdite di competenza, anche se divenuti noti dopo la conclusione dell'esercizio;
- considerare distintamente, ai fini della relativa valutazione, gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci del bilancio;
- mantenere immutati i criteri di valutazione adottati rispetto al precedente esercizio.

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

Immobilizzazioni Immateriali

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

Le immobilizzazioni in corso non sono oggetto di ammortamento.

Le immobilizzazioni il cui valore alla data di chiusura dell'esercizio risulti durevolmente inferiore al residuo costo da ammortizzare sono iscritte a tale minor valore; questo non è mantenuto se nei successivi esercizi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata. L'iscrizione e la valorizzazione delle poste inserite nella categoria delle immobilizzazioni immateriali è stata operata con il consenso del Collegio Sindacale, ove ciò sia previsto dal C.C.

Immobilizzazioni Materiali

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

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

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

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

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

Il costo delle immobilizzazioni la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alla residua possibilità di utilizzazione.

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

Sulla base di quanto disposto dall'OIC 16 par. 60, nel caso in cui il valore dei fabbricati incorpori anche il valore dei terreni sui quali essi insistono si è proceduto allo scorporo del valore del fabbricato. L'ammortamento decorre dal momento in cui i beni sono disponibili e pronti per l'uso.

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

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

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

Qui di seguito sono specificate le aliquote applicate:

- fabbricati: 4%;
- veicoli di linea: 15% (primo esercizio 12,5%);
- impianti e macchinari: 10%;
- veicoli ausiliari: 20%;
- attrezzature e dotazioni di officina: 12%;
- macchine emettitrici e obliterate: 20%;
- mobili e arredi: 12%;
- costruzioni leggere: 10%;
- apparecchiature elettroniche ed elaborazione dati: 20%;
- macchine ufficio: 12%.

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

Relativamente agli immobili evidenziamo che nel corso dell'esercizio 2008 si è proceduto alla rivalutazione degli stessi sulla base delle risultanze della relazione

peritale redatta dall'esperto nominato dal Tribunale di Cagliari, il tutto come analiticamente esposto nella nota integrativa al bilancio sopra menzionato, alla quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti.

Contributi Pubblici in Conto Impianti e in Conto Esercizio

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

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

I contributi erogati in conto esercizio sono stati contabilizzati tra i componenti di reddito. Si precisa che i cespiti per i quali sono stati ricevuti contributi in c/impianti, si è provveduto a rettificare indirettamente il valore della quota di ammortamento annuo mediante imputazione tra i proventi del conto economico delle correlative quote di contributo girocontate dal Fondo Contributi in c/impianti.

Difatti i contributi in conto impianti, cioè quei contributi finalizzati all'acquisizione di specifici beni ammortizzabili, concorrono a formare il reddito di impresa per competenza; vale a dire nella stessa misura in cui il costo dei beni ammortizzabili concorre a formare il reddito sotto forma di quote di ammortamento deducibili. In sostanza, i contributi in conto impianti costituiscono ricavi anticipati che vanno riscontati in relazione alla durata degli investimenti cui i contributi si riferiscono e per tale motivazione le quote dei contributi relativi a quote di ammortamento da stanziare in futuri esercizi sono iscritti nella voce passiva del bilancio risconti passivi.

Partecipazioni

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

Partecipazioni Immobilizzate

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

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

dei principi indicati negli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

Partecipazioni non Immobilizzate

La società non detiene partecipazioni che non costituiscono immobilizzazioni.

Rimanenze

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

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

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

Strumenti Finanziari Derivati

La società non detiene Strumenti Finanziari Derivati.

Crediti

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

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

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

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

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

significativa tra tasso di interesse effettivo e tasso di mercato.

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

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

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

Crediti Tributari e Attività per Imposte Anticipate

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

Disponibilità Liquide

Le disponibilità liquide sono 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. 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 e Oneri

I fondi per rischi rappresentano le passività connesse a situazioni esistenti alla data di bilancio, ma il cui verificarsi è solo probabile. I fondi per oneri rappresentano passività certe, correlate a componenti negativi di reddito di competenza dell'esercizio, ma che avranno manifestazione numeraria nell'esercizio successivo. Il processo di stima

è operato e/o adeguato alla data di chiusura del bilancio sulla base dell'esperienza passata e di ogni elemento utile a disposizione. In conformità con l'OIC 31 par. 19, dovendo prevalere il criterio di classificazione per natura dei costi, gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti tra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione (caratteristica, accessoria o finanziaria).

Trattamento di Fine Rapporto di Lavoro Subordinato

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

Debiti

I debiti ai sensi dell'art. 2426, comma 1, numero 8 del C.C. sono rilevati secondo il criterio del costo ammortizzato, ad eccezione dei debiti per i quali gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato, ai sensi dell'art. 2423 comma 4 del C.C., sono irrilevanti (scadenza inferiore ai 12 mesi). Per il principio di rilevanza già richiamato, non sono stati aggiornati i debiti nel caso in cui il tasso d'interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non sia significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

Si è inoltre tenuto conto del 'fattore temporale' di cui all'art. 2426, comma 1, numero 8, operando l'aggiornamento dei debiti scadenti oltre i 12 mesi nel caso di differenza significativa tra tasso di interesse effettivo e tasso di mercato. I debiti per i quali non è stato applicato il criterio del costo ammortizzato sono stati rilevati al valore nominale.

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

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

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

Valori in Valuta

Non sono iscritti in bilancio attività o passività in valuta.

Costi e Ricavi

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

Le transazioni economiche e finanziarie con società del gruppo e con controparti correlate sono effettuate a normali condizioni di mercato. Con riferimento ai 'Ricavi delle vendite e delle prestazioni', si precisa che le rettifiche di ricavi, ai sensi dell'OIC 12 par. 50, possono portare 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 € 100.649.377 (€ 99.481.197 nel precedente esercizio). In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 3 del C.C., si evidenzia che nell'esercizio in chiusura la società non ha sostenuto costi di impianto e ampliamento, costi di ricerca, sviluppo e pubblicità.



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

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

VALORI IN EURO

	DIRITTI DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO				
COSTO	1.546.246	99.131.867	1.526.839	102.204.952
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	1.532.223	0	1.191.532	2.723.755
VALORE DI BILANCIO	14.023	99.131.867	335.307	99.481.197
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO				
ALTRE VARIAZIONI	928	1.301.374	(134.122)	1.168.180
TOTALE VARIAZIONI	928	1.301.374	(134.122)	1.168.180
VALORE DI FINE ESERCIZIO				
COSTO	1.563.951	100.433.241	1.526.839	103.524.031
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	1.549.000	0	1.325.654	2.874.654
VALORE DI BILANCIO	14.951	100.433.241	201.185	100.649.377

Composizione della Voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"

La voce è pari a € 100.433.241 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.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

	VALORI AL 01/01/2018	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2018
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 METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI SAN GOTTARDO - POLICLINICO	21.300.313		21.300.313
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI SUPPORTO TECNICO	579.154		579.154
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI 1° LOTTO	221.773		221.773
METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI 1° LOTTO	1.384.185		1.384.185
RISTRUTTURAZIONE MATERIALE ROTABILE D'EPOCA	34.561		34.561
LINEA SAN GOTTARDO - SETTIMO SAN PIETRO	2.754.121		2.754.121
RIQUAL. ELETRIF. SS ALGHERO E SS SORSO	92.752		92.752
RIPRISTINO SEGN. STRADALE METRO SS LINEA 1	15.000		15.000
ELETTRIFICAZIONE METRO CA LOTTO 1 MANUT CRM	163.499		163.499
CONTROLLO CENTR. TRAFFICO MONSERRATO - ISILI / MACOMER - NUORO	14.065.761	916.875	14.982.636
SISTEMA DI VIDEOSORVEGLIANZA DEPOSITI E AUTOSTAZIONI	68.571		68.571
SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLA FLOTTA	213.109		213.109
METRO CAGLIARI CIS - MATTEOTTI	11.054		11.054
METRO CAGLIARI RADDOPPIO CARACALLA	642.814		642.814
METRO CAGLIARI REPUBBLICA - MATTEOTTI	7.026	310.116	317.142
DEPOSITO FERROVIARIO STAZIONE SASSARI	18.654		18.654
REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI	83.907	74.383	158.290
METRO CAGLIARI REPUBBLICA - CIS	8.961		8.961
TOTALE	99.131.867	1.301.374	100.433.241

Composizione della Voce “Altre Immobilizzazioni Immateriali”

La voce è pari a € 201.185 costituita principalmente dai lavori per la realizzazione dello stralcio funzionale Stazione FS - S. Maria di Pisa - 2° lotto linea metropolitana leggera di Sassari (€ 335.307 nel precedente esercizio), annualmente ammortizzati ad un'aliquota del 10% ridotta del 50% nel primo esercizio.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 91.669.380 (€ 83.286.310 nel precedente esercizio). Si evidenzia che al termine del 2018 sono stati acquistati n. 35 nuovi autobus per un importo pari a € 7.530.000,00 di cui € 6.792.104,81 coperti da finanziamento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e per i restanti € 737.895,19 a carico Azienda.

