



019

ANNUAL
REPORT

a r s t

2019 KEY FACTS

RICAVI OPERATIVI	→	124.572.998	EURO
RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO	→	22.207.779	EURO
MARGINE OPERATIVO LORDO	→	3.360.143	EURO
VALORE AGGIUNTO	→	71.606.925	EURO
METRO-KM	→	680.491	
TRENO-KM	→	694.089	
BUS-KM	→	37.958.754	
COMUNI SARDI SERVITI	→	369	SU 377
PASSEGGERI TRASPORTATI	→	23.395.119	



muoviamo la sardegna

ANNUAL REPORT



2019

 ARST LIFE

Un reportage fotografico realizzato al tempo della fase acuta della pandemia da Covid-19 (Aprile 2020) che testimonia come le donne e gli uomini di Arst, a prescindere dall'emergenza, abbiano continuato a operare in maniera incessante nell'arco delle intere 24 ore, mossi dal desiderio comune di svolgere al meglio il proprio lavoro e di garantire ai nostri utenti un servizio sicuro e affidabile.

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
Direttore Generale dei Trasporti
Dott.ssa Gabriella Massidda



REGIONE AUTÒNOMA 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.

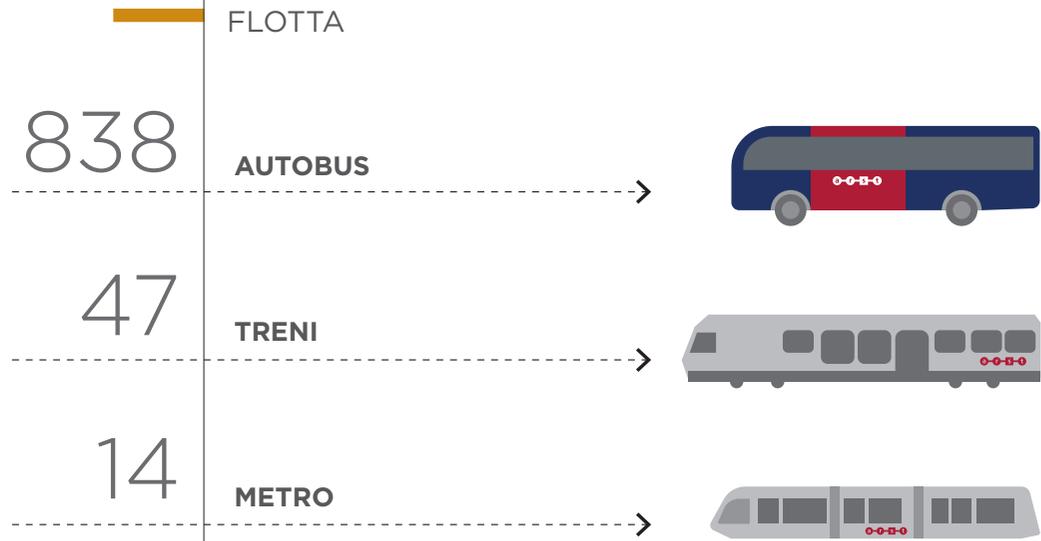
PROFILO

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 31-12-2019



🕒 ARST LIFE **Treno Sassari-Sorso** 10:25 am

ARST IN CIFRE

PASSEGGERI TRASPORTATI

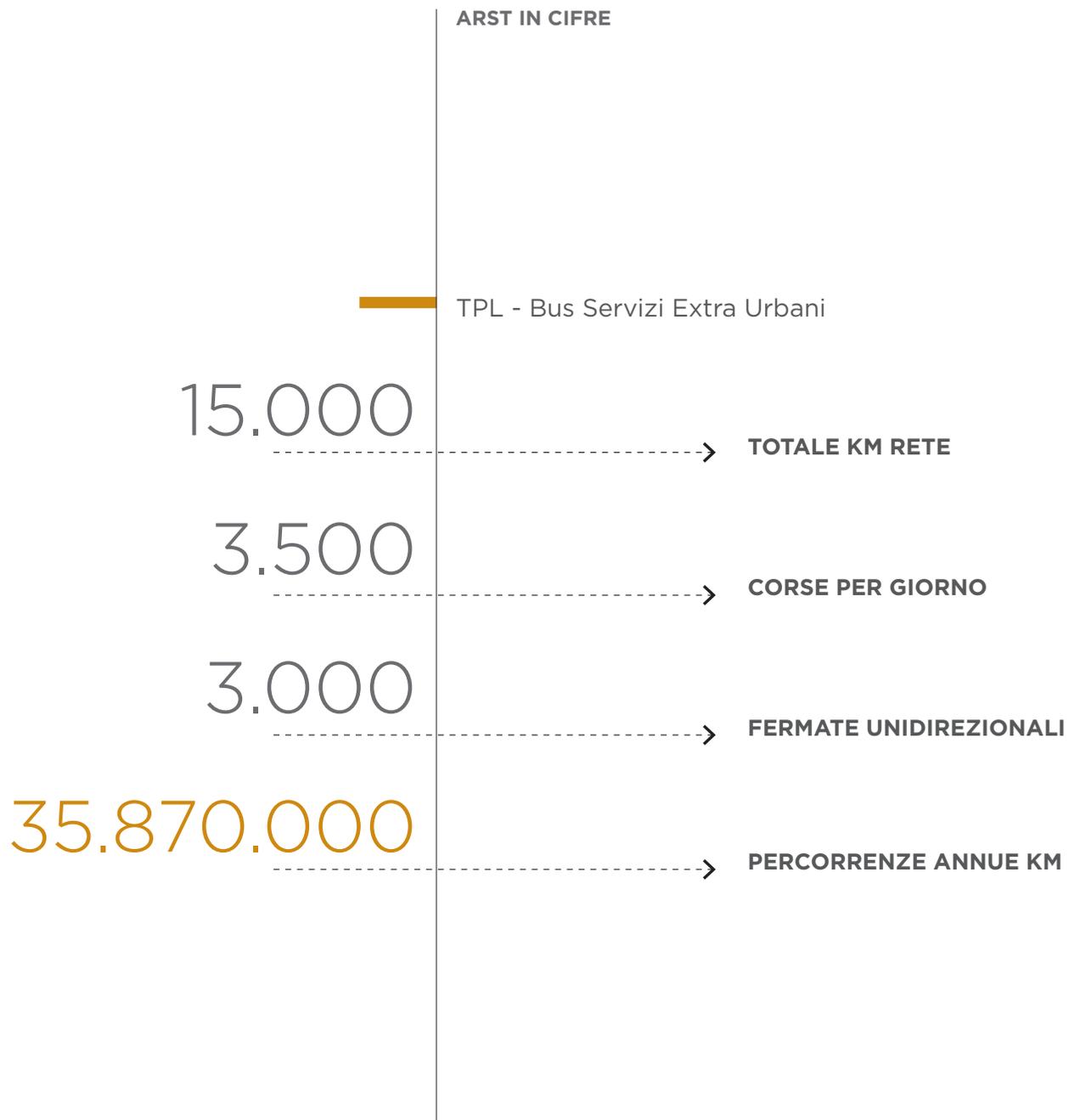
23.500.000

PER ANNO

75.000

PER GIORNO

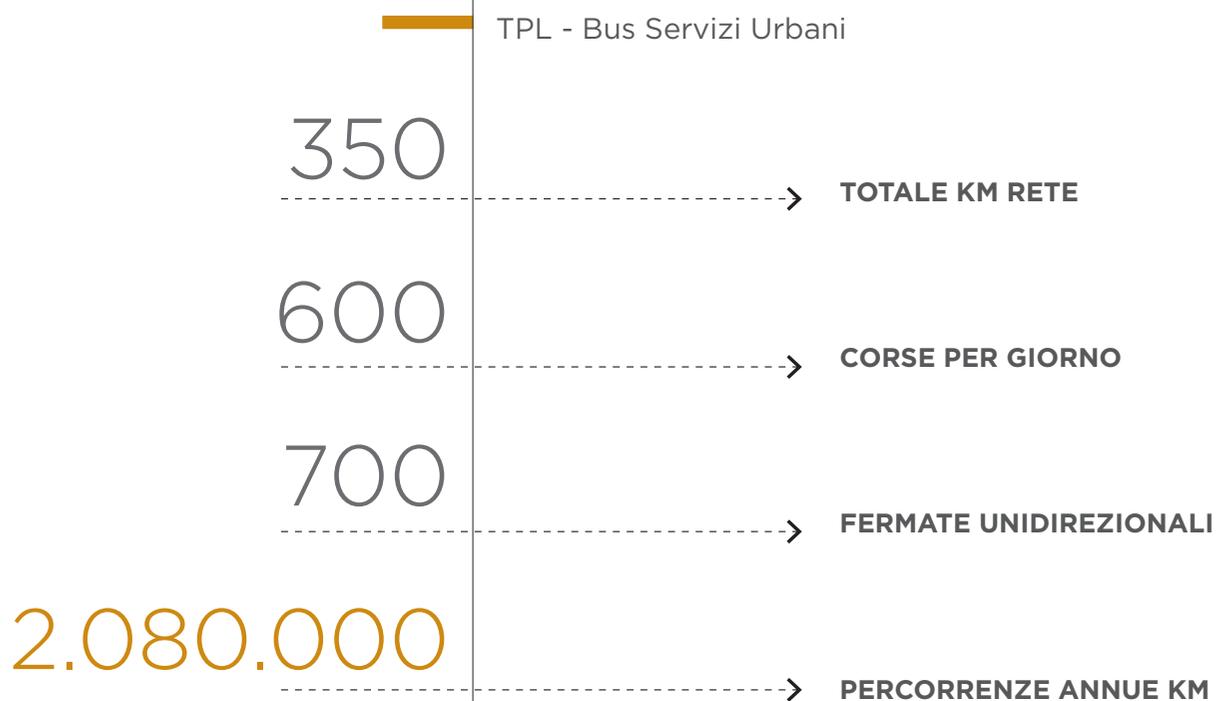
dati aggiornati
al 31-12-2019



dati aggiornati
al 31-12-2019



ARST IN CIFRE

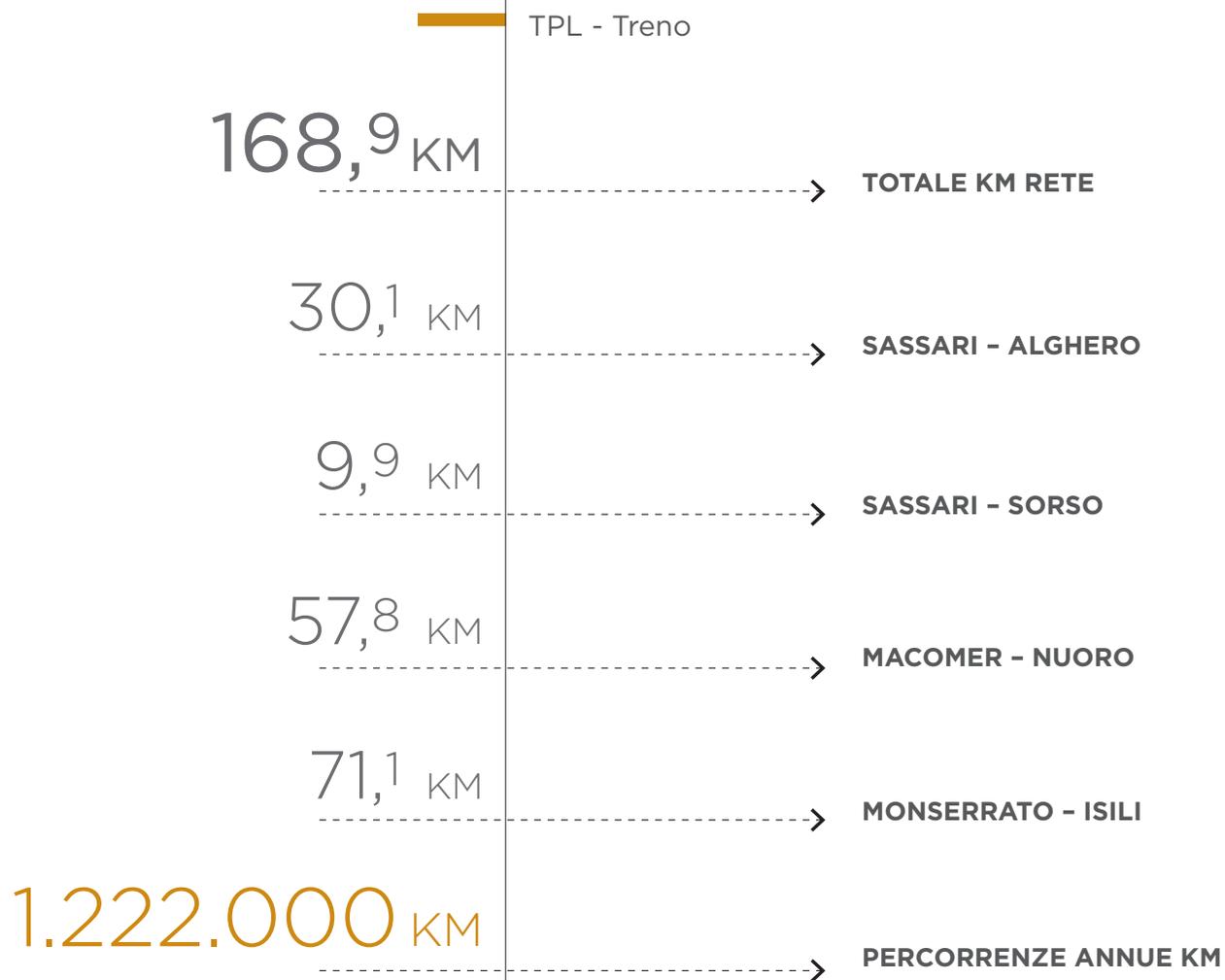


Comuni serviti: Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer, Oristano

dati aggiornati
al 31-12-2019



ARST IN CIFRE



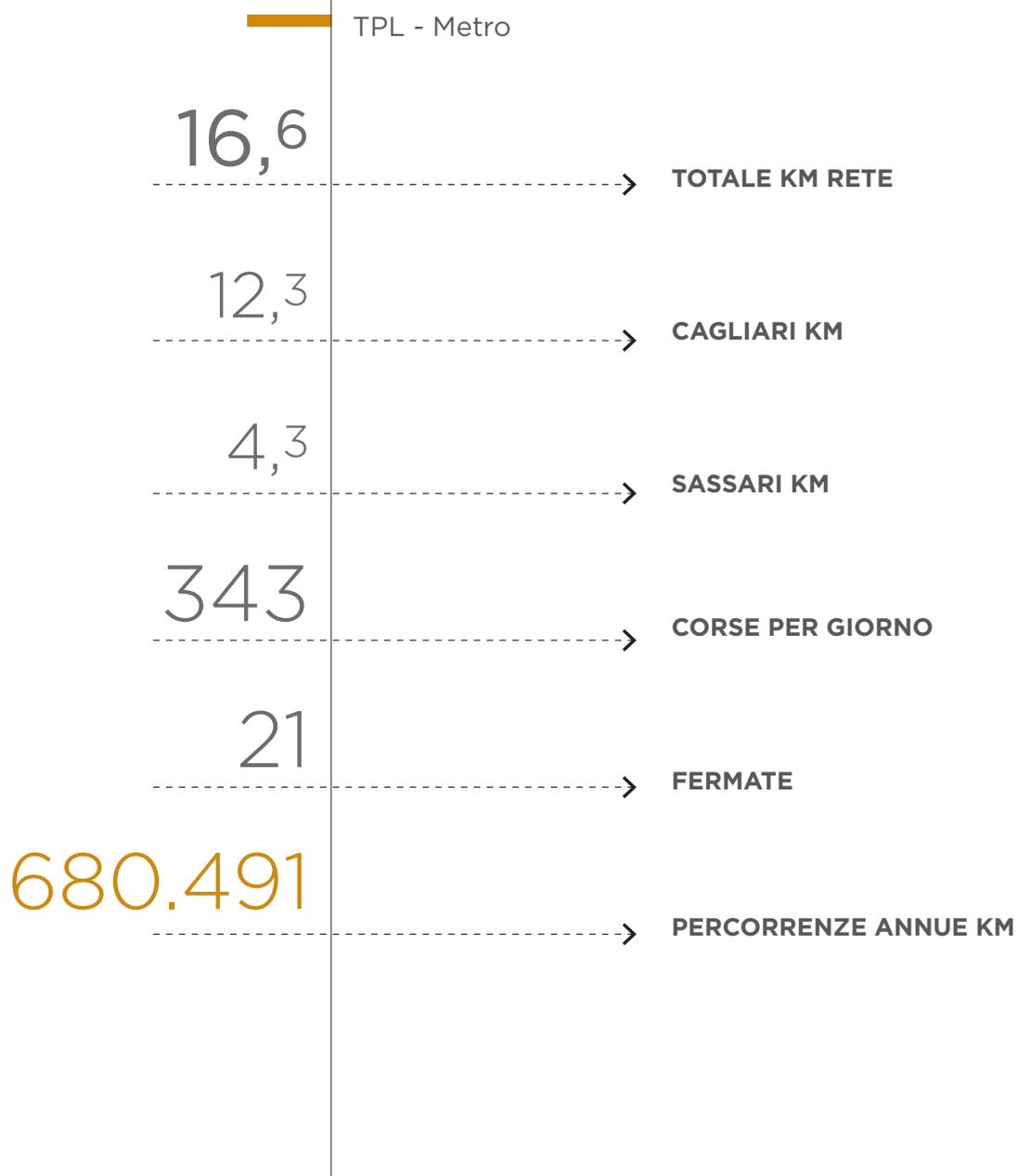
dati aggiornati
al 31-12-2019



🕒 ARST LIFE **Treno Sassari-Alghero, Sassari** 10:05 am

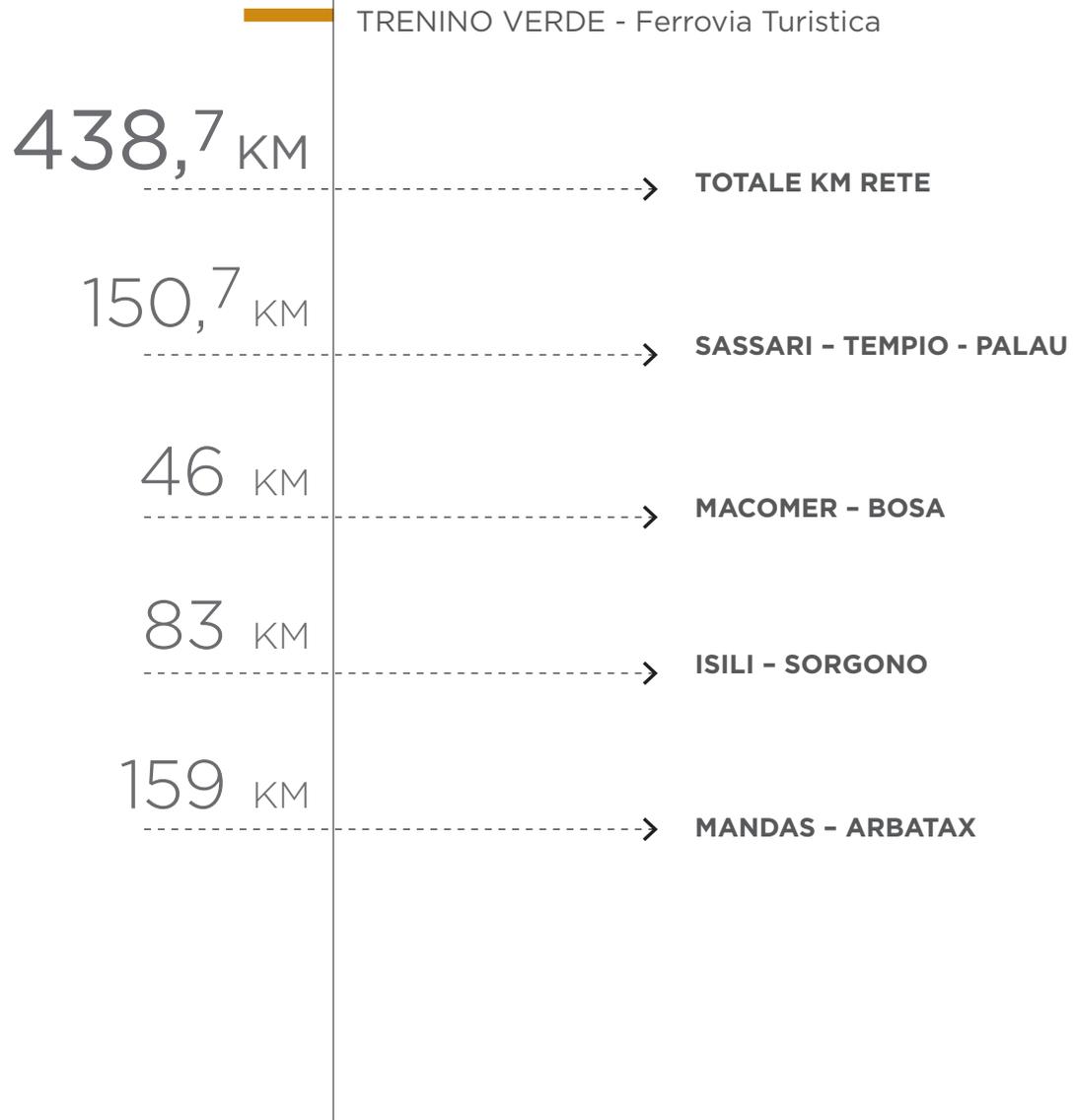


ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2019

ARST IN CIFRE



dati aggiornati
al 31-12-2019





🕒 ARST LIFE **Stazione MetroCagliari S. Gottardo, Monserrato** 9:10 pm

ARST IN CIFRE

SERVIZI DI INGEGNERIA

27 PROGETTI

-----> in carico per investimenti
in infrastrutture per la mobilità

777 MILIONI

-----> il valore complessivo
potenziale delle opere
di cui **717 MILIONI**
per la realizzazione
delle opere
60 MILIONI
di Servizi di Ingegneria

SERVIZI PATRIMONIALI

6.450 PARTICELLE CATASTALI

-----> trasferite dal demanio statale
e gestite da ARST
di cui **1.843**
regolarizzate
e trasferite a RAS
296
regolarizzate e in corso
di trasferimento
4.311
da regolarizzare

dati aggiornati
al 31-12-2019





ORGANIZZAZIONE

SEDI TERRITORIALI AUTOMOBILISTICHE (STA)

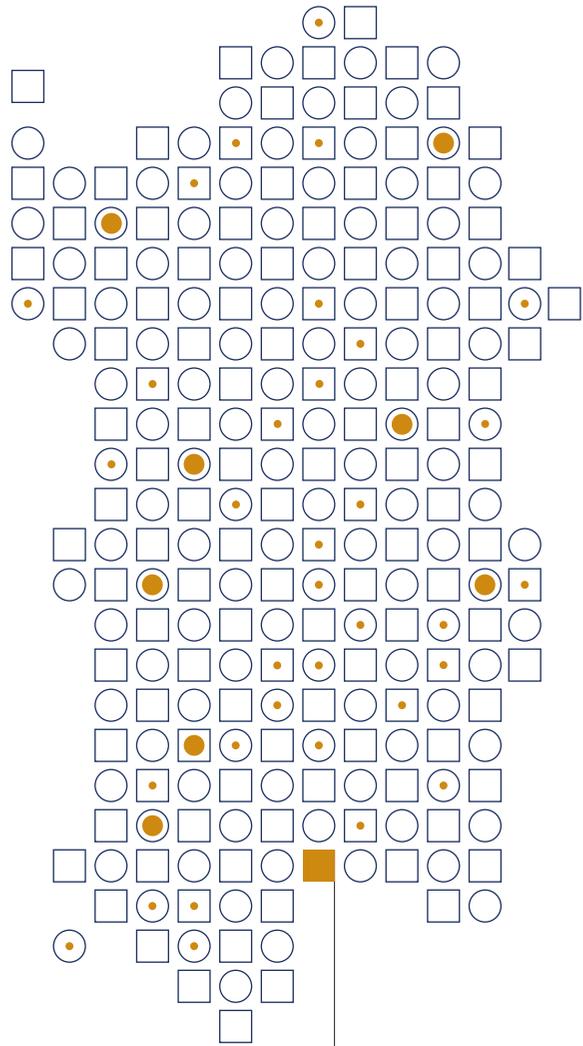
- Cagliari
- Sassari
- Nuoro
- Oristano
- Lanusei
- Iglesias
- Olbia
- Guspini

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

Paolo Pirri

Membri effettivi

Antonella Murino

Giorgio Graziano Cherchi

ORGANO DI REVISIONE

Revisore

Enrico Gaia

STRUTTURA DIREZIONALE

Direttore Centrale

Carlo Poledrini

Vice Direttore ⁽¹⁾

Salvatore Perra

Responsabile Esercizio Ferroviario Cagliari ⁽²⁾

Paolo Diana

Responsabile Esercizio Ferroviario Sassari-Macomer

Giuseppe Roggero

Direttore Esercizio Metrotramviario

Felice Mulas

Direttore Esercizio Automobilistico

Francesca Sulis

Dirigente Servizio RUF - NEG

Salvatore Perra

Dirigente Servizio COMM

Alessandro Boccone

Dirigente Servizio ISAT ⁽³⁾

Franco Lai

Dirigente Servizio Tecnico

Ernesto Porcu

Responsabile Servizio BF

Simone Canu

Dirigente Servizio MANLIN ⁽⁴⁾

Gianni Pirino

Responsabile Sistema Gestione Sicurezza Ferroviaria

Francesco Matzuzzi

Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione ⁽⁵⁾

Claudia Carboni

Responsabile Servizio CG

Alessandro Pibiri

Responsabile Servizio MRL ⁽⁶⁾

Silvestro Loddo

Responsabile Marketing

Alessandro Langiu

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) **Carlo Onano**, in carica fino a settembre 2019

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

(6) **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.

ANSFISA. Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

ASSTRA. Associazione Trasporti. E' l'associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private. Nasce nel 2001 dalla fusione delle due associazioni di categoria Federtrasporti (Federazione delle Aziende Municipalizzate) e Fenit (Federazione delle Ferrovie concesse). Aderiscono ad ASSTRA le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali (non appartenenti a Trenitalia S.p.A) nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

ASPAL. Agenzia Sarda per le Politiche Attive del Lavoro.

ASPP. Addetto al Servizio Prevenzione e Protezione.

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.

AVL. Automatic Vehicle Location. Sistema di localizzazione della flotta.

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.

BIM. *Building Information Modelling.* Metodo per l'ottimizzazione della pianificazione, realizzazione e gestione del settore delle costruzioni tramite l'aiuto di un software.

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 Flusso di Cassa. Misura il saldo di cassa reso effettivamente disponibile (*free cash flow*) per la Società al termine dell'esercizio. Dà evidenza del flusso delle risorse monetarie originato o consumato dalla gestione reddituale. 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. Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Nel diritto del lavoro italiano è un tipo di contratto 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.

CIE. Certificato di Idoneità all'Esercizio. Lo svolgimento di attività ferroviarie sulle reti funzionalmente isolate da parte dei soggetti che operano su di esse, sono soggette all'ottenimento di un certificato di idoneità all'esercizio rilasciato dall'ANSF. Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Il suddetto certificato è unico nel caso dell'esercente, cioè nel caso in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete.

CdS. Contratto di Servizio.

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. La 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 ad 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 UE 1370, 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.

Covid-19. Malattia provocata dal nuovo “Coronavirus”, vasta famiglia di virus noti per causare malattie che vanno dal comune raffreddore alla Sindrome respiratoria mediorientale. Nel termine Covid-19 “CO” sta per corona, “VI” per virus, “D” per disease (malattia) e “19” indica l’anno in cui si è manifestata.

CPI. Certificato Prevenzione Incendi.

DEA. Direzione Esercizio Automobilistico.

Decreto Rilancio. Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 sulle Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19.

DEF. Direzione Esercizio Ferroviaria.

DEM. Direzione Esercizio Metrotranviaria.

DL. Decreto Legge.

D.Lgs. Decreto Legislativo.

D.P.C.M. Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

DPI. Dispositivi di Protezione Individuale. Qualsiasi attrezzatura destinata ad essere indossata e tenuta dal lavoratore allo scopo di proteggerlo contro uno o più rischi suscettibili di minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro, nonché ogni complemento o accessorio destinato a tale scopo.

DPO. *Data Protection Officer.* Con l’entrata in vigore del General Data Protection Regulation (GDPR) in data 24/05/2018 le aziende devono individuare il Responsabile della Protezione dei dati sensibili.

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.

EE.LL. Enti Locali.

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

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

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

FIAB. Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. Associazione di Protezione Ambientale per la mobilità ciclistica, cicloturismo e cicloescursionismo.

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 2011.