Inoltre, sono stati riscattati n. 100 autobus in leasing per un importo di € 245.925.

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

VALORI IN EURO

	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARIO	ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO					
COSTO	53.653.160	2.200.766	45.620.444	49.485.825	150.960.195
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	19.838.557	1.749.547	44.382.099	0	65.970.203
SVALUTAZIONI	1.703.682	0	0	0	1.703.682
VALORE DI BILANCIO	32.110.921	451.219	1.238.345	49.485.825	83.286.310
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO					
AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO	1.682.964	86.253	2.043.851	0	3.963.967
ALTRE VARIAZIONI	0	25.685	7.892.654	4.277.799	12.347.037
TOTALE VARIAZIONI	(1.682.964)	(60.568)	5.848.803	4.277.799	8.383.070
VALORE DI FINE ESERCIZIO					
COSTO	53.653.160	2.226.451	53.513.098	53.763.624	163.156.333
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	21.521.521	1.835.800	46.425.950	0	69.783.271
SVALUTAZIONI	1.703.682	0	0	0	1.703.682
VALORE DI BILANCIO	30.427.957	390.651	7.087.148	53.763.624	91.669.380

Composizione della Voce “Immobilizzazioni Materiali in Corso e Acconti”

Le immobilizzazioni materiali in corso sono pari a € 53.763.624 (€ 49.485.825 nel precedente esercizio).

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

	VALORI AL 01/01/2018	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2018
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	41.093.080	3.644.400	44.737.480
RIQUALIFICAZIONE TECNICA PIAZZA MATTEOTTI	278.808	178.868	457.676
INSTALLAZIONE N. 90 CARTELLI FERMATA ORISTANO	13.210		13.210
SISTEMAZIONE ESTERNA PIAZZALE V.LE MONASTIR	337.369		337.369
MANUT. STR. PIAZZALI E DEPOSITI AZIENDALI	330.775	90.967	421.742
ADEG. COMPLESSO EX DALL'ARGINE ORISTANO	820.991	69.070	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	129.360	29.114	158.474
RISCATTO AUTOBUS IRIZAR	0	265.380	265.380
FONDO SVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO	(50.000)		(50.000)
FONDO RIVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO	171.332		171.332
TOTALE	49.485.825	4.277.799	53.763.624

Operazioni di Locazione Finanziaria

La società ha riscattato, nel corso dell'esercizio, n. 100 autobus e il 30 aprile 2019 ha pagato la rata finale che ha consentito, nel 2019, il riscatto dei rimanenti 252 autobus e la chiusura dei 19 contratti di locazione finanziaria.

Immobilizzazioni Finanziarie

Le partecipazioni comprese nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a € 2.150 (€ 12.150 nel precedente esercizio). Non vi sono altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi compresi nelle immobilizzazioni finanziarie.

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

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE - PARTECIPAZIONI

VALORI IN EURO

	PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE	PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE	TOTALE PARTECIPAZIONI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO			
COSTO	10.000	2.150	12.150
VALORE DI BILANCIO	10.000	2.150	12.150
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO			
ALTRE VARIAZIONI	(10.000)	0	(10.000)
TOTALE VARIAZIONI	(10.000)	0	(10.000)
VALORE DI FINE ESERCIZIO			
COSTO	0	2.150	2.150
VALORE DI BILANCIO	0	2.150	2.150

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 31/12/2018 la società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

Nell'anno precedente ARST deteneva la partecipazione di € 10.000,00 nella Società "Mobilità Sociale Sardegna Srl in liquidazione", cancellata dalla Camera di Commercio in data 27 giugno 2018

Partecipazioni in Imprese Collegate

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

Rimanenze

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 16.531.869 (€ 15.661.035 nel precedente esercizio).

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

RIMANENZE

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	15.431.440	866.909	16.298.349
ACCONTI	229.595	3.925	233.520
TOTALE RIMANENZE	15.661.035	870.834	16.531.869

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 49.647.514 (€ 56.945.788 nel precedente esercizio).

La composizione è così rappresentata:

CREDITI

VALORI IN EURO

	ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO	VALORE NOMINALE TOTALE	(FONDI RISCHI/ SVALUTAZIONI)	VALORE NETTO
VERSO CLIENTI	26.397.366	441.852	26.839.218	2.247.559	24.591.659
VERSO IMPRESE COLLEGATE	0	15.000	15.000	0	15.000
VERSO CONTROLLANTI	20.570.889	0	20.570.889	0	20.570.889
CREDITI TRIBUTARI	1.294.945	0	1.294.945		1.294.945
VERSO ALTRI	2.943.918	2.118.120	5.062.038	1.887.017	3.175.021
TOTALE	51.207.118	2.574.972	53.782.090	4.134.576	49.647.514

Crediti Verso Clienti

Tale voce pari a € 24.591.659 è suddivisa fra Crediti esigibili oltre l'esercizio successivo (€ 441.852) e Crediti esigibili entro l'esercizio successivo (€ 24.149.807) 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.

Nella voce fatture da emettere sono contabilizzati i corrispettivi relativi ai conguagli chilometrici per i Contratti di Servizio con la RAS per l'esercizio 2018.

Di seguito si evidenziano i crediti verso la Regione Sardegna per fatture emesse e da emettere:

- € 173.925,63 Corrispettivo Servizi Metrotranviari Anno 2018. Conguaglio Anno 2018;
- € 15.874,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari Anno 2018. Ritenute di garanzia Anno 2018;
- € 3.520.912,53 Corrispettivo Servizi Ferroviari Anno 2018. Conguaglio Anno 2018;
- € 109.568,03 Corrispettivo Servizi Ferroviari Anno 2018. Ritenute di garanzia Anno 2018;
- € 454.545,46 Finanziamento Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde. Saldo per l'anno 2018;
- € 5.953.246,81 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2018. Conguaglio Km Bus 2018 e Rivalutazione ISTAT 2018;
- € 7.745.454,55 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2018. Saldo L.R. 40 2018;
- € 1.424.659,09 Corrispettivo Manutenzione Rete Metrotranviaria Anno 2018. Acconto 2018;
- € 474.886,36 Corrispettivo Manutenzione Rete Metrotranviaria Anno 2018. Conguaglio 2018;
- € 9.545,45 Corrispettivo Manutenzione Rete Metrotranviaria Anno 2018;
- € 4.581,25 Corrispettivo Servizi Metrotranviari Anno 2015. Ritenute di Garanzia 1° Trimestre 2015;
- € 30.000,00 Corrispettivo Servizi Ferroviari Anno 2015. Ritenute di Garanzia 1° Trimestre 2015.

Nella voce “Crediti verso utenti e clienti” sono compresi i crediti verso la Società che gestisce il Servizio di Trasporto urbano di Cagliari. Nel corso del primo semestre 2018 è stata fatta una ricerca sul campo per verificare la frequentazione del Servizio Metropolitano e definire una metodologia che, attraverso una semplice formula, potesse definire la quota dei proventi da bigliettazione integrata su MetroCagliari di spettanza della Società. La formula prevede che il ricavo ARST sia determinato dal rapporto tra la quota dei viaggi ARST sul totale dei viaggi moltiplicato per l'introito ripartibile. Per approfondimenti si veda la Relazione sulla Gestione nella sezione Focus 2018: MetroCagliari - Il Sistema di Clearing. Tale metodologia è stata applicata sulla base dei dati noti all'Azienda e comunicati dall'Operatore Bus Urbano, agli anni 2016/2017/2018 determinando il credito complessivo vantato da ARST pari a € 1.506.936,94, al netto di € 180.000,00 per gli anni 2016 e 2017, già riconosciuti.

Dopo un lungo periodo di incertezza, anche l'Assessorato dei Trasporti è intervenuto sull'argomento emanando il Decreto Assessoriale n. 2 del 10/01/2019 con il quale fissa un algoritmo per la ripartizione dei ricavi da TdV integrati, utilizzati su MetroCagliari che - considerando in modo omogeneo tra gli operatori i parametri della lunghezza media del viaggio e del totale viaggiatori trasportati - porta a un risultato sostanzialmente sovrapponibile a quello scaturito dalla ricerca sul campo realizzata da ARST. Tale Decreto è stato, peraltro, impugnato dall'Operatore Bus Urbano rendendolo non immediatamente applicabile.

Stante a quanto sopra descritto, per il generale principio di prudenza contabile, si è proceduto, per il 2018, analogamente a quanto fatto negli esercizi precedenti, a rettificare il valore delle fatture da emettere nei confronti dell'Operatore Urbano iscrivendo un apposito fondo svalutazione crediti che al 31/12/2018 ammonta a € 1.416.936,94.

Altri Crediti

Tra gli altri crediti per € 20.570.889 assume particolare rilievo il credito verso la Regione Sardegna per euro 20.560.897 così composto:

- € 1.355.597,41 Oneri Malattia 2018;
- € 8.683.313,35 CCNL Quota RAS anno 2018;
- € 3.600.398,22 CCNL Quota Stato anno 2018;
- € 700.000,00 IVA Trenino Verde anno 2012, già iscritta nei Bilanci ARST spa anno 2016 e 2017 - Formalizzata con Processo Verbale di Constatazione (PVC) del 16/12/2016 che ARST ha definito (come da ns. nota nr. 21053 del 14/12/2017) con la Dichiarazione Integrativa Mod. SC/2015 per l'anno d'imposta 2014 e conseguente versamento delle sanzioni ridotte ad 1/5 in data 08/11/2017;
- € 157.274,53 Contributi compensativi Agevolazioni tariffarie TPL. Invalidi 3° e 4° Trimestre 2018;
- € 402.500,00 Acquisto ulteriori due Autobus Rif. Gara n. 2/2011. Credito iscritto nel Bilancio ARST spa anno 2015;
- € 58.191,00 Sistemi di informazione alla clientela. Importo richiesto con nota ARST n. 7801 del 18/5/2016;
- € 10.523,44 Emittitrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8). Credito iscritto nel Bilancio ARST spa anno 2015;
- € 3.512,22 Emittitrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8) - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 13.447,71 Sistemi di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 11.738,36 Sostituzione impianti di lavaggio sedi territoriali Nuoro, Oristano, Cagliari, Iglesias - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 4.186,00 Sistemi di videosorveglianza dei depositi e delle autostazioni - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 10.500,00 Sistema di monitoraggio della flotta integrato con un sistema di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 1.821.593,93 Progetto Trenino Verde - Credito maturato al 31/12/2018;
- € 225.680,94 Spese per rinnovo Parchi Automobilistici TPL Gara Consip - Credito maturato al 31/12/2018 e richiesto in data 24/01/2019;
- € 2.266.986,00 sono relativi al credito per gli esercizi 2008 e 2009 per oneri CCNL sostenuti dalla ex ARST Gestione FDS Srl;
- € 1.235.454,06 Smaltimento rifiuti ex G.G. FdS.

In relazione agli ultimi due crediti indicati si evidenzia che, con nota del 10 maggio 2019 l'Assessorato dei Trasporti ha comunicato che gli stessi non risultano riconciliati all'interno del Bilancio Consolidato RAS. Tuttavia, la Società ritiene assolutamente fondato e prudente mantenere tali crediti iscritti in bilancio in virtù dell'apposito parere legale richiesto e delle argomentazioni fornite nelle note di risposta inviate alla RAS in data 24/05/2019 e 28/06/2019.

In aggiunta, in relazione al credito per il rinnovo CCNL 2008 e 2009, stante l'istanza giudiziaria in corso nei confronti dell' MIT, si è proceduto alla determinazione degli interessi legali per il periodo dal 1 gennaio 2010 al 12 dicembre 2017 e moratori (Dlgs 231/2002) per il periodo 13 dicembre 2017 al 31 dicembre 2018 maturati nei confronti del Ministero sull'importo complessivo di cui era creditore l'Azienda, ovvero pari a € 10.892.441,00. Di questi oneri, quelli relativi alla somma pari a € 8.625.455,00 sono stati computati fino al saldo da parte della Regione Sardegna avvenuto in data 11 dicembre 2018, mentre per la restante parte pari a € 2.242.651,00 sono stati calcolati a tutto il 31 dicembre 2018. Il totale degli interessi, così computati, ammonta a € 1.887.017. Tuttavia, considerata l'incertezza in relazione al quantum in fase di controversia, per prudenza, e nel rispetto dei principi contabili nazionali, è stato iscritto apposito fondo svalutazione di pari importo.

I crediti tributari sono composti dal credito verso l'Erario per l'IVA relativa agli esercizi precedenti per € 1.294.945 per il quale sono già state attivate le procedure per il rimborso.

Nella voce altri crediti assumono particolare rilevanza:

- € 1.539.099,96 verso l'Agenzia delle Dogane relativi ai rimborsi Accise sul gasolio per autotrasporto del 3° e 4° trimestre 2018 e per i quali è stata effettuata nel corso del 2019 la compensazione con altri tributi e contributi;
- € 1.887.017 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 un fondo svalutazione di pari importo;
- € 524.169 verso Equitalia Fondo Unico di Giustizia relativo ad un pignoramento per la controversia con Banca Fideuram. Nel mese di giugno 2019 è stato ottenuto il dissequestro della somma ed il relativo rimborso;
- € 510.310 per cartelle Equitalia emesse per conto della Società per sanzioni amministrative.

Crediti - Distinzione per Scadenza

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

CREDITI PER SCADENZA

	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	17.752.986	6.838.673	24.591.659	24.149.807	441.852
CREDITI VERSO IMPRESE COLLEGATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	20.506	(5.506)	15.000	0	15.000
CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	21.463.851	(892.962)	20.570.889	20.570.889	0
CREDITI TRIBUTARI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	6.637.197	(5.342.252)	1.294.945	1.294.945	0
CREDITI VERSO ALTRI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	11.071.248	(7.896.227)	3.175.021	2.943.918	231.103
TOTALE CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	56.945.788	(7.298.274)	49.647.514	48.959.559	687.955

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 € 31.748.744.

Rispetto all'esercizio precedente si è provveduto ad imputare tra le disponibilità liquide vincolate i contributi per investimenti incassati dalla RAS per € 27.652.787 in conformità a quanto previsto dall'OIC n. 14.

Come già evidenziato nella Nota Integrativa del Bilancio 2017, l'ARST, considerata la critica situazione finanziaria in cui si trovava ad operare, ha ceduto ad IFITALIA i crediti vantati nei confronti della RAS per CCNL quota Stato degli esercizi 2013-2016, in quanto il rimborso degli stessi veniva effettuato mediamente con un ritardo di circa 4 anni.

Tale operazione ha consentito nel primo semestre 2018 di migliorare notevolmente la situazione debitoria della Società.

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

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
DEPOSITI BANCARI E POSTALI	16.651.292	15.002.070	31.653.362
DENARO E ALTRI VALORI IN CASSA	57.365	38.017	95.382
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	16.708.657	15.040.087	31.748.744

Ratei e Risconti Attivi

I risconti attivi sono pari a € 1.594.302 (€ 1.585.750 nel precedente esercizio) e sono riferiti ai premi assicurativi pagati anticipatamente nel 2018 ma relativi anche all'esercizio successivo, riscontati sulla base dei giorni di effettiva competenza del periodo in chiusura.