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.

G Suite. È una suite di software e strumenti di produttività per il cloud computing e per la collaborazione, offerta in abbonamento da Google. Include le diffuse applicazioni Web di Google tra cui Gmail, Google Drive, Google Hangouts, Google Calendar e Google Documenti.

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.

IVU. La suite IVU è un pacchetto software per la pianificazione e gestione delle risorse aziendali nei tre ambiti dell'esercizio Automobilistico, Ferroviario e metrotranviario. La suite consente di pianificare i percorsi, organizzare la rete, assegnare i conducenti, controllare le flotte, rendicontare l'esercizio. A sua volta è integrata in un'ampia varietà di ambienti di sistema per l'informazione all'utenza, il sistema di videosorveglianza e la gestione in tempo reale.

Load Factor (Fattore di carico). Indicatore introdotto nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 11 marzo 2013. È un coefficiente che definisce la capacità di occupazione dei mezzi di trasporto, dato dal rapporto tra il numero di passeggeri trasportati e il numero di posti disponibili per Km prodotti.

LLPP. Lavori Pubblici.

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.

PFTE. Progettazione di Fattibilità Tecnica Economica.

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.

P.T.F.P. Piano Triennale del Fabbisogno del Personale. Costituisce, per norma, uno dei principali strumenti con cui le Pubbliche Amministrazioni e le Società interamente a partecipazione pubblica (di riflesso), definiscono l'organizzazione degli uffici, al fine di assicurare le esigenze di funzionalità, accrescerne l'efficienza, ottimizzare le risorse per il migliore funzionamento dei servizi, razionalizzare il costo del lavoro entro i limiti imposti dai vincoli di disponibilità finanziaria e di bilancio, attraverso l'efficientamento nell'utilizzazione delle risorse umane, assicurando la formazione e lo sviluppo professionale dei dipendenti.

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 0 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.

SAMAC. Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze.

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

SBE. Sistema di Bigliettazione Elettronica.

SCMT. *Sistema Controllo Marcia Treno.* È un sistema di sicurezza della marcia dei treni di ausilio al macchinista.

Servizio Prevenzione Protezione. Nel testo unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (D.Lgs 9 aprile 2008 n. 81) è l'insieme delle persone, sistemi e mezzi esterni o interni all'azienda finalizzati all'attività di prevenzione e protezione dai rischi professionali per i lavoratori.

SGS. Sistema di Gestione della Sicurezza.

SICQUA. Servizio Sicurezza e Qualità.

Smart Working. (Lavoro agile). È una modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato, caratterizzato dall'assenza di vincoli orari o spaziali, stabilita mediante accordo tra dipendente e datore di lavoro.

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. Sottostazione Elettrica.

STA. Sede Territoriale Automobilistica.

STF. Sede Territoriale Ferroviaria.

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

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

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

Turnaround. Con il termine *Turnaround* si intende il piano di risanamento e di ristrutturazione messa 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.

Udt. Unità di trazione. Nella tecnica e nella organizzazione delle ferrovie si definisce mezzo di trazione (o unità di trazione) un veicolo dotato di apparato motore destinato a trainare un treno. In tale definizione rientrano tanto le locomotive, da treno e da manovra, quanto i veicoli dotati di motore e destinati autonomamente al trasporto di viaggiatori e di merci (automotrici e autotreni, indipendentemente dal tipo di propulsione impiegato).

USTIF. Ufficio Speciale Trasporti ed Impianti a Fune 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.



🕒 ARST LIFE Sede Centrale, Via Posada, Cagliari 9:55 pm



INDICE

2019 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	41
RELAZIONE SULLA GESTIONE	46
RISULTATI DI SINTESI ESERCIZIO 2019	47
FOCUS 2019: CUSTOMER SATISFACTION	60
IL QUADRO MACROECONOMICO REGIONALE	78
IL MERCATO DEL TPL	70
LO SCENARIO NORMATIVO	81
PRINCIPALI ACCADIMENTI DEL 2019	86
LE 9 LINEE DI ATTIVITÀ ARST	94
LO SVILUPPO DELLE LINEE DI ATTIVITÀ	100
ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	170
INVESTIMENTI	181
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	186
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	189
INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE	191
ALTRE INFORMAZIONI	209
DELIBERA	231
BILANCIO DI ESERCIZIO	232
STATO PATRIMONIALE	233
CONTO ECONOMICO	238
RENDICONTO FINANZIARIO	240
NOTA INTEGRATIVA	243
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	284
RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE	290



📍 ARST LIFE Autobus Cagliari-Pula, zona Giorgino 5:20 am

LETTERA ALL'AZIONISTA

Egregio Signor Azionista,

L'Esercizio che si è chiuso al 31 dicembre del 2019 è stato particolarmente importante per la Società sia dal punto di vista del margine operativo, superiore ai 3 milioni di euro dopo 2 anni in negativo, che delle solide prospettive per il futuro. Ma alla base di ogni positivo risultato ci sono le persone che rendono concreta la Mission della Società: realizzare servizi per la mobilità sempre più adeguati ai bisogni dei cittadini e dei territori. Da questo punto di vista **non è un caso che, dal 2016, presentiamo un Annual Report invece di un semplice Bilancio di Esercizio**. Le significative immagini a corredo dell'edizione 2019 testimoniano in maniera emblematica come le donne e gli uomini di Arst abbiano saputo affrontare l'emergenza Covid-19 dei primi mesi di quest'anno con grande senso di responsabilità, mostrando il loro volto più umano oltre che notevoli capacità professionali. Persone che, a prescindere dall'emergenza, operano in maniera incessante nell'arco delle intere 24 ore, mosse dal desiderio comune di svolgere al meglio il proprio lavoro e di garantire ai nostri utenti un servizio sicuro e affidabile. **L'Azienda, in questi primi mesi del 2020 caratterizzati dalla pandemia, ha dimostrato la capacità di unirsi in tutte le sue componenti** e di attingere a risorse profonde per continuare a svolgere il proprio lavoro nella salvaguardia della salute e della sicurezza dei propri utenti e dei propri dipendenti. **Anche di fronte a scenari drammatici** - dal taglio dei servizi imposto dalle misure di prevenzione del contagio, all'indispensabile ricorso alla cassa integrazione, alla necessità di operare secondo forme organizzative innovative come il lavoro a distanza - **non è mai venuta meno alla Società la consapevolezza della propria Mission e ruolo sociale**. Questo ha alimentato la certezza che la difficile emergenza potesse essere superata oltre che con la forza della propria organizzazione - grazie ai lungimiranti investimenti tecnologici come quelli sulla piattaforma di condivisione G-Suite fatti nel 2018 e 2019, essenziali per operare in smart working - con uno spirito di squadra e con la capacità di immaginare comunque il proprio ruolo nel futuro seppur in scenari mutevoli. **Questi valori e queste attitudini caratterizzano a tal punto le persone che lavorano in Arst da diventare una risorsa spendibile per l'Organizzazione**. Un vero patrimonio comune che ha facilitato un dialogo positivo con tutti gli stakeholders - in primis la Regione, l'Assessorato dei

Trasporti e le Organizzazioni Sindacali - consentendo di trovare le forme più cautelative e più solidali per superare, con le minori conseguenze possibili per le persone e per la Società, una fase eccezionale e per molti aspetti senza precedenti.