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

RATEI E RISCONTI ATTIVI

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
RISCONTI ATTIVI	1.585.750	8.552	1.594.302
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI	1.585.750	8.552	1.594.302

Informazioni sullo Stato Patrimoniale - Analisi del Passivo

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 19.624.420 (€ 19.601.033 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":

PATRIMONIO NETTO - DETTAGLIO ALTRE RISERVE

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	ALTRE DESTINAZIONI	VARIAZIONI	RISULTATO D'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
CAPITALE	819.000	0	0		819.000
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	0	0		8.898.490
RISERVA LEGALE	84.684	0	0		84.684
RISERVA STRAORDINARIA	14.637.103	0	(9.398.476)		5.238.627
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	0	0		4.560.232
TOTALE ALTRE RISERVE	19.197.335	0	(9.398.476)		9.798.859
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(9.398.476)	9.398.476	0	23.387	23.387
TOTALE PATRIMONIO NETTO	19.601.033	9.398.476	(9.398.476)	23.387	19.624.420

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

PATRIMONIO NETTO - MOVIMENTI PRECEDENTE ESERCIZIO

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	ALTRE DESTINAZIONI	VARIAZIONI	RISULTATO D'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
CAPITALE	819.000	0	0		819.000
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	0	0		8.898.490
RISERVA LEGALE	84.684	0	0		84.684
ALTRE RISERVE					
RISERVA STRAORDINARIA	17.263.268	0	(2.626.165)		14.637.103
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	0	0		4.560.232
VARIE ALTRE RISERVE	577.647	0	(577.647)		0
TOTALE ALTRE RISERVE	22.401.147	0	(3.203.812)		19.197.335
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(3.203.802)	3.203.802	0	(9.398.476)	(9.398.476)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	28.999.519	3.203.802	(3.203.812)	(9.398.476)	19.601.033

Disponibilità e 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	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI - PER COPERTURA PERDITE
CAPITALE	819.000	APPORTO DEI SOCI		0	0
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	RIVALUTAZIONE BENI IMPRESA 2007	B	8.898.490	0
RISERVA LEGALE	84.684	RISERVA DI UTILI	B	84.684	0
ALTRE RISERVE					
RISERVA STRAORDINARIA	5.238.627	APPORTO DEI SOCI	B	5.238.627	12.024.640
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	AVANZO DI FUSIONE	B	4.560.232	0
TOTALE ALTRE RISERVE	9.798.859			9.798.859	12.024.640
TOTALE	19.601.033			18.782.033	12.024.640
RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE				18.782.033	
LEGENDA: A: PER AUMENTO DI CAPITALE B: PER COPERTURA PERDITE C: PER DISTRIBUZIONE AI SOCI D: PER ALTRI VINCOLI STATUTARI E: ALTRO					

Fondi per Rischi ed Oneri

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 6.902.547 (€ 6.685.009 nel precedente esercizio).

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

FONDO RISCHI E ONERI

VALORI IN EURO

	TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	6.685.009
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	
ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO	1.865.000
UTILIZZO NELL'ESERCIZIO	1.862.642
ALTRE VARIAZIONI	215.180
TOTALE VARIAZIONI	217.538
VALORE DI FINE ESERCIZIO	6.902.547

Il fondo per Rischi e Oneri al 31/12/2018 risulta così composto:

- fondo cause di lavoro € 825.660,58, fondo contenziosi con fornitori € 215.179,65 (per complessivi € 1.256.635,71 nel precedente esercizio);
- fondo per il risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007 € 278.333,34 (€ 690.000 nel precedente esercizio);
- fondo contenzioso tributario € 900.000 (come nel precedente esercizio) costituito per far fronte all'eventuale soccombenza nelle vertenze con l'Agenzia delle Entrate per la qualificazione dei contributi in conto canoni di leasing. Nel primo semestre del 2019 sono stati definiti i contenziosi per gli anni 2011, 2012, 2013 e 2014 per un valore complessivo di € 633.272,58. La somma residua pari a € 266.727,42 risulta congrua per la definizione delle vertenze ancora in essere per le ulteriori annualità;
- fondo cause per lavori € 2.107.000 (come nel precedente esercizio) per una causa in corso con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo - Policlinico

- ed € 111.373 per un'altra causa in corso con il fornitore dei lavori per la costruzione del Centro Intermodale di Sassari;
- fondo riqualificazione del personale (€ 1.020.000 nel precedente esercizio) è stato totalmente liberato per far fronte agli oneri relativi alla procedura di esodo incentivato effettuata nel 2018;
 - fondo riqualificazione del patrimonio € 600.000, accantonati nell'esercizio in chiusura, per la riqualificazione del patrimonio ex Gestioni Governative cedute dalla RAS in comodato alla Società;
 - 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 in chiusura in attesa di valutare i preventivi per la riparazione dei mezzi.

Trattamento di Fine Rapporto

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 25.687.509 (€ 30.483.741 nel precedente esercizio).

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

FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

VALORI IN EURO

	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	30.483.741
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	
ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO	591.485
UTILIZZO NELL'ESERCIZIO	5.387.717
TOTALE VARIAZIONI	(4.796.232)
VALORE DI FINE ESERCIZIO	25.687.509

Debiti

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 55.460.303 (€ 60.223.074 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così rappresentata

DEBITI

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
DEBITI VERSO BANCHE	13.406.949	(4.424.586)	8.982.363
DEBITI VERSO FORNITORI	37.692.157	(3.817.304)	33.874.853
DEBITI TRIBUTARI	2.334.062	(253.572)	2.080.490
DEBITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	2.686.011	168.158	2.854.169
ALTRI DEBITI	4.103.895	3.564.533	7.668.428
TOTALE	60.223.074	(4.762.771)	55.460.303

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

- debiti verso banche per anticipazione fatture per € 8.982.363. 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 € 33.874.853. Si tratta di fornitori di merci e servizi il cui pagamento è contrattualizzato con scadenza 30 gg data fattura. Si evidenzia che all'interno di tale voce sono inseriti anche i fornitori per lavori e acquisti di cespiti finanziati con appositi fondi della RAS;
- debiti tributari per € 2.080.490. Si tratta prevalentemente di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi del mese di dicembre 2018 e della 13° mensilità, scadenti a gennaio 2019;
- debiti verso istituti previdenziali per € 2.854.169. Si tratta delle ritenute previdenziali

- sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2018 e della 13^a mensilità, scadenti a gennaio 2019;
- altri debiti per € 7.668.428 costituiti prevalentemente da:
 1. € 3.610.507 relativi alle competenze spettanti al personale dipendente nel mese di dicembre 2018, pagate a gennaio 2019;
 2. € 3.527.263 relativi alla quota di finanziamento versata dalla Regione Sardegna e alla quota di cofinanziamento e dell'IVA versata dagli operatori privati del settore per l'acquisto degli autobus effettuato per conto degli stessi operatori privati. Infatti, ARST è la Mandataria capogruppo dell'ATI costituitasi con altri operatori del settore in data 24/05/2017 per la fornitura di n. 101 autobus, di cui n. 66 destinati all'ARST.

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:

DEBITI PER SCADENZA

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO	QUOTA SCADENTE ENTRO L'ESERCIZIO
DEBITI VERSO BANCHE	13.406.949	(4.424.586)	8.982.363	8.982.363
DEBITI VERSO FORNITORI	37.692.157	(3.817.304)	33.874.853	33.874.853
DEBITI TRIBUTARI	2.334.062	(253.572)	2.080.490	2.080.490
DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE	2.686.011	168.158	2.854.169	2.854.169
ALTRI DEBITI	4.103.895	3.564.533	7.668.428	7.668.428
TOTALE DEBITI	60.223.074	(4.762.771)	55.460.303	55.460.303

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 € 184.168.557 (€ 156.688.030 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.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
RISCONTI PASSIVI	156.688.030	27.480.527	184.168.557
TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI	156.688.030	27.480.527	184.168.557

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:

RICAVI PER CATEGORIA

VALORI IN EURO

CATEGORIA DI ATTIVITÀ	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
RICAVI DELLE VENDITE	18.626.578
CONTRATTI DI SERVIZIO	98.374.380
ALTRI RICAVI DA TRAFFICO	479.075
TOTALE	117.480.033

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:

RICAVI PER AREA GEOGRAFICA

VALORI IN EURO

AREA GEOGRAFICA	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
ITALIA	117.480.033
TOTALE	117.480.033

Altri Ricavi e Proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 32.429.667 (€ 33.275.027 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

- contributi in conto canoni di leasing € 3.203.739;
- contributi in conto impianti (quota di competenza dell'esercizio) € 2.334.547;
- rimborsi oneri CCNL e malattia € 13.639.309;
- accise su gasolio autotrazione € 3.365.898;
- sopravvenienza attiva incasso crediti svalutati verso MIT per CCNL € 5.336.599;
- altri ricavi € 4.549.605, di cui € 2.232.071 per risarcimento sinistri, € 1.076.770 per il rimborso degli oneri del personale per la progettazione dell'Area Vasta di Cagliari ed € 920.701 per concessioni diverse e sanzioni amministrative.

Costi della Produzione

Costi per Materie Prime, Sussidiarie e di Consumo

Le spese per materie prime sussidiarie e di consumo sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 27.288.098 (€ 25.617.631 nel precedente esercizio).

Spese per Servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 25.185.647 (€ 21.231.843 nel precedente esercizio).

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 € 3.410.587 (€ 7.784.666 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

SPESE GODIMENTO BENI DI TERZI

VALORI IN EURO

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
AFFITTI E LOCAZIONI	21.406	(498)	20.908
CANONI DI LEASING BENI MOBILI	7.573.184	(4.369.475)	3.203.709
ALTRI	190.076	(4.106)	185.970
TOTALE	7.784.666	(4.374.079)	3.410.587

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 2.352.682 (€ 2.383.109 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

ONERI DIVERSI DI GESTIONE

VALORI IN EURO

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
IMPOSTE DI BOLLO	19.252	(6.846)	12.406
ICI/IMU	271.535	6.671	278.206
IMPOSTA DI REGISTRO	12.070	(1.094)	10.976
IVA INDETRAIBILE	22.653	74.518	97.171
ABBONAMENTI RIVISTE, GIORNALI...	7.958	8.382	16.340
ALTRI ONERI DI GESTIONE	2.049.641	(112.058)	1.937.583
TOTALE	2.383.109	(30.427)	2.352.682

Proventi e Oneri Finanziari

Proventi Finanziari

Tra i proventi finanziari sono stati iscritti gli interessi pari a € 1.887.017 maturati nei confronti del Ministero dei Trasporti per la causa relativa al CCNL 2008/2009 ex FdS. Considerata l'incertezza in relazione al quantum in fase di controversia, per prudenza, e nel rispetto dei principi contabili nazionali, gli stessi sono stati totalmente svalutati.

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 € 3.004.750.

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 2018 si è registrato un peggioramento rispetto all'esercizio precedente, nonostante i giorni di dilazione del pagamento ai fornitori siano notevolmente migliorati. Questo è imputabile al fatto che ARST solamente durante gli ultimi due mesi dell'anno 2018, ha beneficiato della dotazione finanziaria disposta mediante le leggi regionali n. 40 del 5 novembre 2018, che consentirà di ridurre la spesa per interessi passivi nell'esercizio 2019.

Proventi e Oneri Eccezionali

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, numero 13 del C.C., si evidenzia che nell'esercizio sono stati iscritti ricavi straordinari per € 5.336.599.

Tali ricavi sono relativi all'incasso del credito vantato verso la RAS per gli oneri sostenuti negli anni 2008-2009 per i rinnovi contrattuali di settore del personale ex FDS. A fronte di tale credito era stato iscritto, negli anni precedenti, apposito Fondo Svalutazione, che si è provveduto a chiudere in seguito al predetto incasso.

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

Imposte sul Reddito

La composizione di tale voce è determinata nella sua totalità dall'IRAP che ammonta a € 87.184.

Nell'esercizio in chiusura non sono state iscritte delle imposte differite, poiché non si è ritenuto opportuno usufruire della possibilità di rinvio della tassazione di alcune

poste (vedi sopravvenienze attive o spese di rappresentanza) data la elevata perdita fiscale, e quindi la inesistenza di imposte da versare. In aderenza al principio generale della prudenza, ed in conformità ai principi contabili, le attività per imposte anticipate connesse a perdite fiscali non sono state rilevate in quanto in presenza di ragionevole certezza, comprovata da piani previsionali pluriennali attendibili ed in considerazione che le stesse non sono riconducibili ad eventi eccezionali, di non ottenere in futuro imponibili fiscali che potranno assorbire le perdite riportabili entro il periodo nel quale le stesse sono deducibili.

Altre Informazioni

Dati sull'Occupazione

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

PERSONALE

	NUMERO MEDIO
DIRIGENTI	12
IMPIEGATI	156
OPERAI	185
ALTRI DIPENDENTI	1.756
TOTALE DIPENDENTI	2.109

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:

EMOLUMENTI ORGANI SOCIALI

VALORI IN EURO

	AMMINISTRATORI	SINDACI
COMPENSI	152.662	45.902

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. Al Revisore Legale dei conti sono stati corrisposti, inoltre, compensi pari a € 45.176,56 per l'apposizione del visto di conformità sulle richieste trimestrali e annuale di rimborso IVA relativi all'anno 2017 e per la certificazione dei piani formativi dei corsi di formazione del personale dipendente rimborsati da Fonservizi.

COMPENSI REVISORE LEGALE

VALORI IN EURO

	VALORE
REVISIONE LEGALE DEI CONTI ANNUALI	19.672
ALTRI SERVIZI DI VERIFICA SVOLTI	45.176
TOTALE CORRISPETTIVI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE O ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE	64.848

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

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

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

Informazioni Relative alle Operazioni con Parti Correlate

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

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 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 2018, ha ricevuto le somme indicate nella seguente tabella:

ENTE CONCEDENTE	CAUSALE	IMPORTO
R.A.S.	MANUT. STRAORD. STAZ. SETTIMO 3° SAL	11.945
R.A.S.	2° ACCONTO ACQUISTO AUTOBUS	2.055.076
R.A.S.	REGOLARIZZ. CATASTALI	5.265
R.A.S.	SALDO TRENI STADLER	2.000.000
R.A.S.	MANUT. STRAORD. STAZ. SETTIMO	12.936
R.A.S.	RADDOPPIO CARACALLA-GENNARI	500.000
R.A.S.	RIQUALIF. TECNICA P.ZZA MATTEOTTI	285.000
R.A.S.	ADEGUAMENTO EX DELL'ARGINE	114.000
R.A.S.	MANUT. STRAORD. ALES BOSA BONO S.VITO E +	188.175
R.A.S.	2° ACCONTO AREA VASTA	280.000
R.A.S.	2° ACCONTO AREA VASTA	300.000
R.A.S.	2° ACCONTO AREA VASTA	170.000
R.A.S.	RIQUALIFICAZIONE DELL'ARGINE	6.000
R.A.S.	SALDO STUDI PIAZZ.DEP.PERIF.	3.413
R.A.S.	REALIZZ. PISTE CICLABILI	1.200.000
R.A.S.	2° ACCONTO DEP. V.LE MONASTIR	33.750
R.A.S.	SALDO STUDI BONIFICA IMMOBILI	525
R.A.S.	SALDO STUDI RIQUAL. P.ZZA MATTEOTTI	7.500
R.A.S.	RIMOZIONE RIFIUTI SPECIALI	2.180.213
R.A.S.	CONTRIB. MANUT. MUSEO FERROVIE	4.859
R.A.S.	REALIZZ. PISTE CICLABILI	88.500
R.A.S.	REALIZZ. PISTE CICLABILI	206.500
R.A.S.	REALIZZ. PISTE CICLABILI	295.000
R.A.S.	CONTRIB. INVALIDI 4°TRIM.2017-1° TRIM.2018	304.119
R.A.S.	CONTRIB. INVALIDI 2° TRIM. 2018	117.672

VALORI IN EURO

Fatti di Rilievo Avvenuti dopo la Chiusura dell'Esercizio

Successivamente alla chiusura dell'esercizio 2018, oltre ai principali fatti gestionali già trattati nei paragrafi precedenti, sono da registrare alcuni altri importanti eventi accaduti nel corso dei primi mesi del 2019.