I risultati dell'esercizio 2019 confermano lo stato di salute di Arst anche anche dal punto di vista della ritrovata sostenibilità della gestione. Viene superata, definitivamente, la situazione di potenziale crisi partita nel 2015 e indotta da fattori del tutto esterni all'Azienda. Tale situazione di difficoltà, emersa con due consecutivi bilanci in perdita nel 2016 e 2017, è stata affrontata e risolta attraverso un insieme di azioni coordinate e organiche che sono andate, nel tempo, a delineare un percorso di rilancio concreto ed efficace. **Arst, nel 2019, ritrova, infatti, non solo l'equilibrio economico, ma un significativo margine operativo di oltre 3 milioni di euro.** Il pre-consuntivo 2020, pur nelle difficoltà indotte dall'emergenza Covid-19, conferma la solidità raggiunta. Questo risultato, attuale e prospettico, ha come punto di partenza, una visione e un percorso di sviluppo condiviso con il Socio e l'intenso dialogo con la struttura tecnica dell'Assessorato che è stato possibile intrattenere grazie al completamento di un lavoro meticoloso di separazione contabile di ben 9 distinte linee di attività aziendale. Per ognuna di queste linee sono state individuate criticità e specifiche azioni di sviluppo, controllo e rendicontazione. Un lavoro complesso in considerazione della estrema diversificazione delle linee di business societarie pur tutte riconducibili nell'ambito delle politiche regionali per la mobilità. **Questa attività di separazione contabile è stata propedeutica per allungare l'orizzonte temporale dei contratti di servizio** sia nell'immediato, grazie al rinnovo decennale dei contratti di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria, che in prospettiva con il dialogo, tutt'ora in corso, per la definizione del contratto per il trasporto pubblico ferroviario e sugli scenari che dovranno determinare i nuovi assetti dei servizi automobilistici alla luce della necessaria riforma prevista dai regolamenti europei sulla tutela del mercato e della concorrenza.

Si rafforza nell'Esercizio anche il ruolo di Arst nell'ambito delle politiche regionali per la mobilità. La Società continua a essere, infatti, un costante riferimento per il Socio Regione non solo nel suo ruolo di operatore di trasporto pubblico, ma come progettista di grandi interventi infrastrutturali nel settore ferroviario, metrotranviario e delle reti ciclabili, come stazione appaltante di importantissimi investimenti di rinnovo del parco rotabile non solo aziendale, oltre che come gestore del rilevante patrimonio regionale delle ex gestioni statali.

Durante l'anno trascorso, **un impegno speciale è stato rappresentato dall'adeguamento tecnologico e di competenze** reso sempre più necessario non soltanto dal nuovo quadro regolatorio per la sicurezza ferroviaria, ma anche dal ruolo crescente delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nelle attività automobilistiche. Quest'ultima attività si sviluppa, per esempio, nei sistemi di sorveglianza e controllo dei mezzi sia a distanza che a bordo, nei rapporti con la clientela, nei sistemi di bigliettazione, nell'offerta di soluzioni per la mobilità sempre più integrate nell'ottica di un servizio che possa adattarsi a scenari della domanda e a bisogni meno statici rispetto a quelli tradizionali del pendolarismo studentesco e lavorativo. Basti pensare agli scenari completamente inediti che potranno essere determinati, anche nel breve termine, dalla fase 3 dell'uscita dall'emergenza Covid-19.

Per tutti questi motivi accanto ai relevantissimi investimenti in corso da parte del Socio su rotabili e infrastrutture, la Società non potrà che **realizzare rapidamente, nel corso del 2020, il proprio piano triennale per le risorse umane** che prevede un progressivo rinnovo generazionale e l'ingresso di nuove competenze nei settori della amministrazione e controllo, del marketing e della comunicazione, della tecnologia, della sicurezza e della progettazione. Know-how fondamentali per rafforzare il dialogo e l'ascolto con tutti gli stakeholder e per migliorare e sviluppare la qualità ed efficacia dei servizi offerti.

Rafforzata nella gestione economica e finanziaria, oggetto di investimenti operativi di grande rilevanza, pronta all'ingresso di giovani e competenti risorse umane, forte dei suoi valori di solidarietà, attenzione ai più deboli e di perequazione tra territori, consapevole della propria responsabilità sociale, **Arst è oggi sempre più pronta ad affrontare scenari e politiche per la mobilità in costante evoluzione** con la convinta fiducia di poter continuare a esserne il riferimento per i Sardi e per la Sardegna tutta.

Chicco Porcu





ARST LIFE Deposito MetroCagliari, Piazza S.Gottardo, Monserrato 11:55 pm



RELAZIONE SULLA GESTIONE

RISULTATI DI SINTESI ESERCIZIO 2019

Con il Bilancio 2019 **la Società conferma l'equilibrio economico raggiunto nell'esercizio precedente e rafforza ulteriormente il trend positivo** dal punto di vista della gestione operativa, finanziaria e patrimoniale. Per meglio analizzare l'andamento 2019 riportiamo, nelle tabelle che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale sintetici degli anni 2019, 2018 e 2017 riclassificati secondo logiche gestionali.

CONTO ECONOMICO SINTETICO

VALORI IN EURO

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	124.572.998	121.154.787	2,8	111.509.425
TOTALE COSTI OPERATIVI	121.212.855	121.488.419	(0,2)	115.237.114
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	68.246.782	70.873.686	(3,7)	71.286.454
VALORE AGGIUNTO	71.606.925	70.540.054	1,5	67.558.765
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	3.360.143	(333.632)	1.107,1	(3.727.689)
AMMORTAMENTI NETTI (1)	939.547	1.629.420	(42,3)	1.531.839
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2)	838.523	35.773	2.244,0	1.795.988
EBIT	1.582.073	(1.998.825)	179,2	(7.055.516)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.495.398)	(3.041.688)	18,0	(2.234.122)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE	1.345.756	5.151.085	(73,9)	244.027
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	432.431	110.572	291,1	(9.045.611)
IMPOSTE SUL REDDITO	(351.929)	(87.184)	(303,7)	(352.865)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	80.502	23.388	244,2	(9.398.476)
CASH FLOW (1+2+3)	1.858.572	1.688.581	10,1	(6.070.649)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO

VALORI IN EURO

	2019	2018	Δ %	2017
CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	18.261.880	27.844.706	(34,4)	33.648.902
ATTIVO FISSO (B)	86.599.086	40.620.541	113,2	43.925.354
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	104.860.966	68.465.247	53,2	77.574.256
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	85.156.043	48.840.827	74,4	57.973.223
CAPITALE NETTO (E)	19.704.923	19.624.420	0,4	19.601.033
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	104.860.966	68.465.247	53,2	77.574.256

Il **Conto Economico** evidenzia il trend di crescita dei **ricavi operativi** (+ 2,8% vs 2018; + 11,7% vs 2017) frutto, rispetto al 2018, principalmente dell'incremento dei ricavi da traffico e rispetto al 2017, del lavoro di revisione delle modalità di applicazione dei contratti che ha consentito una più puntuale copertura degli obblighi di servizio assolti.

Il **valore aggiunto** generato nell'esercizio è stato pari a 71.606.925 euro in aumento dell'1,5% rispetto al 2018, principalmente in ragione del calo della **spesa per il personale** come esposto con maggior dettaglio nelle sezioni "*Costi Operativi*" e "*Informazioni Attinenti al Personale*".

Il **marginale operativo (EBITDA)** è pari a 3.360.143 euro, in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente, dove risultava negativo per 333.633 euro. Migliora per 546.290 euro anche il **saldo delle attività finanziarie**, soprattutto, grazie alla rinegoziazione delle condizioni di pagamento dei fornitori commerciali e alla positiva conclusione di alcuni contenziosi fiscali.

Il **risultato netto finale** è pari a 80.502 euro, raggiunto grazie a una sopravvenienza attiva di 1,34 milioni di euro relativi, in gran parte, alla chiusura della transazione per il clearing dei ricavi da bigliettazione integrata, relativo agli esercizi 2016-2019, dell'Area Metropolitana di Cagliari.

L'analisi dello **Stato Patrimoniale** evidenzia un **saldo in crescita** per 9.663.329 euro **della differenza tra gli incrementi dell'attivo fisso (+113%) e del passivo consolidato (+74%)** a testimonianza del rafforzamento patrimoniale di lungo termine operato dalla Società che ha riguardato principalmente: l'ultima quota dell'immobile adibito a sede centrale (euro 4.936.000); il pagamento del TFR per i dipendenti andati in quiescenza nel corso del 2019 (euro 2.396.000); la riduzione del fondo cause con la risoluzione di alcuni importanti contenziosi (euro 1.346.000); la quota a carico di ARST per l'acquisto di nuovi Bus per i servizi su Gomma (euro 556.000).

Questo rafforzamento sul medio-lungo termine è avvenuto, però, in larga parte a discapito del **capitale circolante netto (-34,4%)** con un allungamento dei tempi di pagamento dei fornitori commerciali che, però, grazie alle iniziative descritte precedentemente (vedi sopra saldo delle attività finanziarie), non ha impedito un'importante diminuzione degli interessi moratori.

Grazie al progressivo allungamento dell'orizzonte temporale dei contratti di servizio con RAS, avviato nel 2019 e ancora in corso nel 2020, sarà finalmente possibile per la Società **negoziare l'apertura di una importante linea di credito di medio-lungo termine**. Questa operazione consentirà di aumentare sia il **capitale investito** che

il **capitale circolante**, ottimizzando ulteriormente gli oneri finanziari della gestione operativa e realizzando un miglior allineamento temporale tra debiti e crediti in scadenza.

Le considerazioni sopra esposte trovano conferma nel netto miglioramento degli **indici di redditività, produttività ed efficienza** (vedi par. “*Principali Indicatori di Performance*” all’interno della sezione “*Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria*”). Il **ROI e il ROS**, da negativi, **raggiungono rispettivamente il 3,9% e il 2,8%**. Tra gli indici di produttività **cregono, di oltre il 5%, sia i Ricavi pro Capite che il Valore Aggiunto pro Capite**. Rimangono costanti, al netto dei contributi regionali in conto impianti, gli indici di rotazione degli Asset, mentre migliora il **turnover del capitale circolante** che, nel corso dell’esercizio, passa da 3,8 a 5,4 anche se questa ottimizzazione ha i limiti descritti in precedenza.

Migliora nettamente la **posizione finanziaria netta** che passa da negativa a un valore di circa 6 milioni di euro.

Si rimanda alle sezioni successive per una puntuale descrizione degli andamenti delle 9 distinte linee di attività attraverso le quali opera la Società.

In definitiva, le azioni adottate dalla Società nell’arco di 24 mesi (dalla fine del 2017 a tutto il 2019) hanno consentito di **invertire la tendenza negativa che si era manifestata nel 2016** e di affrontare positivamente le scadenze più immediate.

Per la prospettiva **rimane fondamentale la ridefinizione del contratto di trasporto pubblico per i servizi automobilistici** automobilistici che, attualmente, presenta le maggiori criticità dal punto di vista della corretta compensazione degli oneri di servizio pubblico.

Sul lato dei servizi ferroviari la sottoscrizione, nel corso del 2019, dei nuovi contratti di servizio per la gestione della infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria e del contratto ponte per i servizi di trasporto pubblico ferroviari e metrotranviari, **consentiranno, nel prossimo esercizio, un migliore equilibrio di queste attività dal punto di vista economico e finanziario**. Grazie a un più adeguato orizzonte operativo, la Società potrà proporre al Concedente nuovi investimenti in grado sia di migliorare la qualità dei servizi offerti che di promuovere, ulteriormente, la redditività dei contratti ferroviari e metrotranviari in modo da portarli in linea con gli standard di mercato.

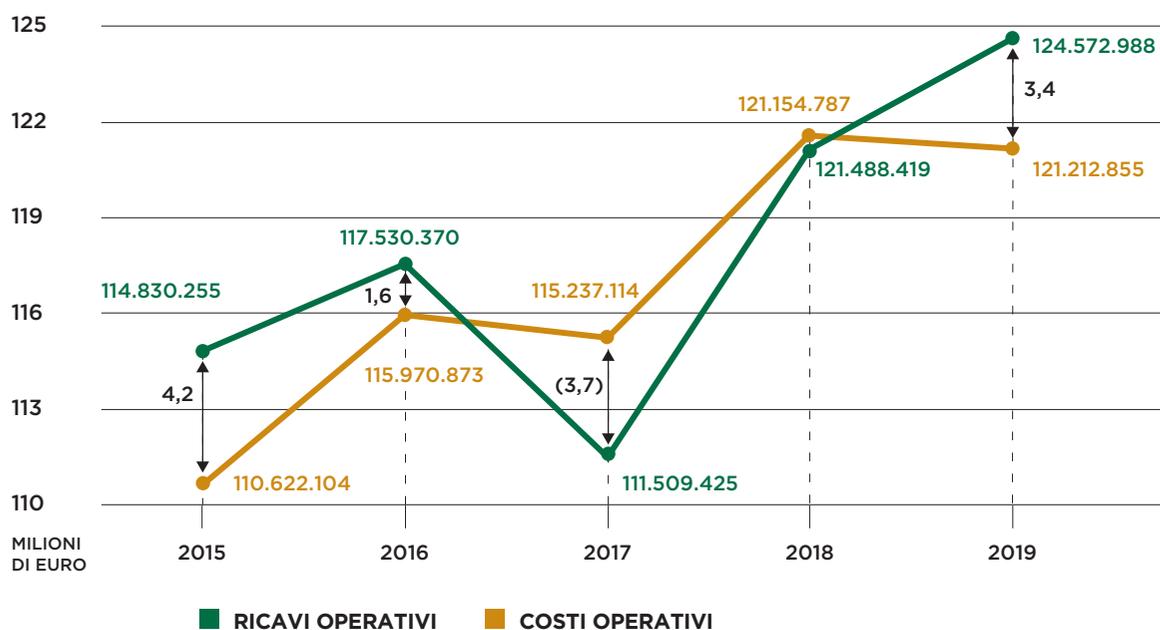
Ulteriori dati e approfondimenti sui risultati di esercizio sono reperibili nelle sezioni relative alle singole linee di attività, nella sezione sull’*Andamento della Gestione Economica, Finanziaria e Patrimoniale* e nella *Nota Integrativa*.

Il Piano di Rilancio e le sue Ricadute

I risultati positivi della gestione 2019 sono il frutto di quello che possiamo definire, ai fini dell'esposizione in questo Annual, come **un vero e proprio Piano di Rilancio**.

Tale Piano, **avviato a fine 2017**, ha prodotto effetti facilmente riscontrabili analizzando l'andamento operativo degli esercizi 2015-2019.