Nel settore ferroviario, riveste grande importanza la pubblicazione, con scadenza il 30 giugno 2019, del bando per l'acquisto di 6 nuovi treni nell'ambito di un contratto quadro che prevede la fornitura di ulteriori treni fino ad un massimo di 15 qualora siano disponibili i necessari finanziamenti. Le risorse attualmente disponibili provengono da 2 distinte deliberazioni CIPE per complessivi € 33.339.407; nel momento in cui vengono redatte le presenti note, è in corso l'attività di valutazione delle offerte da parte della Commissione aggiudicatrice.

Sempre relativamente al settore ferroviario si segnala - come già ricordato in precedenza - la riapertura completa all'esercizio dal 24 giugno, della linea Monserrato - Mandas - Isili che era stata sospesa in 2 differenti momenti per la necessità di esecuzione di alcuni interventi manutentivi non più procrastinabili. Ciò consentirà il ripristino dei fondamentali collegamenti ferroviari tra Parteolla, Trexenta e Sarcidano con il Capoluogo, in tempo per l'avvio del nuovo anno scolastico evitando gli onerosi e disagiati collegamenti sostitutivi effettuati con autobus.

Resta tuttora sospesa all'esercizio la tratta Sassari - Alghero in attesa del completamento degli interventi manutentivi straordinari, a suo tempo previsti, che risultano al momento o già completati o in corso. Deve tuttavia segnalarsi che le profonde modifiche introdotte al quadro normativo ferroviario, comportano una rinnovata valutazione delle opere previste per la verifica della loro compatibilità con le norme tecniche introdotte con il Decreto ANSF n. 1/2019.

Tutti gli interventi sulla Sassari - Alghero e la conseguente riapertura della linea dovrebbero concludersi entro il mese di ottobre 2019.

Al proposito, tuttavia, riveste una particolare importanza ed assolutamente meritevole di attenzione per il futuro dei Servizi Ferroviari operati da ARST, il passaggio delle competenze sulle Ferrovie isolate da USTIF (che lo esercitava in attuazione delle previsioni del DPR 753/80) ad ANSF, trasferimento formalmente avvenuto in data 1° luglio 2019. In relazione a tale passaggio, risultano ora disponibili nuovi finanziamenti legati all'esecuzione degli interventi necessari per l'adeguamento al nuovo sistema regolatorio. Per questo, sono attualmente in esecuzione impegnative e onerose attività

di adeguamento e di nuova progettazione relativamente a tutti gli interventi funzionali al conseguimento dell'Autorizzazione prevista al Capo VI del Decreto Lgvo 14 maggio 2019 n° 50.

Per quanto riguarda MetroCagliari occorre segnalare che a partire dal mese di gennaio 2019, sono state ripristinate le frequenze ogni 10 minuti dei convogli tramviari che erano state modificate a seguito della esclusione dal servizio delle 2 vetture incidentate in occasione del sinistro del 18 gennaio 2016. In relazione allo stesso, prosegue nel 2019 il processo presso il Tribunale di Cagliari che vede coinvolti 7 dipendenti aziendali a cui sono contestate responsabilità differenti. L'Azienda si è costituita parte civile nel processo, ma è stata, a sua volta, citata da 4 controparti quale responsabile civile.

Ancora per MetroCagliari si segnala l'avvenuta realizzazione di uno degli interventi in cui è suddivisa l'esecuzione del raddoppio della linea Repubblica - S.Gottardo; precisamente si tratta dell'allargamento degli spazi occupati dalla curva di Genneruxi-via dei Conversi, attraverso lo spostamento del muro di contenimento.

Sempre per MetroCagliari, relativamente all'estensione della linea 1 dall'attuale capolinea Repubblica sino alla Stazione Ferroviaria di Piazza Matteotti, è in corso la progettazione esecutiva da parte dell'ATI affidataria la cui scadenza è fissata al 27 luglio. Tuttavia, poiché sono state implementate le opere da progettare, a seguito delle prescrizioni di alcuni Enti, tra cui il Comune di Cagliari, sarà certamente richiesta una proroga che si stima congrua nell'ordine dei 60 giorni. Tali opere comporteranno costi aggiuntivi stimati in 3,5 milioni di euro. Completata la progettazione esecutiva, questa sarà sottoposta a una conferenza dei servizi decisoria. Si stima che i lavori potranno avere inizio auspicabilmente entro marzo 2020.

In ordine alla questione relativa alla ripartizione dei proventi tra ARST e l'Operatore Urbano, relativi al traffico passeggeri servito da MetroCagliari (clearing), si deve necessariamente segnalare la Determinazione dell'Assessore dei Trasporti assunta in data 1° febbraio 2019, con la quale viene stabilito un diverso modello di ripartizione rispetto a quello finora utilizzato e non più riconosciuto da ARST in conseguenza delle evidenze già rappresentate negli scorsi esercizi e pienamente confermate dallo specifico studio ampiamente riportato nelle pagine precedenti. Al momento e nonostante l'Azienda si sia prontamente attivata per dare esecuzione alle disposizioni assessoriali, non è stato possibile procedere a causa dell'indisponibilità manifestata dall'azienda urbana di Cagliari mentre si è dato avvio a quanto stabilito con l'azienda urbana di Sassari. La mancata condivisione e l'indisponibilità a dar seguito alle direttive assessoriali

da parte dell'operatore urbano del capoluogo è stata poi anche formalmente rappresentata attraverso il ricorso al TAR notificato alla Regione Sardegna e ad ARST in data 18 marzo 2019.

Nel mese di Dicembre scorso, con la Legge Regionale 48/18, il Consiglio Regionale, al fine di favorire la frequenza scolastica e contrastare il fenomeno dell'abbandono scolastico, ha deliberato una nuova articolazione e regolamentazione di utilizzo delle tariffe relative agli abbonamenti per gli studenti, prevedendo unicamente 2 classi di sconto pari al 60% ed all'80%, riservate agli studenti con redditi ISEE nei limiti fissati dalla normativa.

Tale profonda modifica del previgente sistema tariffario ha comportato conseguenze rilevanti per l'Azienda sia dal punto di vista tecnico dell'emissione degli abbonamenti, con connessa radicale rivisitazione del sistema di distribuzione fino ad oggi utilizzato in prevalenza, sia dal punto di vista degli effetti e conseguenze sul resto dei titoli di viaggio ancora in vigore nonché sulle modalità di incasso dei proventi stessi.

Ancorché siano trascorsi solo pochi mesi dall'introduzione delle modifiche sopra descritte, risulta tuttavia possibile evidenziare alcune considerazioni e tendenze che paiono sufficientemente consolidate. La prima attiene alla confermata evidente "cannibalizzazione" di alcuni altri titoli di viaggio, con particolare riferimento ai titoli pluricorse tipo "carnet", da parte degli abbonamenti scontati. Questi, infatti, hanno subito una drastica riduzione che conferma la già ipotizzata sovrapposizione delle convenienze di viaggio tra carnet e abbonamenti mensili con chiaro vantaggio economico per i viaggiatori a favore degli abbonamenti. Ciò comporta una riduzione del ricavo unitario tenuto conto della sostanziale differenza del costo della singola corsa.

La seconda considerazione riguarda invece gli effetti negativi sulla rete di rivendite finora attiva e che deve garantire la reperibilità dei titoli di viaggio nel maggior numero di località della Sardegna. Venendo a ridursi drasticamente la possibilità di commercializzare gli abbonamenti e di acquisire quindi le relative provvigioni, cade l'interesse anche alla vendita degli altri titoli di viaggio rendendo così più difficile garantire i parametri di qualità stabiliti dal Contratto di Servizio e ripresi dalla Carta della Mobilità. Sono in corso ulteriori approfondimenti da parte dell'Assessorato dei Trasporti, tenuto conto che la misura di politica tariffaria era stata stabilita a termine.

Antioco Porcu

Amministratore Unico



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ARST S.p.a.

**Relazione del Collegio Sindacale al bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018
ai sensi dell'art. 2429 c.c.**

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

Signor Azionista,

abbiamo esaminato il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, trasmessoci dall'Amministratore Unico ai sensi dell'articolo 2429 c.c., costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal rendiconto finanziario e dalla Nota Integrativa, trasmesso al Collegio Sindacale in data 12 luglio 2019.

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

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

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

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

Riteniamo importante richiamare alcune informazioni desumibili dal bilancio in commento espressi nella Relazione sulla Gestione relativa al bilancio chiuso al 31 dicembre 2018, ed in particolare:

- (1) Permane una sottoremunerazione dei servizi di trasporto, dettagliatamente analizzata dall'Amministratore;

- (2) I contratti di servizio, in scadenza ad inizio dicembre 2019 e rinnovabili di due anni – come da legge 48/2018, nella nuova stesura dovranno prevedere un significativo adeguamento della remunerazione, al fine di garantire alla Società un corrispondente equilibrio economico, patrimoniale e finanziario;
- (3) L'Amministratore dedica ampio spazio nella Relazione sulla Gestione all'analisi del rischio di crisi aziendale, in conformità a quanto previsto dall'articolo 6, comma 2 del D. Lgs. 175/2016 (Testo Unico sulle società a partecipazione pubblica); l'applicazione di tre diversi metodi di valutazione del rischio di crisi aziendale conduce l'Amministratore a concludere che negli ultimi 24 mesi la società si sia progressivamente allontanata dalla zona di rischio. In particolare, si afferma che *“In considerazione di ciò l'Amministratore Unico ritiene che il rischio di crisi aziendale relativo alla società ARST S.p.A. per quanto non trascurabile - sia in diminuzione rispetto all'esercizio precedente. Per consolidare definitivamente il virtuoso percorso di risanamento operato negli ultimi 24 mesi è necessario, però, l'accoglimento, per l'esercizio 2019 in corso, delle richieste di integrazione dei corrispettivi riportate nella tabella Integrazioni Contrattuali Richieste per il Periodo 2019-2020. L'Amministratore segnala di aver già presentato tali richieste al Socio negli incontri preparatori alla stesura del Bilancio e si dichiara fiducioso che possano essere accolte anche grazie al completamento della separazione contabile delle 9 linee di attività aziendale che, garantendo una maggiore rendicontabilità e trasparenza della gestione aziendale, ha consentito una sempre più positiva e costruttiva relazione con la struttura tecnica dell'Assessorato. L'Amministratore Unico ricorda che con l'Assessorato, nel corso del 2018, non ci si è limitati ad affrontare le problematiche emerse nello scenario contrattuale vigente - che risale a oltre 10 anni fa e non è facilmente applicabile al contesto operativa attuale - ma si è avviato un positivo confronto per il rinnovo contrattuale delle attività su sede fissa basata su modelli di pianificazione economico-finanziaria più dinamici e maggiormente adattabili a scenari operativi in costante evoluzione. Per tutti questi motivi l'Amministratore conferma quanto già dichiarato in sede dell'Assemblea Sociale del 13 dicembre 2018 sul superamento dello stato di crisi aziendale e ritiene che si siano create, finalmente, le premesse sia tecniche che di scenario, per una prospettiva di progressivo rafforzamento della Società sia dal punto di vista reddituale che patrimoniale.”*
- (4) Nel corso del 2018 è stato concepito e realizzato un licenziamento collettivo con incentivo all'esodo, concordato con le organizzazioni sindacali, di un significativo numero di dipendenti, con un risparmio stimato in circa 2 milioni di euro annui;
- (5) Non risulta ancora del tutto risolta la vertenza costituita dalla ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati sulle linee Metro di Cagliari e Sassari;
- (6) Le prospettive per il 2019 analizzate nella Relazione sulla gestione evidenziano ancora una volta la necessità di accoglimento delle circostanziate richieste evidenziate dalla Società.

Considerato che RAS, oltre ad essere l'Unico Socio è anche il principale cliente della Società, il Collegio auspica una pronta risoluzione delle problematiche richiamate, peraltro in adeguamento alle prescrizioni del Regolamento (CE) 23 ottobre 2007 n. 1370, come già evidenziato nella relazione al bilancio dei precedenti esercizi.

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

Nella Relazione del Revisore al Bilancio d'Esercizio emessa in data odierna non sono stati evidenziati rilievi; il Revisore riferisce che alcuni dei crediti iscritti in bilancio, segnatamente Euro 2,226 milioni riferiti al rinnovo del contratto nazionale di alcuni lavoratori dipendenti (esercizio 2008 e 2009) e 1,235 milioni per oneri di rimozione di materiali pericolosi *“alla data attuale, non sono stati riconciliati con i debiti iscritti nel bilancio della Regione, ma l'Organo amministrativo, sulla base di un parere legale e dalle interlocuzioni con gli Organi della Regione, ha ritenuto di doverli iscrivere nel bilancio della Società, senza accantonare alcun valore in apposito fondo”*.

Nel corso dell'attività di vigilanza non sono emersi fatti significativi, ulteriori rispetto a quanto sopra riportato, tali da richiederne menzione nella presente relazione. Non sono, inoltre, pervenute denunce ex art. 2408 c.c.; il Collegio non ha rilasciato pareri richiesti per legge nel corso dell'esercizio 2018.

Abbiamo esaminato il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 che presenta un utile di esercizio pari ad Euro 23.387 ed un patrimonio netto pari ad Euro 19.624.420.

Non essendo a noi demandata la revisione legale del suddetto bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, nonché sulla sua conformità alla legge e relativa struttura, che risulta conforme a quanto stabilito dagli artt. 2423 e seguenti c.c.; inoltre, per quanto a nostra conoscenza, attestiamo che l'Amministratore non ha proceduto a deroghe ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, c.c.

* * *

Signor Azionista,

in considerazione delle risultanze e dell'attività di vigilanza e controllo svolte dal Collegio Sindacale, esprimiamo il nostro parere favorevole all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2018 così come redatto dall'Amministratore Unico.

Ricordiamo, infine, che con l'approvazione del bilancio in commento giunge a scadenza il nostro mandato ed invitiamo, pertanto, l'assemblea a provvedere alla nomina del nuovo Collegio Sindacale.

Cagliari, 23 luglio 2019

Il Collegio Sindacale

F.to Dott. Franco Di Ciaula

F.to Dottoressa Daniela Sacco

F.to Dott. Lorenzo Tartaglione

RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE

Revisore Legale – iscrizione registro n. 80484

<i>Enrico Gaia</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Michele Gaia</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Riccardo Gaia</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Giuseppina Fallori</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Roberto Manias</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Dolores Piras</i>	<i>Dottore Commercialista</i>

**Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. lgs. 39/2010
al bilancio al 31/12/2018 Arst SpA**

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

Giudizio

Ho svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Arst S.p.A. 31 dicembre 2018, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dalla nota integrativa e dalla relazione sulla gestione.

A mio giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

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

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



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

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

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

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

Note sulle voci di bilancio

In questa sede, risulta essere importante richiamare alcuni aspetti rilevati nell'attività di revisione, peraltro già esposti anche dall'organo amministrativo nella relazione alla gestione e nella nota integrativa, mentre si rimanda al paragrafo successivo per l'analisi del presupposto della continuità aziendale.

In particolare si evidenzia che:

- a) Rispetto agli anni precedenti, si registra un miglioramento della situazione finanziaria, favorito anche dagli smobilizzi dei crediti effettuati dalla Regione con la L.R 40/2018, ma soprattutto con la cessione, attraverso lo strumento del factoring, dei crediti CCNL vantati verso lo Stato.
La società, tuttavia, ha ancora un credito verso la Regione Sardegna per le prestazioni abituali derivanti dal contratto di servizio, servizi di trasporto ordinari, corrispettivi manutenzioni ecc, di € 19.917.199,16, riguardanti importi già fatturati e da fatturare allocati nella voce "crediti verso clienti", a cui si sommano gli altri crediti vantati dalla stessa Regione di € 20.560.897 (21.463.851 nel 2017), contabilizzati nella voce "altri crediti".
- b) Tra i crediti verso utenti e clienti sono iscritti crediti per € 1.506.936,94 verso CTM SpA per il rimborso dei titoli di viaggio degli esercizi 2016-2017-2018 relativi alla metropolitana leggera di Cagliari. Tale valore è stato determinato a seguito di una ricerca sul campo eseguita nel primo semestre del 2018. La formula applicata prevede che il ricavo di pertinenza di Arst sia determinato dal rapporto tra la quota dei viaggi Arst sul totale dei viaggi, moltiplicato per il



Studio
Enrico Gaia
Dottore Commercialista

ricavo ripetibile. Tale metodologia risulta essere coerente con quella prescelta dall'Assessorato ai Trasporti, che per dirimere tale vertenza ha emanato il Decreto Assessoriale n. 2 del 10/01/2019 stabilendo una metodologia di calcolo, che si avvicina notevolmente a quella dell'Arst. Purtroppo tale decreto non è al momento efficace in quanto è stato impugnato dalla Società Ctm con ricorso motivato al Tar il 18/03/2019. Pertanto, tale credito, non essendo riconosciuto dall'operatore Ctm, è stato opportunamente svalutato, prudenzialmente, per Euro 1.416.936,94.