RICAVI E COSTI OPERATIVI - TREND 2015-2019



L'analisi del trend operativo 2015-2019 mostra un netto segno di deterioramento a partire dal 2015, ovvero, la progressiva riduzione del margine operativo che passa da 4,2 milioni di euro a 1,6 milioni di euro nel 2016 e poi diventa negativo, per 3,7 milioni di euro, nel 2017. Questa involuzione è stata causata da **3 fattori principali**:

- 1. l'impatto del nuovo contratto nazionale di categoria, CCNL 2015** (3,9 milioni di euro all'anno, a regime nel 2018) non coperto da risorse statali e/o regionali, a differenza dei precedenti rinnovi;
- 2. i maggiori oneri di manutenzione** (circa 10 milioni di euro all'anno) derivanti dall' esplodere delle criticità legate alla crescente vetustà della flotta automobilistica il cui rinnovo è in capo al Concedente;
- 3. i minori ricavi da Titoli di Viaggio (TdV) rispetto alle previsioni contrattuali** (circa 11,7 milioni di euro di minori ricavi per anno), con conseguente insufficiente copertura dei costi industriali dei

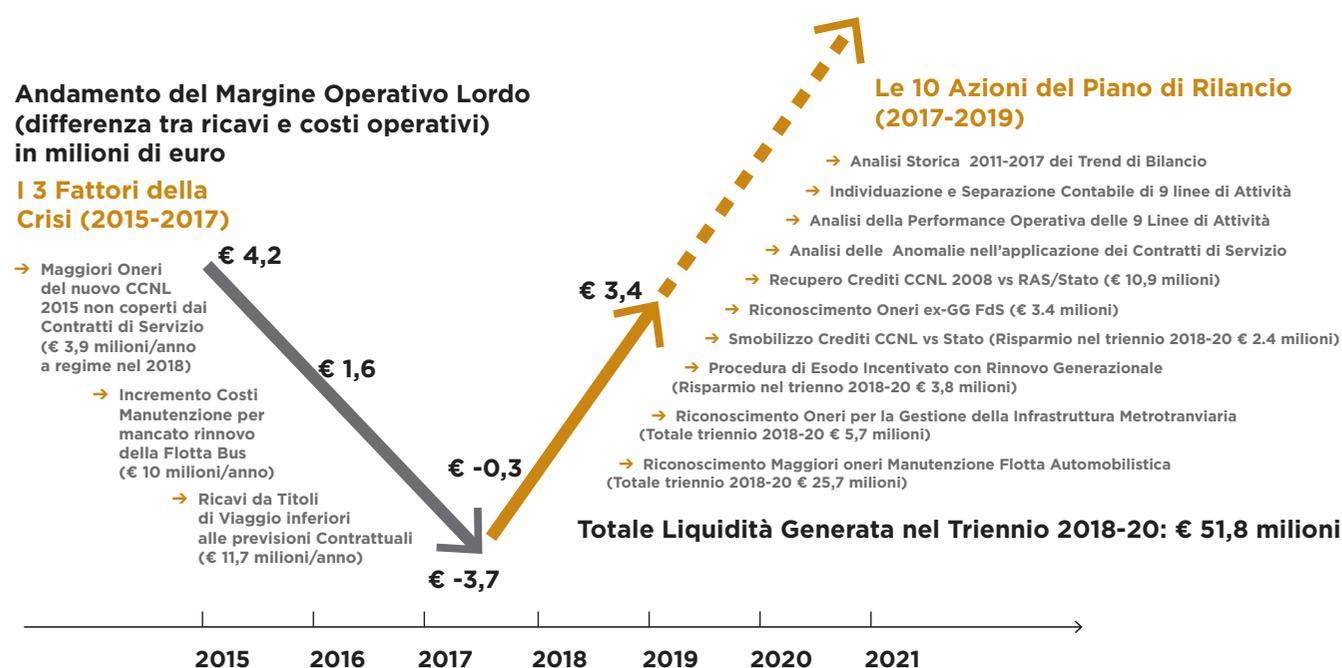
servizi automobilistici. Va ricordato che la Società non ha alcuna leva per incrementare i ricavi da traffico, essendo la pianificazione dei servizi e la politica tariffaria di competenza dell'Ente Concedente.

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, pari a circa 26 milioni di euro all'anno per l'effetto combinato dei tre fattori sopra richiamati, con rischio per la stessa continuità aziendale, la Società ha avviato, alla fine del 2017, un articolato Piano di Rilancio che ha affrontato numerosi aspetti della gestione operativa, economica e patrimoniale. L'infografica *"Dalla Crisi al Rilancio - Evoluzione della Performance Gestionale 2015 -2019"* evidenzia i 3 fattori di crisi e le 10 principali azioni del Piano.

DALLA CRISI AL RILANCIO

EVOLUZIONE DELLA PERFORMANCE GESTIONALE 2015 - 2019



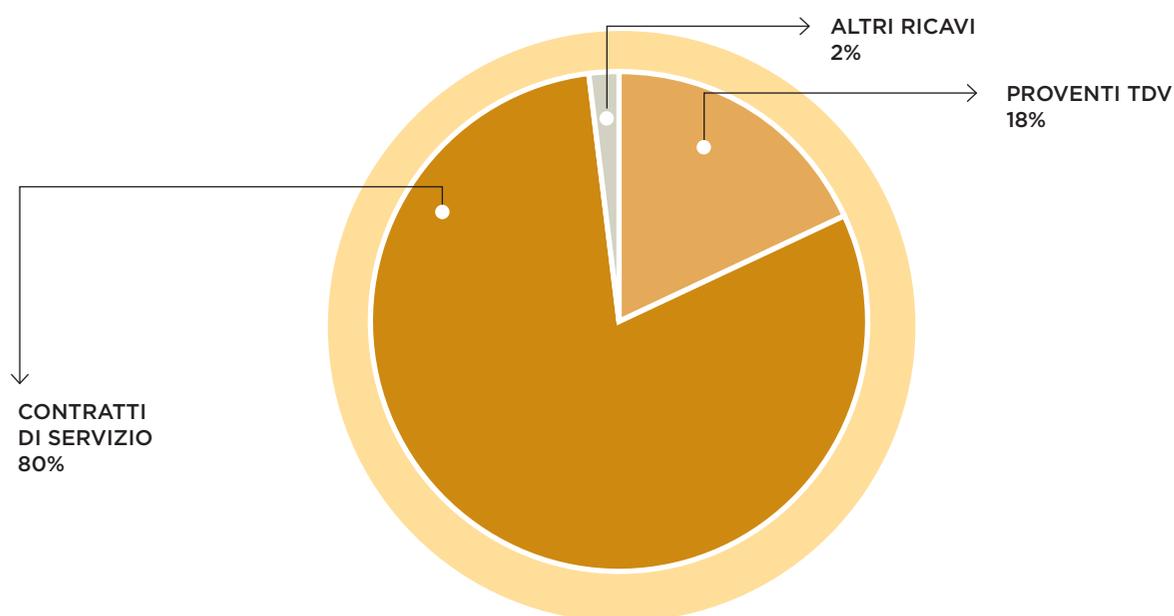
Le azioni completate hanno messo, complessivamente, a disposizione della Società, per il periodo 2017-2020, una **maggiore liquidità di quasi 52 milioni di euro**, un polmone finanziario che ha permesso alla Società di superare la fase di deterioramento della performance gestionale e di riprendere a operare con maggiore efficacia e tranquillità nell'adempimento dei propri obblighi di servizio.

Tale andamento trova piena conferma nel programma di valutazione del Rischio Aziendale e in particolare nella metodologia Z Score che illustra, in maniera efficace, come la Società si sia progressivamente e virtuosamente allontanata dalla zona a rischio di insolvenza. Maggiori dettagli sono riportati nella sezione *Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze*.

Ricavi Operativi

I ricavi aziendali sono rappresentati prevalentemente dai corrispettivi per i Contratti di Servizio (80%) e dai ricavi da traffico (18%). La parte restante è rappresentata dai ricavi legati ai Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e di Gestione del Patrimonio svolti sempre per RAS.

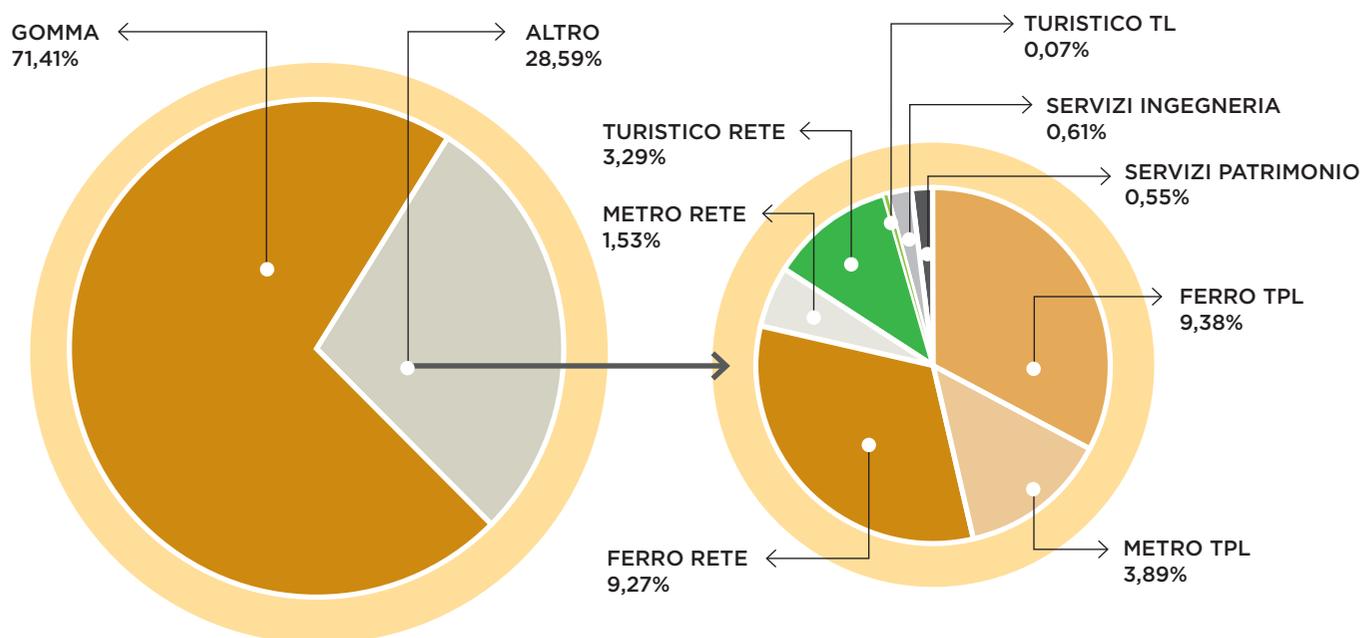
RICAVI PER TIPOLOGIA ANNO 2019



L'esercizio 2019 chiude con **i ricavi operativi in aumento** (+2,8%) rispetto al 2018, soprattutto, grazie ai maggiori corrispettivi dei contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico metrotranviario (+31%) e ai ricavi da Titoli di Viaggio (TdV) che registrano un incremento del 10,5%.

In rapporto ai ricavi totali da corrispettivo e da traffico (TdV), i Servizi su Gomma rappresentano il 71,4%, il TPL Ferroviario e Metrotranviario il 13,27% (9,38+3,89%), le attività di gestione della Infrastruttura Ferroviaria e Metrotranviaria il 10,8% (9,27+1,53%), la gestione della infrastruttura Ferroviaria turistica il 3,29% e gli altri ricavi l'1%.

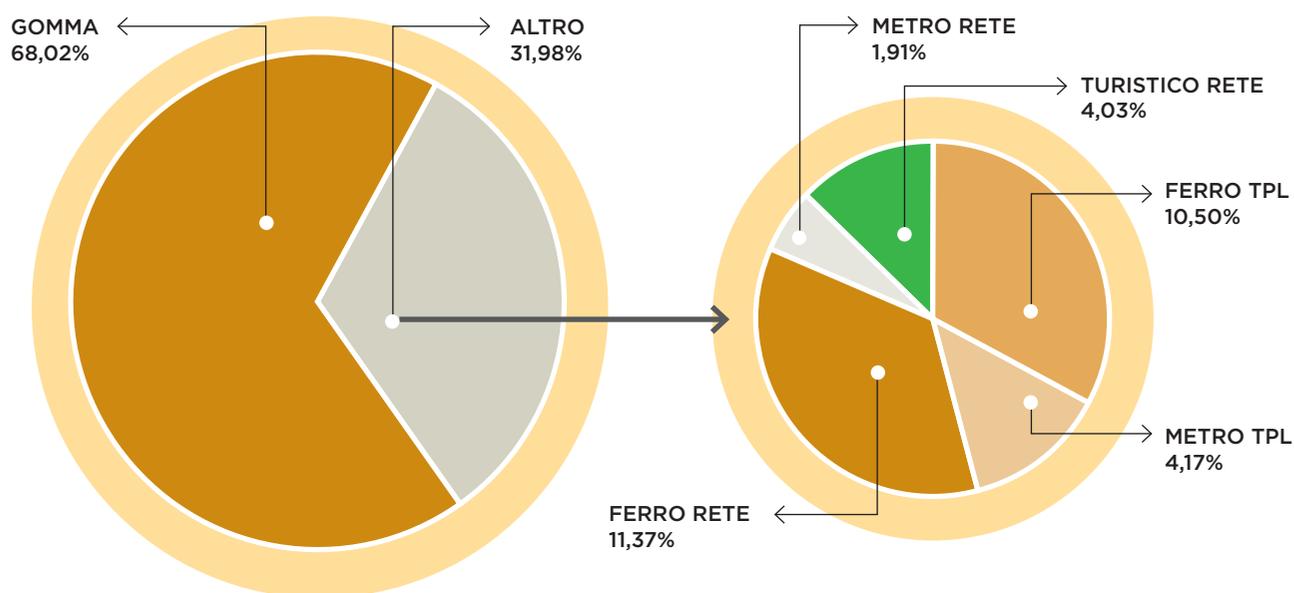
RICAVI TOTALI PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2019



Ricavi da Contratti di Servizio

I corrispettivi da Contratti di Servizio erogati dalla Regione Sardegna nel 2019 sono stati pari a circa 99,8 milioni di euro, facendo registrare un aumento del 1,4% rispetto all'anno precedente.

RICAVI DA CORRISPETTIVI CDS PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2019



La variazione registrata nei corrispettivi è dovuta, per il contratto Bus, all'adeguamento all'indice dei prezzi al consumo ISTAT, mentre, per i servizi metrotranviari, ad un significativo incremento delle percorrenze per la cui descrizione si rinvia alla sezione *Trasporto Pubblico Metrotranviario*.



ARST LIFE Biglietteria, Piazza Repubblica, Cagliari 2:30 pm



Ricavi da Titoli di Viaggio

I ricavi da Titoli di Viaggio per Servizi di TPL ammontano, per il 2019, a **22.124.054 euro**, in aumento dell' 11,1% rispetto al 2018. Tale incremento, principalmente imputabile alla linea di attività Trasporto Pubblico su Gomma, è da ricondurre in larga misura alle agevolazioni tariffarie messe in campo dalla RAS a favore degli studenti. Infatti, al fine di **favorire la mobilità sostenibile e contrastare la dispersione scolastica, la RAS** con la legge di stabilità 2019 (L.R. 48 del 28.12.2018) **ha previsto uno stanziamento annuo**, per il triennio 2019-2021, pari a 10.500.000 di euro per ulteriori agevolazioni tariffarie rivolte agli studenti.

Tale misura è stata attuata applicando un semplice sistema di scontistica articolato su due percentuali (60% e 80%), legate alla capacità reddituale dell'utenza. La nuova politica regionale di incentivo all'uso del mezzo pubblico da parte della popolazione studentesca, ha generato un aumento degli abbonamenti studenti, soprattutto di quelli annuali. Ciò denota che **la domanda è elastica** per cui a una riduzione della tariffa ha corrisposto un incremento della quantità di TdV acquistati.

Va ricordato che la Società, operando in un regime di obblighi di servizio puntualmente definiti in specifici contratti di Trasporto Pubblico Locale, **non ha alcuna leva per incidere, in maniera significativa, sui ricavi da titoli di viaggio** essendo tariffe, linee, numero di corse e tipologia del servizio, stabiliti dall'Ente Concedente.

RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO TPL PER MODALITÀ 2017-2019

VALORI IN EURO

	2019	2018	Δ %	2017
GOMMA	20.232.139	18.352.528	10,2	20.461.249
FERRO	1.206.556	1.180.423	2,2	869.637
METRO	685.359	388.818	76,3	421.932
TOTALE	22.124.054	19.921.769	11,1	21.752.818

Ad aprile 2020 è stata finalmente risolta la situazione che si trascina da anni, relativa alla mancata **ripartizione dei proventi da titoli di viaggio integrati (clearing) sulle linee Metro di Cagliari**. Dopo svariate iniziative della Società per arrivare a una soluzione, su impulso decisivo della Direzione Generale dei Trasporti RAS, si è proceduto alla firma di un accordo con l'Azienda Urbana che ha portato alla chiusura del contenzioso per gli anni 2016, 2017, 2018 e 2019. L'incremento dei ricavi Metro per il 2019 è legato interamente alla positiva chiusura dell'accordo sul clearing per MetroCagliari.

Complessivamente il numero di passeggeri trasportati nel 2019 è cresciuto di circa il 10%, con un incremento importante nel servizio automobilistico extraurbano ed urbano, mentre i servizi ferroviari registrano una lieve contrazione a causa delle chiusure prolungate per lavori indifferibili di manutenzione straordinaria che, nel corso del 2019, hanno interessato le linee ferroviarie Isili-Monserrato, Sassari-Alghero.

Su MetroCagliari i passeggeri trasportati sono in lieve aumento (2.404.060 passeggeri trasportati), mentre su MetroSassari si registra la contrazione più importante -54% (295.405 passeggeri trasportati nel 2019) a causa di una chiusura prolungata dovuta a lavori di manutenzione e a un incidente che ha provocato l'interruzione del servizio per diversi mesi dell'anno, come descritto dettagliatamente nella sezione *Principali Accadimenti del 2019*.

Maggiori dettagli sono riportati nelle specifiche sezioni dedicate alle singole linee di attività.