- c) Tra gli altri crediti l'Organo amministrativo ha contabilizzato anche due crediti specifici nei confronti della Regione, il primo di Euro 2.266.986, riferito agli oneri sostenuti dall'Azienda per il rinnovo del CCNL Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde, come da D.Lgs. n. 46 del 21/02/2008, anni 2008 e 2009;

ed il secondo di Euro 1.235.454 per oneri di rimozione di materiali pericolosi nella gestione del patrimonio delle Ex Gestioni Commissariali Governative delle Ferrovie Sarde.

Tali crediti, alla data attuale, non sono stati riconciliati con i debiti iscritti nel bilancio della Regione, ma l'Organo amministrativo, sulla base di un parere legale e dalle interlocuzioni con gli Organi della Regione, ha ritenuto di doverli iscrivere nel bilancio della Società, senza accantonare alcun valore in apposito fondo.

In merito al credito per il rinnovo CCNL 2008 e 2009, considerata l'istanza giudiziaria con il Ministero dei Trasporti, nel bilancio sono stati computati gli interessi legali e moratori, per un totale di Euro 1.887.017. Tuttavia la Società, per il principio della prudenza, ha iscritto un apposito fondo svalutazione crediti di pari importo.

- d) Le immobilizzazioni sia immateriali che materiali sono cresciute per effetto, le prime di investimenti in spese per migliorie su beni di terzi, le seconde per effetto dell'acquisto di 35 nuovi autobus e per il riscatto, dalla Società di leasing, di ulteriori 100.
- e) Le disponibilità liquide sono notevolmente aumentate per effetto della contabilizzazione, tra le stesse disponibilità liquide, delle somme derivanti dai contributi per investimenti incassati dalla Regione, in ottemperanza dell'Oic 14, e dagli incassi derivanti dalle factorizzazioni dei crediti per CCNL.
- f) L'organo amministrativo ha accantonato correttamente al fondo per rischi ed oneri delle quote per far fronte alle passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile. Tale fondo non risulta variato in maniera rilevante rispetto all'esercizio 2017, in quanto le cause in corso ed i rischi incombenti erano già stati valutati puntualmente negli esercizi precedenti.

Di seguito le variazioni eseguite:



Studio
Enrico Gaia
Dottore Commercialista

Saldo Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2017	6.685.009
Incremento fondo per la riparazione dei tram danneggiati nel sinistro metrotranviario	+1.865.000
Incremento fondo contenziosi con i fornitori	+215.180
Utilizzo fondo nell'esercizio	-1.862.642
Totale Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2017	6.902.547

- g) Nell'esercizio 2018, i debiti complessivamente sono diminuiti. I debiti verso le Banche sono passati da € 13.406.949 del 2017 a 8.982.363 dell'esercizio in corso. La società, tuttavia, è ancora ricorsa all'anticipazione bancaria per fare fronte al ritardo con cui la Regione Sardegna eroga gli adeguamenti contrattuali (CCNL).
I debiti vs Fornitori ordinari sono ridotti da € 37.692.157 del 2017 a € 33.874.853 del 2018;
Risultano ridotti anche i debiti tributari, che passano da € 2.334.062 a € 2.080.490.
- h) Dal punto di vista economico si riscontra un incremento dei ricavi della gestione caratteristica dell'8,6%.
- i) La totalità dei costi della produzione è diminuita passando da € 148.824.417 del 2017 a € 146.822.932 del 2018. In particolare, mentre sono aumentati i costi per materie prime e per servizi, risultano essere diminuiti, per effetto di attente politiche di contenimento dei costi, anche mediante una procedura di licenziamento collettivo, i costi del personale. Anche i costi delle locazioni finanziarie risultano ridotti a seguito della conclusione dei contratti di leasing e del riscatto dei relativi mezzi.
- j) Gli interessi e oneri finanziari passivi risultano aumentati e sono passati da € 1.818.054 del 2017 a € 3.004.750 del 2018, soprattutto per effetto dell'utilizzo del factor e perché Arst ha beneficiato della dotazione finanziaria disposta dalla L.R. n. 40 del 05/11/2018 solo alla fine dell'esercizio.
- k) Nel complesso, è da rilevare che tutti gli indicatori economici risultano migliorati. La differenza tra i ricavi e costi della produzione passa da € -7.298.034 del 2017 a € 3.086.768 del 2018. Il valore aggiunto, nel 2018 è di € 70.540.054, in aumento del 4,4% rispetto al 2017. Anche il margine operativo (Ebitda) risulta migliorato del 91%, seppur ancora negativo e pari a - 333.632.

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

I miei obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il mio giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali ISA Italia individui sempre un errore significativo, qualora



esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

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

- ho identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; ho definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; ho acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- ho acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della società;
- ho valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- ho valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- ho comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.
- sono giunto ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della **continuità aziendale** e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, sono tenuto a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio, ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del mio giudizio. Le mie conclusioni sono basate sugli elementi probativi



acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

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

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

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

In particolare l'Organo amministrativo ritiene che il "rischio di crisi aziendale" sia inferiore al 2017 e che il percorso di risanamento della Società stia procedendo positivamente come anche attestato dai principali valori economici.

Tale percorso virtuoso si consoliderebbe se la Regione, in sede di rinnovo del contratto di servizio, accogliesse la domanda di integrazione dei corrispettivi, così come richiesta e motivata dalla Società.

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

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

L'Amministratore ha comunicato al Revisore di aver ricevuto rassicurazioni dal Socio in merito all'accoglimento delle richieste di integrazione dei corrispettivi, in quanto le stesse sono coerenti con le previsioni contrattuali.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

L'Amministratore della società Arst S.p.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della Arst S.p.A. al 31/12/2018, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.



Studio
Enrico Gaia
Dottore Commercialista

Ho svolto le procedure indicate nel principio di revisione SA Italia n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Arst S.p.A. al 31/12/2018 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

Ho verificato le procedure indicate dall'art. 6 del D.Lgs. 175/2016 inerenti l'onere della predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale in capo a tutte le società controllate da Enti Pubblici. Tale programma di valutazione, redatto dalla struttura amministrativa dell'Arst appare completo e coerente, redatto con gli stessi criteri di chiarezza utilizzati per la redazione del bilancio.

Il risultato di tale documento evidenzia chiaramente il rischio di crisi aziendale e del relativo stato di insolvenza, qualora non si avveri il rinnovo del contratto di servizio con gli adeguamenti tariffari richiesti dall'organo amministrativo.

A mio giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Arst S.p.A. al 31/12/2018 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

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

Conclusioni

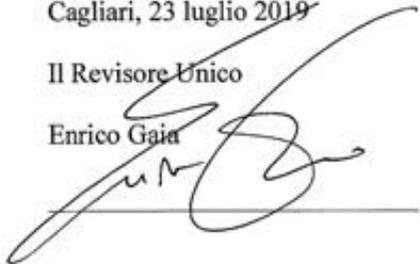
Ho svolto la revisione legale del bilancio d'esercizio della Società Arst S.p.A. al 31.12.2018, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario, dalla Nota Integrativa e dalla Relazione sulla Gestione.

A mio giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31.12.2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità dalle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Cagliari, 23 luglio 2019

Il Revisore Unico

Enrico Gaia





SEDE CENTRALE
via Posada 8/10 Cagliari

www.arst.sardegna.it

Bilancio approvato
dall'Assemblea dei Soci
il 20 dicembre 2019