PASSEGGERI TRASPORTATI PER MODALITÀ

	2019	2018	2017
AUTOBUS EXTRA URBANO	18.097.826	15.900.000	16.225.000
AUTOBUS URBANO	1.510.634	1.258.000	1.224.000
METRO	2.699.465	3.023.000	3.065.000
TRENO	1.087.194	1.181.400	1.100.000
TOTALE	23.395.119	21.362.400	21.614.000

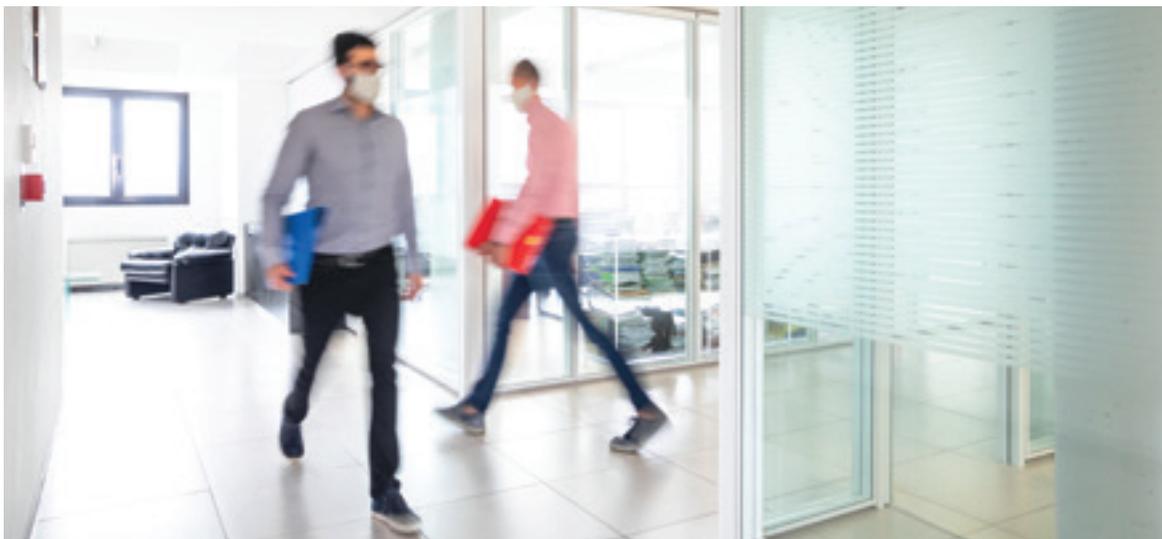
I Costi Operativi

I **costi operativi** sono rimasti invariati rispetto all'esercizio precedente (-0,2%).

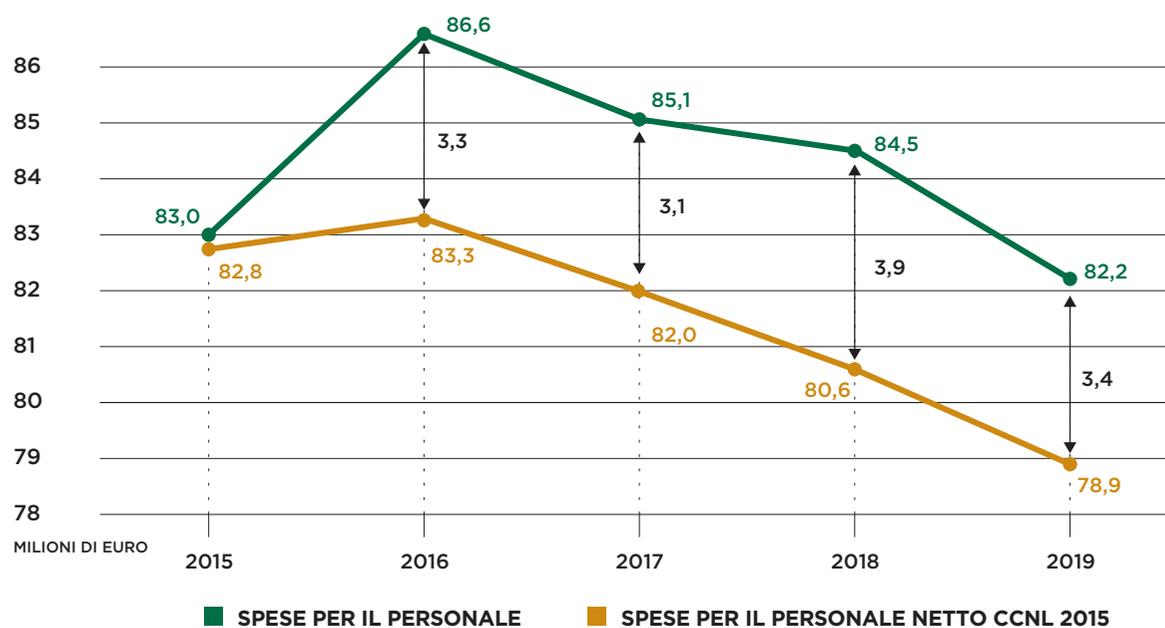
In particolare i **costi del personale** sono in diminuzione (-3,7%) rispetto al 2018. Questo risultato è legato al numero medio di addetti del personale che è calato, rispetto all'anno precedente, da 2.109 a 2.044 unità.

Va evidenziato, però, che attualmente l'Azienda è sotto organico e sono in corso selezioni per l'assunzione di nuovo personale tecnico e amministrativo all'interno di un Piano già approvato dalla RAS. Tale Piano è fondamentale per adeguare la struttura organizzativa ai livelli necessari sia per svolgere la normale attività operativa che per far fronte agli adempimenti previsti nei nuovi contratti e nel rinnovato quadro regolatorio in materia di sicurezza ferroviaria. Per maggiori dettagli si rimanda alla sezione *"Informazioni Attinenti al Personale"* e alle specifiche sezioni sulle singole linee di attività.

L'infografica che segue riporta **l'andamento della spesa per il personale nel periodo 2015-2019**. L'andamento della linea ocra riguarda i costi al netto degli aumenti legati al nuovo CCNL 2015 i cui oneri, diversamente dai precedenti rinnovi CCNL, non sono stati coperti da RAS. La linea verde indica i costi comprensivi del rinnovo CCNL. È facile notare come nella situazione a regime 2018, **i maggiori oneri del nuovo contratto di lavoro, sono stati pari a 3,9 milioni euro** riassorbiti, per oltre 2 milioni di euro, dalle ricadute della procedura di esodo incentivato con rinnovo generazionale, messo in campo dalla Società nel corso del 2018 e concluso nel 2019, con l'assenso della RAS e con l'accordo delle OO.SS.



SPESA PER IL PERSONALE 2015-2019



L'elevata età media dei rotabili impatta in modo particolare sul notevole incremento (+17,5%) delle **spese di manutenzione**.

Come specificato nelle sezioni dedicate al TPL su Gomma e su Ferro, l'**Amministrazione regionale ha avviato negli ultimi anni un'importante attività di rinnovo del parco rotabili** ferroviari e automobilistici. Sono stati inseriti in servizio 9 nuovi treni (su un totale di 25) e messe a disposizione risorse per ulteriori 6, per **un totale di 15 nuovi treni** pari a circa 75 milioni di euro di investimenti. Grazie al recupero di 150 milioni di euro di fondi FSC, gestiti dal MIT, **è stato avviato il rinnovo integrale della flotta automobilistica, per circa 500 nuovi mezzi**.

L'inserimento in servizio dei nuovi rotabili ferroviari e automobilistici è stimato possa completarsi entro il 2022. Questo importantissimo investimento regionale consentirà, in prospettiva, sia di garantire una migliore qualità del servizio per gli utenti sia di recuperare ulteriori margini di efficienza operativa. In particolare, **l'anzianità della flotta Bus tornerà ai livelli del 2008, ovvero, al di sotto della media europea di 7 anni** e, anche grazie alla positiva incidenza dei nuovi mezzi a trazione ibrida (elettrico-termica) e/o elettrica consentirà importanti risparmi operativi stimati in oltre 10 milioni di euro per anno.

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

ARST opera costantemente con l'obiettivo di migliorare il proprio standard di servizio dei propri servizi multimodali di trasporto pubblico locale su gomma, ferrovia e metrotranvia. In funzione di questo obiettivo la Società effettua annualmente un'indagine sulla customer satisfaction per misurare il livello di qualità percepita e le variazioni nel tempo del livello di soddisfazione dei servizi da parte dei propri utenti. Lo studio, che segue, è stato realizzato nel corso del 2019 da una società specializzata del settore.

Lo studio è stato realizzato con una metodologia integrata che ha previsto la somministrazione delle interviste mediante: rilevazione face-to-face; questionario auto-compilato con distribuzione diretta ai passeggeri; rilevazione on-line accessibile presso il portale aziendale www.arst.sardegna.it.

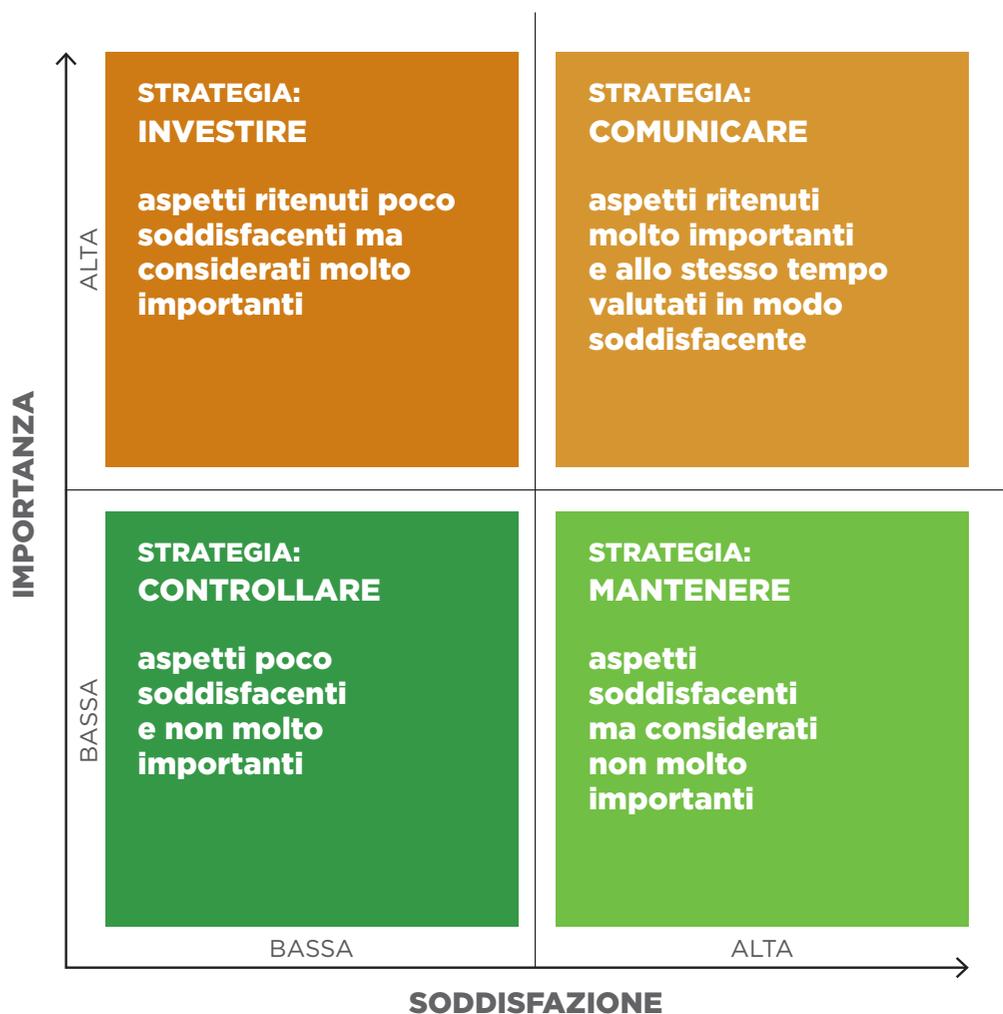
L'universo di riferimento era costituito dagli utenti del trasporto pubblico locale extraurbano e urbano su gomma, ferroviario e metrotranviario. **Il campione degli intervistati** era rappresentativo delle diverse sedi territoriali aziendali, che corrispondono, all'incirca, alle vecchie otto province e delle diverse modalità di trasporto erogati dall'Azienda. Le interviste sono state svolte in diversi orari della giornata.

In particolare il numero totale di utenti intervistati è stato di 7.004 con 5.200 interviste per il servizio Automobilistico (74%), 1.027 interviste per il servizio Ferroviario (15%) e 777 per quello Metrotranviario (11%).

Obiettivo della ricerca era ottenere, sulla base dell'importanza e della soddisfazione dei fattori del servizio secondo gli utenti, **una mappa di posizionamento (Quadrant Analysis)** utile per individuare il tipo di strategia da adottare tra INVESTIRE, COMUNICARE, CONTROLLARE, MANTENERE rispetto ad ogni fattore del servizio.

Sulla base delle valutazioni degli utenti, per ciascun fattore del servizio è stato calcolato con l'analisi di regressione lineare multipla il suo livello di importanza rispetto al giudizio complessivo. Nella mappa l'asse orizzontale riporta il voto medio delle valutazioni di soddisfazione per ogni fattore e l'asse verticale il livello di importanza assegnato dagli utenti.

STRUTTURA MAPPA DI POSIZIONAMENTO



Servizio Automobilistico

Il Profilo degli Utenti

Tra gli utilizzatori del servizio Automobilistico si rileva una **maggioranza femminile (53%)**, ancor più netta in ambito Urbano.

Il servizio extraurbano si caratterizza per una forte presenza di giovanissimi (fino a 18 anni) mentre nell'ambito del **trasporto urbano si osserva una presenza maggiore delle fasce adulte tra 31 e 65 anni.**

Il 55% degli utenti è rappresentato dagli studenti, con percentuale particolarmente alta nell'ambito del servizio extraurbano, in coerenza con la forte presenza di utenti giovani che caratterizza questo servizio; **il 23% da lavoratori** e la restante parte da altre tipologie di utenti.

Tra i livelli di scolarizzazione, il 7% degli utenti è in possesso di una laurea, il 38% è in possesso di un diploma e il 47% di una licenza media inferiore.

In conformità con il profilo emerso, **una percentuale elevata di spostamenti viene effettuata per motivi di studio**, soprattutto nell'ambito del servizio extraurbano.

Il trasporto urbano evidenzia una maggiore distribuzione delle motivazioni d'uso con buona presenza, accanto ai motivi di studio, di utilizzo legato a tempo libero, a lavoro e ad altre motivazioni.

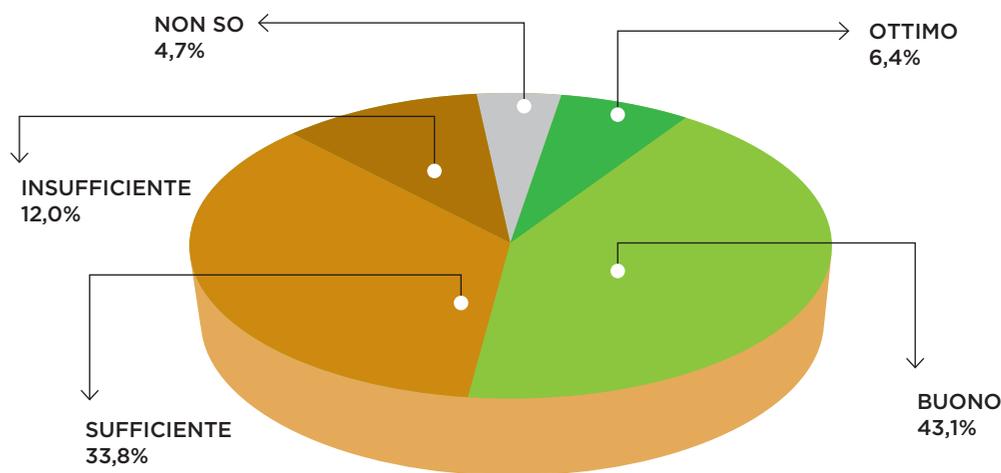
Il servizio è utilizzato in genere da molto tempo, spesso da oltre cinque anni; la frequenza d'uso è elevata, con più del 46% di soggetti che se ne serve tutti i giorni della settimana.

Il Gradimento del Servizio

I risultati della Customer Satisfaction per il servizio Automobilistico registrano un gradimento positivo: **l'83,3% dei clienti è soddisfatto del servizio e quasi il 50% lo considera "buono" o "ottimo"**.

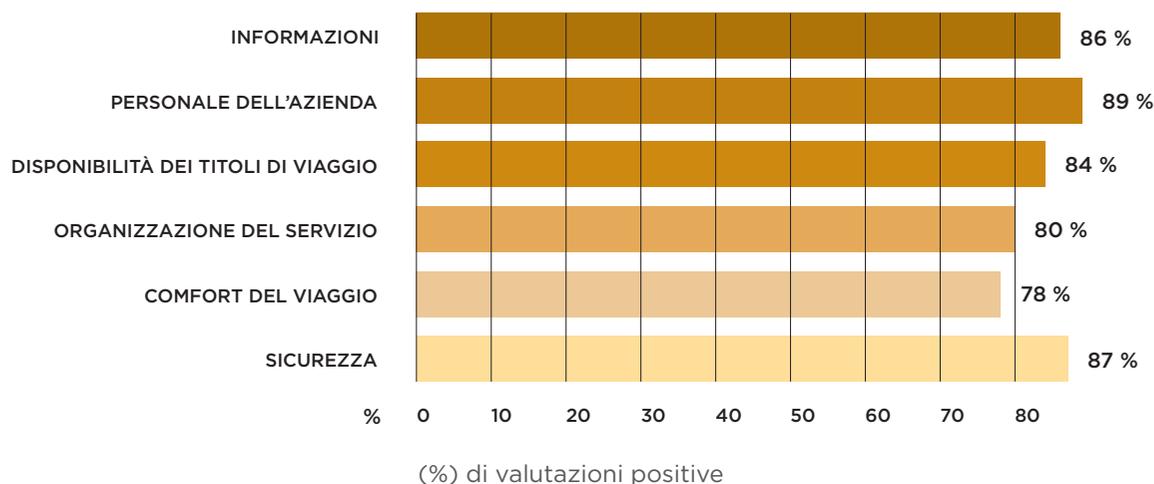
L'analisi nell'articolazione per tipologia di servizio, urbano e extraurbano, evidenzia un gradimento ancora più alto tra gli **utenti del servizio urbano che esprimono un giudizio positivo nel 97% dei casi**.

SERVIZIO AUTOMOBILISTICO. GRADIMENTO DEL SERVIZIO



La cortesia verso il cliente è stata **valutata positivamente dall'89% degli utenti**, le informazioni fornite sul servizio sono state valutate positivamente **dall'86% degli utenti**.

SERVIZIO AUTOMOBILISTICO. FATTORI ANALIZZATI



Analizzando i risultati della mappa di posizionamento si rileva come il comfort e l'organizzazione del servizio, intesa come puntualità, **rappresentano le aree di miglioramento per il servizio automobilistico**, ossia quegli elementi per i quali un incremento nella valutazione della loro qualità percepita determina – data la loro importanza – un significativo miglioramento della valutazione complessiva del servizio. La flotta attuale con un'età media di 13 anni rappresenta l'attuale criticità della qualità del servizio erogato, dalla quale può derivare un comfort e un'organizzazione non in linea con le aspettative degli utenti. Per affrontare questa criticità è in corso il rinnovo della flotta che si prevede possa completarsi intorno al 2022.

Dal punto di vista delle strategie di comunicazione è significativo il posizionamento sulla mappa del **fattore sicurezza**, la cui valutazione ampiamente positiva e la forte rilevanza lo portano a essere un elemento su cui realizzare campagne informative, segnalandone la buona valutazione e soddisfazione da parte degli utenti.

Anche i giudizi positivi sulle attività di **informazione** sul servizio, sulla cortesia del **personale** e sulla **disponibilità** dei titoli di viaggio, rappresentano aspetti positivi importanti per un'azienda che opera sull'intero territorio regionale, sui quali è importante garantire la stessa attenzione fino ad ora assicurata.





 ARST LIFE **Autobus Cagliari-Vallermosa, Cagliari** 8:40 am

SERVIZIO AUTOMOBILISTICO. MAPPA DI POSIZIONAMENTO



L'evoluzione positiva delle valutazioni appare diffusa, con una tendenza generale alla crescita delle valutazioni di livello "buono" per i diversi aspetti.

A questo proposito si segnala che le nuove politiche di marketing implementate hanno avuto un impatto immediato sugli utenti, con un livello di insoddisfazione che si riduce di anno in anno: ARST è stata, infatti, tra le prime aziende ad entrare nel circuito di Google Transit e la prima ad entrare nella piattaforma di Moovit, offrendo agli utenti un'ampia scelta di modalità di consultazione dei servizi erogati.

Inoltre, dal 2018 ARST porta avanti una politica di facilitazione di lettura degli orari dei servizi pubblicati sui propri canali con una nuova veste grafica user-friendly.

Servizio Ferroviario

Il Profilo degli Utenti

La maggioranza degli utilizzatori del servizio ferroviario è di **sesso femminile (57%)**. Sono presenti utilizzatori di tutte le fasce di età, in particolare giovani e giovanissimi; gli adulti sono presenti in modo significativo nella linea Monserrato-Isili.

Il 42% degli utenti sono studenti e il 34% lavoratori e conseguentemente, il motivo degli spostamenti è, in ordine di importanza, studio e lavoro. È laureato il 9% degli utenti, il 46% ha un diploma e il 43% la licenza media.

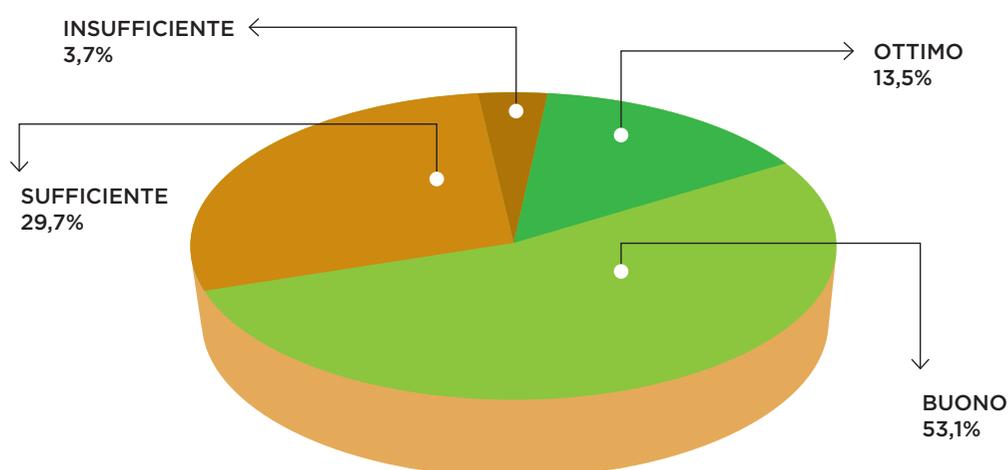
Il servizio ferroviario ha un elevato livello di fedeltà con utilizzi protratti nel tempo, spesso da oltre cinque anni con una frequenza quasi giornaliera nella maggioranza dei casi.

Il Gradimento del Servizio

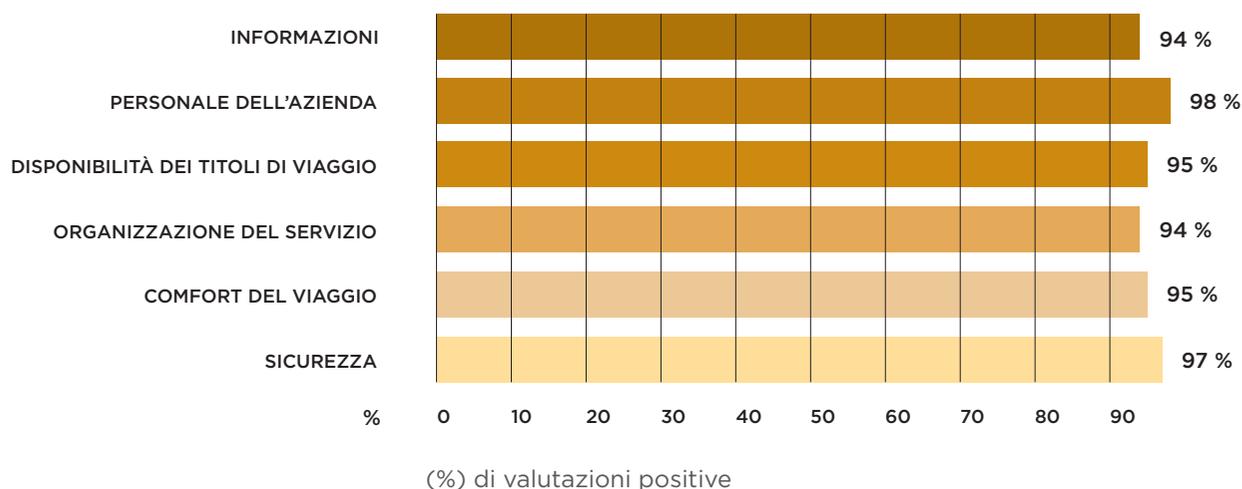
Oltre il 96% degli utenti del servizio Ferroviario dà un giudizio positivo sul servizio erogato mentre la valutazione è insufficiente in meno del 4% dei casi.

I fattori del servizio analizzati registrano, anche presi singolarmente, **valutazioni positive molto elevate, con percentuali oscillanti tra il 94% e il 98%**

SERVIZIO FERROVIARIO. GRADIMENTO DEL SERVIZIO



SERVIZIO FERROVIARIO. FATTORI ANALIZZATI



Analizzando i risultati della mappa di posizionamento del servizio ferroviario si rileva - come nel servizio automobilistico - che il **comfort e l'organizzazione del servizio**, intesa come puntualità, **sono le aree di miglioramento più importanti** perché impattano in maniera determinante sulla valutazione complessiva del servizio.

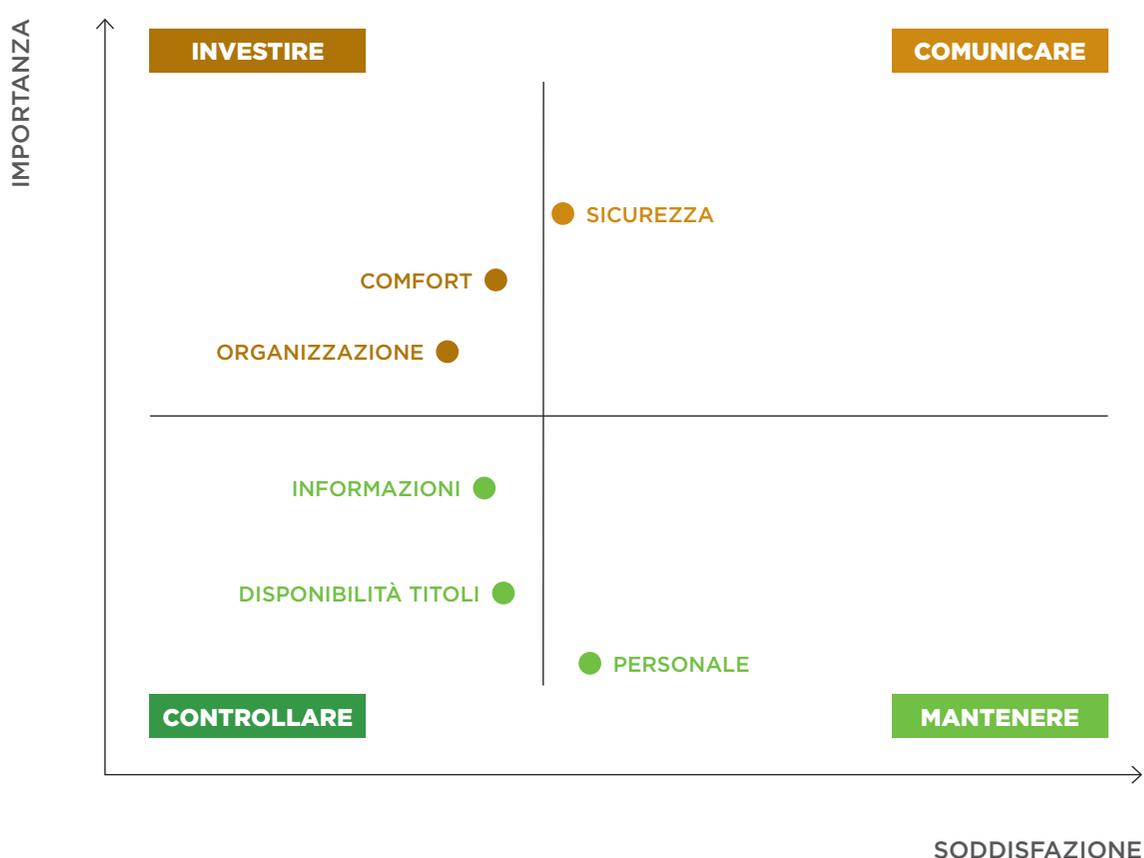
Anche nel settore ferroviario, la flotta attuale rappresenta il punto nevralgico della qualità effettiva e percepita del servizio come, per esempio, dimostrato soprattutto dagli utenti della linea Monserrato-Isili le cui aspettative restano disattese. Il rinnovo della flotta potrebbe quindi produrre in futuro una crescita delle valutazioni legate a comfort e maggiore efficienza, con conseguente miglioramento della valutazione complessiva del servizio. A questo proposito, dal 2017 su tutta la rete ferroviaria ARST è iniziato il rinnovo della flotta dei treni che presumibilmente si completerà nel 2023.

A parte le considerazioni sulla flotta, occorre sottolineare che le ferrovie isolate vivono attualmente una profonda e complessa fase di cambiamento a causa del passaggio di competenze da USTIF ad ANSF, gli enti di controllo.

Anche per il servizio ferroviario, secondo l'indagine **il fattore sicurezza è il punto di forza da comunicare** (soprattutto agli utenti occasionali e ai non-utenti), in virtù dell'importanza attribuita e della soddisfazione espressa dagli utenti. In particolare - dato che la sicurezza è il punto forza principale del servizio automobilistico, ferroviario e metrotranviario evidenziato dalla indagine sulla customer satisfaction - **la sicurezza non è solo un attributo dei servizi, ma un valore del brand ARST** che, per tale motivo, è un valido elemento sul quale realizzare campagne informative per incentivare l'uso del TPL. Oltre al giudizio positivo sul **personale**, una valutazione importante da mantenere e

confermare anche in futuro, occorre monitorare con attenzione le **informazioni** sul servizio e la **disponibilità dei titoli di viaggio**, che per ora appaiono marginali sia per l'importanza attribuita che per la soddisfazione espressa dagli utenti.

SERVIZIO FERROVIARIO. MAPPA DI POSIZIONAMENTO



Il trend delle valutazioni è in miglioramento e il giudizio insufficiente degli ultimi anni ha avuto un'evoluzione positiva progredendo verso valutazioni di livello nettamente buono rispetto alla qualità percepita dagli utenti in tutte le aree di servizio aziendale.

Tra gli elementi che hanno contribuito a questo sensibile miglioramento se ne possono segnalare due in particolare. Il primo è il **parziale rinnovo della flotta** che, dal 2017, ha consentito di mettere in circolazione nuovi treni sulle linee Sassari - Alghero, Sassari - Sorso e Macomer - Nuoro. Il secondo è il **comportamento del personale** il quale ha potuto partecipare ad un programma di formazione aziendale che aveva, tra i suoi obiettivi, il miglioramento delle capacità relazionali.



🕒 ARST LIFE **Posto Centrale di Controllo MetroCagliari, Monserrato** 10:43 am



Servizio Metrotranviario

Il Profilo degli Utenti

L'edizione 2019 dell'indagine di Customer Satisfaction si è focalizzata esclusivamente sul **servizio di MetroCagliari** a causa della lunga interruzione che ha caratterizzato MetroSassari.

Il 35% degli utenti sono studenti e ben il 42% lavoratori, un dato quest'ultimo sensibilmente più alto del servizio automobilistico e ferroviario che riflette l'importanza delle zone servite (Università, Policlinico) e la funzione di interscambio svolta da MetroCagliari tra il capoluogo e i Comuni limitrofi.

Il servizio è caratterizzato da una **leggera prevalenza maschile** tra gli utilizzatori. Il 13% degli utenti è laureato, il 53% ha un diploma e il 33% ha la licenza media inferiore. Gli utilizzatori appartengono a tutte le fasce di età, in particolare adulti e giovani adulti tra i 31 e i 65 anni. Il servizio viene utilizzato soprattutto per motivi di lavoro o studio, ma non manca una percentuale rilevante di utilizzo per motivi legati al tempo libero o alla salute.

Il servizio è utilizzato in genere da tempo: da almeno tre anni nel 27,7% dei casi o da più di cinque nel 27,8%; la frequenza d'uso è in larga parte settimanale, con percentuale più elevata dal lunedì al venerdì.

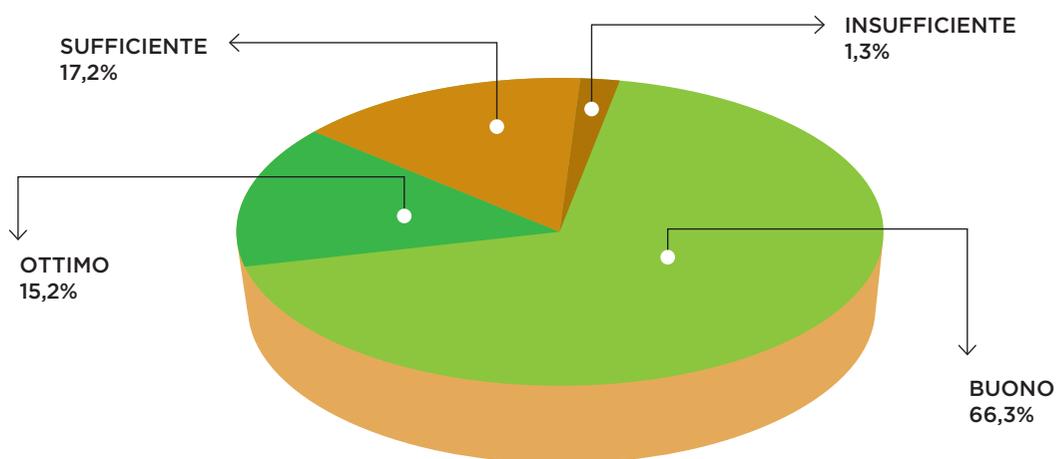
Il Gradimento del Servizio

Quasi il 99% degli utenti di MetroCagliari giudica positivamente il servizio.

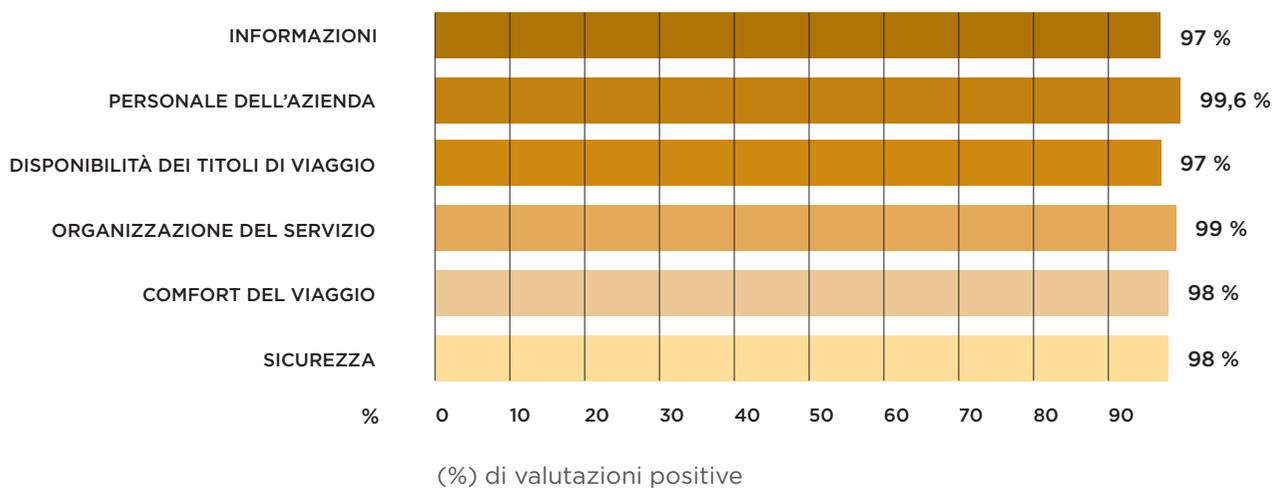
I fattori del servizio analizzati registrano, anche presi singolarmente, **valutazioni molto positive, sempre superiori al 97% che, nel caso del Personale, sfiorano il 100%**.

Da segnalare anche la valutazione dell'Organizzazione del servizio che, per 1 utente su 5, è ottima.

SERVIZIO METROTRANVIARIO. GRADIMENTO DEL SERVIZIO



SERVIZIO METROTRANVIARIO. FATTORI ANALIZZATI



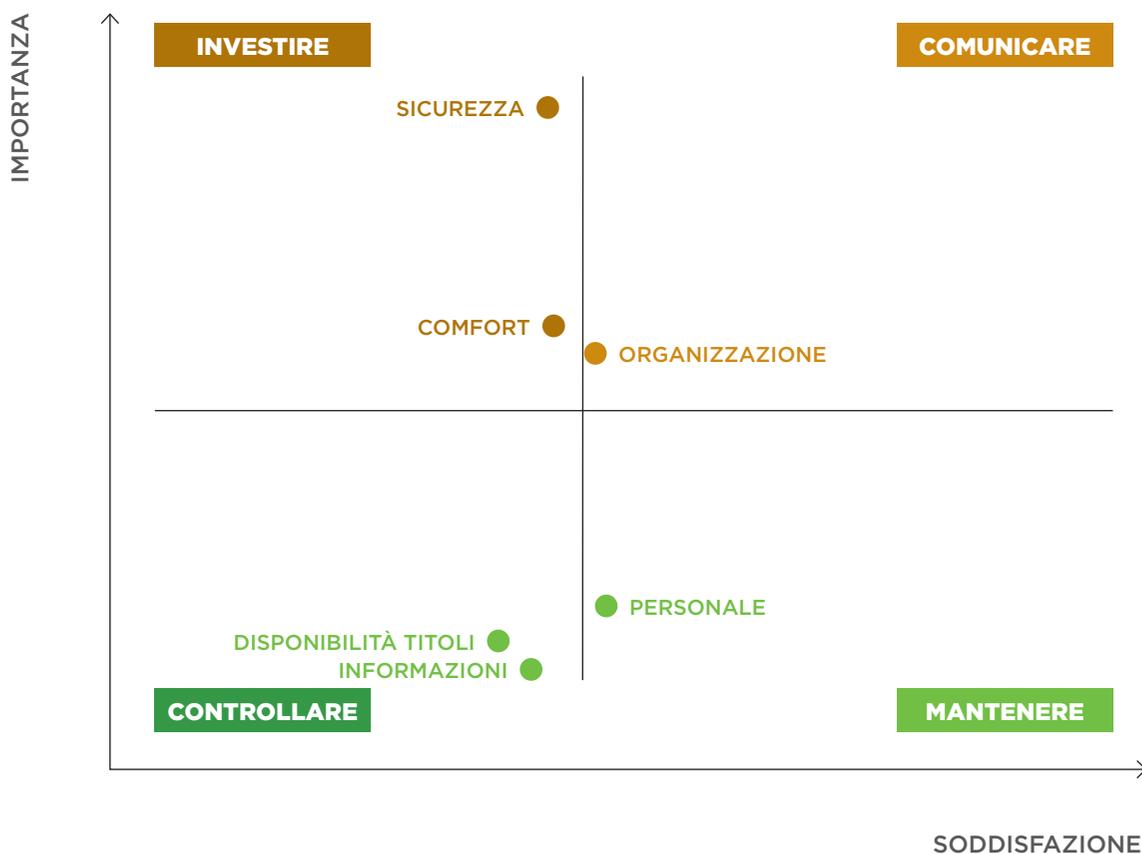
La caratteristica della mappa di posizionamento del servizio metrotranviario è **l'appiattimento dei valori di soddisfazione di tutti i fattori di servizio intorno ad un valore medio**, con differenze non particolarmente discriminanti tra i vari fattori. **Tutti i fattori presentano sostanzialmente lo stesso grado di soddisfazione.**

Per quanto riguarda invece l'importanza dei fattori del servizio, gli utenti hanno indicato con chiarezza che il **fattore decisamente più importante è la sicurezza e, ad una certa distanza nella mappa di posizionamento, il comfort e l'organizzazione.**

Questa consapevolezza dei fattori d'importanza e del loro livello di soddisfazione offre alla Società una interessante opportunità in chiave futura.

La Società ha, infatti, in corso importantissimi investimenti sia sulla sicurezza (automazione PL, ACCM, SMTP per oltre 87 milioni ed euro) sia per l'acquisto di nuovi rotabili (di cui 7 del valore di 35 milioni di euro già aggiudicati e in produzione) in particolare sulla linea Isili-Monserrato che, una volta completati entro il 2022, andranno prontamente comunicati sia per rafforzare il livello di gradimento del servizio sia nell'ottica di acquisire nuovi utenti.

SERVIZIO METROTRANVIARIO. MAPPA DI POSIZIONAMENTO



Anche per la metrotranvia si osserva una **crescita delle valutazioni positive rispetto agli anni precedenti**. In particolare nel 2019 crescono le valutazioni di livello “buono” in relazione a: informazioni, comportamenti del personale ed efficienza/organizzazione del servizio (puntualità, rispetto delle coincidenze). Tra gli interventi effettuati per venire incontro alle esigenze di mobilità degli utenti, **l’aumento della frequenza di MetroCagliari (ogni 10 minuti)** è stato accolto con particolare soddisfazione da parte dell’utenza.





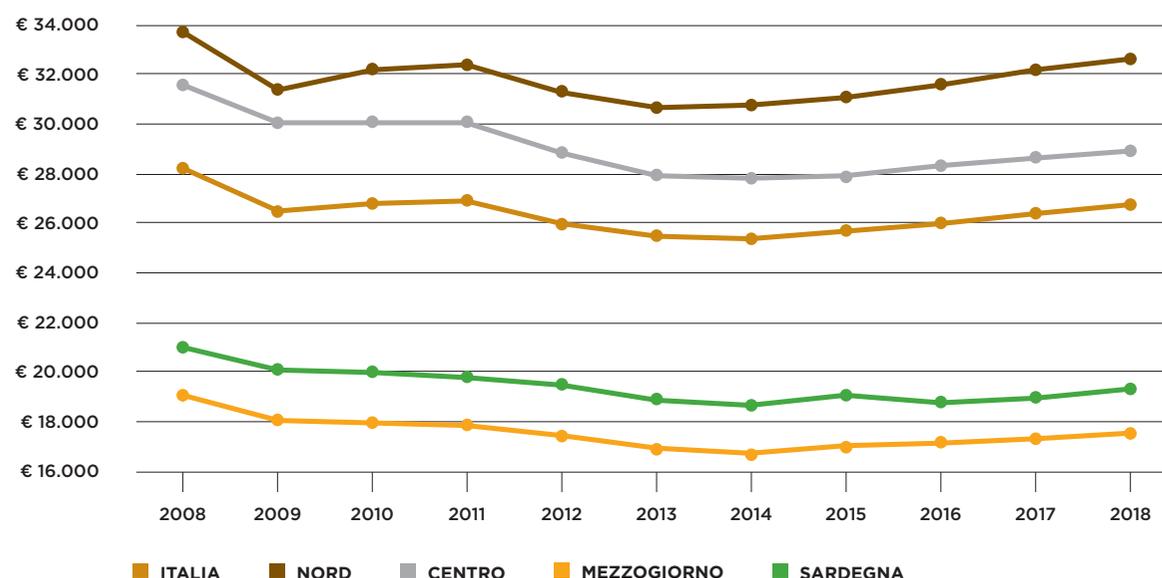
🕒 ARST LIFE **Fermata MetroCagliari dell'Argine, Monserrato** 7:15 am

IL QUADRO MACROECONOMICO REGIONALE

I dati ISTAT sui conti e aggregati economici territoriali riportano, per il 2018, un **PIL in termini reali, per la Sardegna, pari a 31,7 miliardi di euro** (espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2010). Nel 2018 la Sardegna registra un incremento del PIL dello 1,44% rispetto al 2017 e si colloca quattordicesima nella classifica delle Regioni italiane, con un PIL pro-capite pari al 72% di quello nazionale.

Il PIL sardo per abitante è pari a 19.290 euro, superiore ai 17.486 euro del dato medio registrato nelle Regioni del Mezzogiorno, ma inferiore al dato medio nazionale pari a 26.682 euro e, ancor più, al dato delle Regioni del Nord pari a 32.510 euro. In tutte le Regioni italiane si registra un tasso di crescita del PIL pro-capite positivo, con un 1,86% in Sardegna rispetto allo 0,76% del Mezzogiorno.

PIL PRO-CAPITE CONFRONTO ITALIA - SARDEGNA 2008-2018



La debole crescita del PIL è diretta conseguenza dell'andamento di due delle sue principali componenti, i consumi finali delle famiglie e gli investimenti. Entrambe le variabili, nel 2018, presentano una crescita positiva ma lieve.

La spesa delle famiglie per consumi finali nel 2018 è pari a 22,3 miliardi di euro.

Crescono i consumi medi per abitante, nel 2018 sono pari a 13.613 euro, con un aumento dell'1,13% 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 2018 è destinato all'acquisto dei Servizi, la cui spesa è pari a 6.660 euro (+1,65%), il 43,4% ai beni non durevoli (alimentari, prodotti per la cura della persona o della casa, medicinali, ecc.), la cui spesa è pari a 5.903 euro (+1,37%), solamente il 7% ai beni durevoli (autovetture, arredamento, elettrodomestici, ecc.), la cui spesa è pari a 964,5 euro (-1,35%).

La componente del PIL legata agli investimenti fissi lordi, in controtendenza rispetto agli anni passati, appare in lieve incremento. Ciò denota che, nel 2019, il clima di fiducia delle imprese sull'andamento futuro dell'economia stesse leggermente migliorando. **In Sardegna, il volume degli investimenti fissi è pari a 5,4 miliardi di euro, 3.317 euro per abitante**, in incremento rispetto all'anno precedente (+3,53%).

Desta inoltre preoccupazione il **contesto demografico dell'isola**, caratterizzato da un forte **processo di invecchiamento della popolazione**. L'età media della popolazione aumenta in dieci anni dai 43,9 anni del 2011 ai 47,2 del 2020. 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 tener conto anche di 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.

L'utilizzo del trasporto pubblico locale è stato analizzato sulla base della "Banca Dati Indicatori Territoriali per le Politiche di Sviluppo" dell'ISTAT con riferimento all'utilizzo del Trasporto Pubblico da parte degli studenti e dei lavoratori pendolari (indice di mobilità) nel periodo dal 1995 al 2018. 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 2018 la percentuale di utenti che ha ricorso ai mezzi pubblici per i propri spostamenti è stata pari a 16,7%**, in riduzione dell'8,5% rispetto al 2017, un valore inferiore del 4,4% rispetto alla media italiana (21,1%) e dell'1,7% rispetto alla media del Mezzogiorno (18,4%). L'indice di utilizzazione del mezzo pubblico, in Sardegna, è nettamente **superiore per le donne (21,7%) rispetto agli uomini (12,7%)**.

Per ciò che concerne l'offerta di Trasporto Pubblico Locale in Sardegna i Servizi di Trasporto Automobilistico **sono stati erogati, nel 2018, da 57 aziende** delle quali 52 private e 5 pubbliche che producono più di 67 milioni di Bus-Km per anno di cui circa il 33% è relativo ai Servizi urbani. Le 52 aziende private erogano circa 10 milioni Bus-Km per anno, pari a circa il 15% del totale regionale. L'offerta esercitata dalle 5 aziende pubbliche è invece pari a circa 57 milioni di Bus-Km per anno, circa l'85% del totale regionale.

Il processo di riforma del settore del Trasporto Pubblico Locale è stato oggetto di una **lunga evoluzione normativa** culminata, a livello comunitario, con il Regolamento n. 1370/2007/CE.

Il **Regolamento europeo n. 1370/2007/CE** ha come obiettivo l'efficientamento dei servizi di trasporto. Lo spirito del regolamento è, quindi, quello di introdurre norme, uguali per tutti, dirette a regolare: il regime di concorrenza, il diritto di esclusiva, le modalità di riconoscimento della compensazione di servizio pubblico e la compatibilità con la disciplina degli aiuti di stato.

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

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

Il Regolamento europeo stabilisce poi, oltre alcuni obblighi di pubblicità a carico delle Autorità competenti, un periodo transitorio per conformare, **a decorrere dal 3 dicembre 2019**, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto all'obbligo di applicare procedure aperte, trasparenti, non discriminatorie.

Successivamente e conformemente al Regolamento 1370/2007, il **D. Lgs. 50/2017** ha disciplinato le modalità di affidamento dei servizi di TPL. In particolare, l'art. 48 disegna la **governance del trasporto pubblico**, disciplinando le modalità di attivazione di tutte quelle fasi propedeutiche all'assegnazione del servizio e definendo il ruolo dell'**Autorità di Regolazione dei Trasporti**.

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

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

Da quanto sopra esposto, si evince che le disposizioni sulla liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico, sono state caratterizzate da **continui interventi normativi**, da una **sovrapposizione di numerose norme a livello comunitario e nazionale e dal mancato rispetto delle scadenze** previste.

Tale situazione, si è tradotta, in **Italia**, in uno scenario in cui l'affidamento mediante procedura a evidenza pubblica ha dato luogo a numerosi contenziosi. A titolo esemplificativo si citano i casi della Toscana, Friuli Venezia Giulia, Campania, Liguria.

Anche a prescindere dall'esito delle procedure avviate e non concluse, sotto il profilo delle effettive condizioni di partecipazione, emerge che in tutti i contesti citati oltre alla **partecipazione del gestore uscente**, nella maggior parte dei casi di matrice pubblica, non v'è una diversificata partecipazione di imprese che si affacciano sul mercato, ma la prevalente partecipazione di **grandi player nazionali** (Busitalia/FS) o **internazionali** (RATP, ARRIVA), che versano nelle seguenti comuni caratteristiche:

- essere anch'essi **soggetti pubblici**;
- essere **monopolisti e affidatari diretti** dei propri servizi di provenienza che tentano di entrare sui mercati diversi dal proprio.

L'altro elemento che emerge dall'analisi delle procedure menzionate, pur se non concluse, è che la vera differenza tra i **grandi player pubblici**, rispetto alle imprese operanti sul territorio, non sono le modalità più efficienti di gestione del servizio o il minor impatto dei costi aziendali, ma **le maggiori disponibilità finanziarie e di accesso al credito che derivano dalla loro matrice di operatori pubblici nazionale**.

In conclusione, nella convinzione che **non vi sia alcuna equazione tra efficienza e modalità di affidamento prescelta** e nella convinzione che **non esista un vero e proprio mercato di riferimento del TPL**, il trasporto collettivo dovrà essere organizzato e pianificato in modo tale da assicurare un sistema integrato, idoneo ed efficace al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, **a prescindere dalla modalità di gestione dell'affidamento (gara ad evidenza pubblica o affidamento in house)**.

Anche per queste considerazioni ARST si è sempre espressa a favore **dell'affidamento in house** di tutti i servizi attualmente affidati a Società a partecipazione pubblica sia a livello regionale che locale **attraverso un'unica Autorità di Gestione in grado di realizzare meglio una efficiente perequazione tra territori** a domanda debole e aree più

densamente popolate con domande di mobilità più accentuate. Questo assetto darebbe la possibilità di salvaguardare l'attuale sistema dell'offerta caratterizzato da aziende TPL locali di buona efficienza e fortemente collegate con il territorio.

È, però, auspicabile che la scelta dei rinnovi in house degli attuali contratti di servizio, non diventi lo strumento per dare spazio a rivendicazioni di tipo strettamente localistico, ma **favorisca, invece, 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 delle modalità di trasporto e della costante ricerca del miglioramento dell'efficienza operativa e della qualità del servizio.**



ARST LIFE Linea MetroSassari, Piazza S. Maria, Sassari 2:45 am





⌚ ARST LIFE Officine manutenzione treni, Via Sicilia, Sassari 2:05 pm

Il 2019 è stato un anno nel quale si sono registrati numerosi eventi degni di menzione, con un focus particolare che deve essere necessariamente riservato al settore ferroviario e metrotranviario.

Servizi Ferroviari e Metrotranviari

Come era stato già ampiamente anticipato in sede di commento all'esercizio 2018, il 1° luglio vi è stato il definitivo passaggio delle competenze sulle ferrovie isolate da USTIF ad ANSF(ISA). Si è trattato del completamento di un percorso normativo-procedurale che ha messo fine a circa un quarantennio di attività ferroviarie svolte, prima in FdS poi in ARST, nell'ambito del quadro legislativo previsto dal DPR 753/80 che assegnava a USTIF le competenze in "materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto". Dal 1° luglio, appunto, dette competenze sono transitate ad ANSF - Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria - con regole, procedure e modalità di interlocuzione del tutto differenti.

Non è questa la sede per descrivere il complesso e delicato iter di avvicinamento intrapreso a partire dal 2018 dall'Azienda per conformarsi progressivamente al nuovo scenario normativo entro il termine stabilito del 1° luglio 2019. È sufficiente tuttavia ricordare che l'**intero precedente impianto organizzativo aziendale**, fondato sulla figura del Direttore di Esercizio così come stabilito dal DPR 753/80, è stato, dallo scorso 1° luglio, del tutto superato e modificato. L'Azienda è stata, quindi, necessariamente impegnata nello sviluppo di un nuovo sistema organizzativo in grado di rispondere ai nuovi requisiti stabiliti da ANSF sulla base di un ormai assestato e articolato corpus di regole tecniche, norme e prescrizioni che si sono susseguite fin dalla istituzione nel 2007 di ANSF (dal 2019 ANSFISA) per le ferrovie interconnesse della rete a scartamento ordinario nazionale, ma che, finora, non erano mai state applicate sulle ferrovie isolate a scartamento ridotto.

Occorre sottolineare che tutte le attività fino ad adesso richieste per adempiere a quanto stabilito da ANSF, sono state debitamente affrontate con grande impegno da parte di tutto il personale coinvolto e positivamente condotte ancorché a tutt'oggi non tutte siano concluse.

In questo quadro, oggettivamente impegnativo si sono inseriti nel 2019 alcuni eventi che hanno caratterizzato e qualificato in chiave positiva tutto il sistema ferroviario.

Intanto **nel corso dell'anno è stato possibile riaprire completamente all'esercizio l'intera rete TPL aziendale in tutti i 169 km che la compongono**: il 24 giugno è stata

riaperta la Monserrato-Mandas interrotta dal febbraio 2017 mentre il 23 novembre è stata la volta dell'intera linea Sassari-Alghero. In entrambi i casi la sospensione dell'esercizio era dovuta alla necessità di realizzare indifferibili interventi di manutenzione straordinaria sulle travate metalliche presenti e, nel caso della Sassari-Alghero, ripristinare alcune componenti del sistema di segnalamento. Si è trattato indubbiamente di un risultato molto importante sia per il ripristino dei servizi a vantaggio dei viaggiatori in 2 delle tratte più frequentate dell'intera rete, sia per la qualità e tipologia degli interventi realizzati che consentiranno in futuro di ridurre gli interventi manutentivi ordinari.

Sempre riguardo il settore ferroviario, va ricordata e sottolineata l'importantissima **conclusione delle procedure di gara per la fornitura di 6 Udt** nell'ambito di un contratto quadro che prevede, complessivamente, le risorse per l'acquisto di 15 treni. La gara si è definita con grande rapidità e in anticipo rispetto ai cronoprogrammi. I nuovi treni saranno dello stesso tipo di quelli già in esercizio presso le sedi di Sassari e Macomer, ancorché implementati con gli aggiornamenti tecnici richiesti dalla normativa tecnica: la loro consegna è prevista per la fine del 2022. E' opportuno sottolineare la complessità della immissione in esercizio dei treni in parola in quanto **ARST sarà la prima azienda ferroviaria isolata ad applicare le totalmente nuove (a partire dal 1° luglio 2019) regole tecniche per il collaudo in linea dei nuovi treni.**

Ancora relativamente al settore ferroviario - in questo caso specificamente il settore turistico - si segnalano il **completamento dei lavori di manutenzione straordinaria che hanno riguardato la grande travata metallica sul Rio S. Sebastiano lungo la tratta turistica Mandas-Arbatax** oltre ad alcuni interventi minori su altre opere d'arte meno significative; interventi che hanno consentito di rendere percorribile in sicurezza l'intera linea turistica Mandas - Arbatax a meno della tratta compresa tra la stazione di Seui e la fermata "Niala" nella quale sono presenti le 2 ulteriori grandi travate metalliche ancora interessate da importanti interventi straordinari. Al proposito, nel momento in cui si redigono le presenti note, risultano ugualmente aggiudicati i lavori di manutenzione straordinaria delle suddette travate metalliche note come S. Girolamo e S. Cristoforo.

Contrariamente a quanto avvenuto per il settore ferroviario, con il passaggio delle competenze da USTIF ad ANSF, **per i servizi metrotranviari di MetroCagliari e MetroSassari non si sono registrate variazioni in ordine alla sussistenza della vigilanza USTIF.** Tale situazione presenta tuttavia qualche elemento di specifica difficoltà - riguardante solo ARST nell'intero territorio nazionale - in quanto **ARST gestisce al momento l'unica realtà ferroviaria isolata nella quale è presente una tipologia di esercizio c.d. "tram-treno"** che comporta l'utilizzo promiscuo, seppure in fasce orarie distinte, della tratta ferroviaria Monserrato - Settimo S.P. di 4,25 Km da parte dei servizi ferroviari (soggetti alla vigilanza ANSF) e da parte di servizi metrotranviari (soggetti ad USTIF). Si tratta di un unicum nazionale sul quale l'Azienda si è confrontata e si sta

confrontando con continuità con entrambi gli uffici/agenzie responsabili.

A livello strettamente operativo relativamente a **MetroCagliari** è degna di sottolineatura l'entrata in vigore, a partire dal 19 gennaio, del nuovo Orario Generale di Servizio che ha portato **la frequenza su tutta la linea 1-3 a 10' per l'intera giornata**. In questo modo l'offerta del servizio ha raggiunto un livello quanti-qualitativo ottimale in relazione ai requisiti di un servizio urbano di questo tipo, impegnando al meglio la capacità tecnica della linea.

L'esercizio di **MetroSassari** è stato invece caratterizzato da diversi importanti avvenimenti che ne hanno determinato, seppure per ragioni diverse, la sospensione per diversi mesi.

Dal 25 febbraio al 6 marzo sono stati eseguiti alcuni indifferibili interventi sull'armamento legati a problematiche sul sistema di semaforizzazione (non gestito da ARST) tuttora in corso di valutazione che auspichiamo di risolvere nel corso del 2020. Tuttavia l'evento certamente più rilevante riguarda **l'interruzione della linea di contatto avvenuta il 26 giugno a causa di un incidente provocato da un camion-gru** che, mettendosi inappropriatamente in movimento con l'impianto gru sollevato, ha tranciato i cavi di alimentazione rendendo inutilizzabili oltre 300 metri di linea e danneggiando gravemente diversi elementi strutturali di sostegno. Per una serie di circostanze legate alla specificità delle lavorazioni richieste alle imprese per il ripristino e alla estrema difficoltà di reperimento di alcuni materiali di ricambio non standard e non più prodotti, i tempi di ripristino si sono protratti per diversi mesi rendendo possibile l'effettiva riapertura dell'intera linea lo scorso 8 marzo mentre per i servizi lungo la tratta S. Maria di Pisa - Stazione era stato possibile il ripristino dell'esercizio poco tempo dopo l'incidente. Questo episodio ha segnato l'intero esercizio 2019 di MetroSassari dal punto di vista della produzione chilometrica, ma si è approfittato del periodo di interruzione per eseguire interventi di aggiornamento tecnico migliorativi delle condizioni operative divenuti necessari in quanto la linea è in esercizio dal 2007 ed è stata progettata in anni ancora precedenti.

A conclusione di queste brevi note sugli accadimenti del 2019 relativamente al settore ferroviario e metrotranviario, deve essere necessariamente richiamata la **sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio (CdS)** per la Manutenzione dell'Infrastruttura turistica (avvenuta l'8 agosto per un periodo di validità di 3 anni), per la Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria TPL (avvenuta il 16 dicembre con validità 9 anni) e per la proroga biennale dei Servizi di Trasporto Ferro/Metro (avvenuta il 20

dicembre con validità 2 anni).

Particolare importanza riveste il nuovo CdS per la Manutenzione dell'Infrastruttura Ferro/Metro giunto dopo diversi mesi di impegnativo lavoro promosso dall'Assessorato dei Trasporti avviato, peraltro, nell'ambito di un quadro normativo di riferimento del tutto differente da quello vigente al momento della sottoscrizione. Il CdS sancisce l'avvio di nuove modalità di relazione nei rapporti tra Azienda e Autorità, fondati sulla condivisione di un PEF (Piano Economico Finanziario) in grado di regolare l'esecuzione ordinaria del contratto oltre che di fornire un efficace strumento di gestione di eventi straordinari o di nuovi investimenti che potrebbero verificarsi nell'arco della durata novennale del contratto. **La sottoscrizione di questo contratto è stata, peraltro, resa possibile dal lavoro di separazione contabile che la Società ha completato nel corso del 2018** che rende, finalmente, possibile identificare con chiarezza gli assetti organizzativi, gestionali e patrimoniale di ognuna delle 9 linee di attività svolte da ARST.

Il CdS triennale di Manutenzione della Infrastruttura Turistica ricalca, invece, con alcuni importanti miglioramenti ed aggiornamenti, i contratti precedenti. Occorre tuttavia sottolineare come la sottoscrizione del contratto in parola sia avvenuta con il contratto precedente scaduto il 31.12.2018. Ciò ha comportato necessariamente - allo scopo di mantenere l'infrastruttura in condizioni di sicurezza, tutelare il patrimonio regionale e consentire l'esercizio dei servizi turistici - di continuare a operare, almeno per le attività di manutenzione ordinarie, fino al giorno 8 agosto, anche in assenza di specifica convenzione con la Regione Sardegna.

Il contratto ponte per i servizi di trasporto (ferro e metro), sottoscritto il 20 dicembre, presenta l'importante novità di avere la stessa struttura dei nuovi contratti, siglati da ARST con RAS, per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria, prevedendo, ai sensi del Regolamento Europeo 1370/2007, un regolare PEF con matrice dei rischi e relativi criteri per il riallineamento.

Servizi Automobilistici

Per i servizi automobilistici, che costituiscono la struttura portante dei servizi di TPL resi da ARST in Sardegna, devono essere ricordati in chiave positiva alcuni eventi che affrontano, in prospettiva, gli elementi di criticità del servizio. Ci si riferisce, come è risaputo, alle necessità di rinnovo del parco autobus ed alla attuale vetustà dello stesso.

Nel corso del 2019 sono stati immatricolati e inseriti in servizio complessivamente 78 nuovi mezzi (76 interurbani e 2 suburbani) che, pur non costituendo attualmente adeguata risposta alla vetustà complessiva del parco, hanno tuttavia fornito un importante supporto operativo in un contesto di esercizio (2019) nel quale si sono ancora registrate soppressioni di corse per carenza autobus (vedi dettagli nella sezione Trasporto Pubblico su Gomma). La presentazione dei mezzi alle autorità è stata oggetto di uno specifico evento pubblico celebrato a Sassari il 15 ottobre 2019.

È evidente che i nuovi mezzi, per quanto in numero consistente, non sono stati in grado di invertire il progressivo invecchiamento del parco giacché a fronte di 78 nuovi autobus che vengono immessi in servizio ve ne sono altri 700 circa che invecchiano mediamente di un ulteriore anno. **In questo senso i finanziamenti per circa 150 milioni di euro - già disponibili e convenzionati che consentiranno un rinnovo integrale della flotta entro il 2022** - forniscono un rassicurante elemento di fiducia per il futuro dal punto di vista operativo.

Anche nel 2019, il Settore Automobilistico aziendale ha messo a disposizione di ASPAL Sardegna sulla base di una specifica convenzione, le proprie competenze operative ed organizzative maturate nell'organizzazione dei servizi di trasporto in occasione di diversi importanti eventi. Nel mese di gennaio è stato ancora una volta fornito il supporto per l'organizzazione e gestione di 154 corse complessive per il trasporto di oltre 7000 studenti che hanno raggiunto Cagliari da tutta la Sardegna in occasione del **Sardinia Job Day organizzato da ASPAL Sardegna** al quale, nei 2 giorni di lavori, si è registrata comunque una importante partecipazione studentesca nonostante le difficoltà generate dal maltempo che ha comportato la riduzione dei servizi di trasporto originariamente programmati. La collaborazione è proseguita anche nel 2020 con l'organizzazione di 196 corse speciali con le quali sono stati trasportati oltre 10.000 studenti nei 3 giorni di eventi.

Per i Servizi Automobilistici è stato **firmato lo scorso 20 dicembre il contratto biennale di proroga** in attesa della definizione della norma regionale che dovrà definire il nuovo quadro regolatorio del settore.

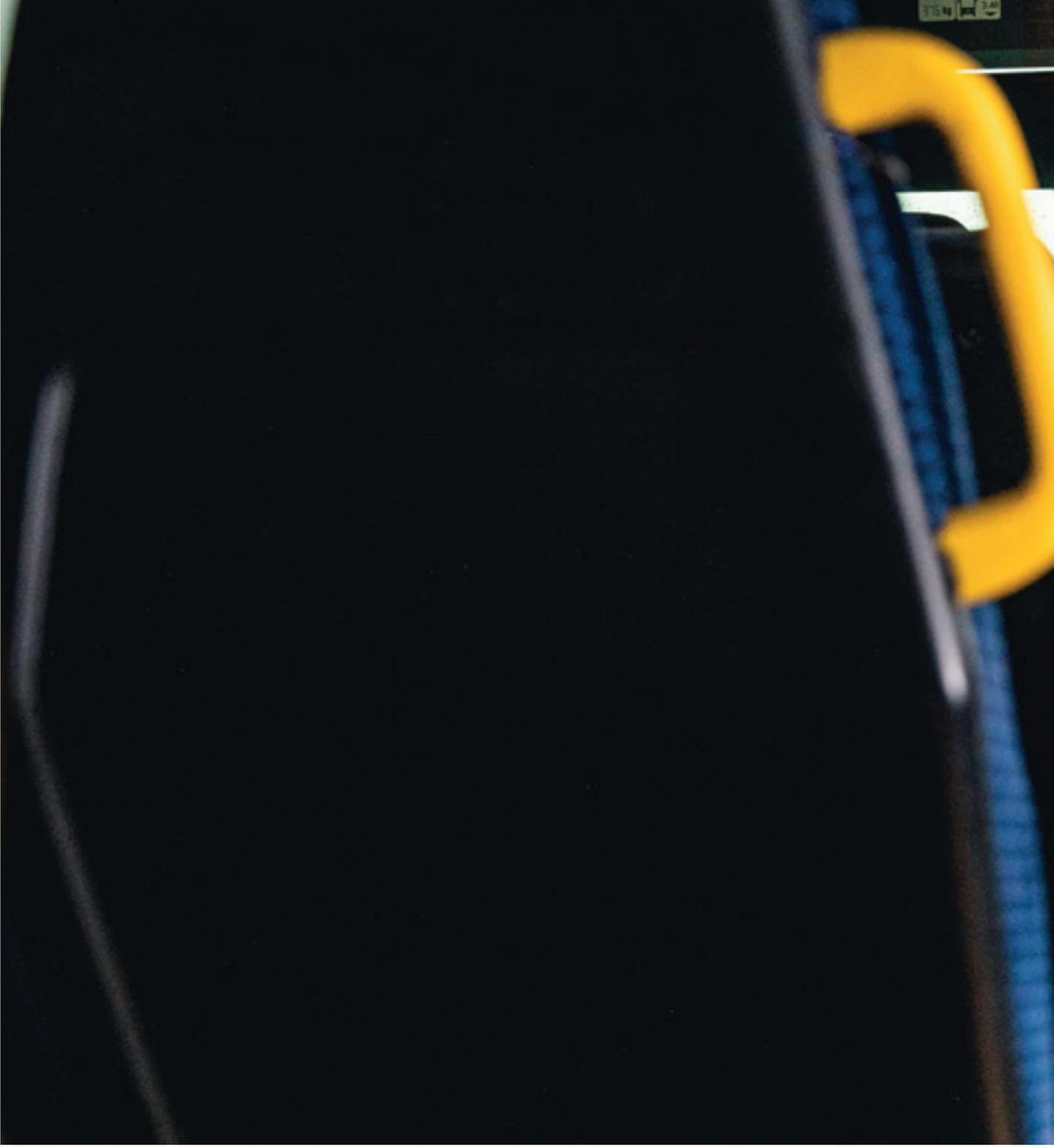
Accadimenti Vari

Una ultima considerazione deve riservarsi alla situazione organizzativa in Azienda così come si è venuta a modificare nel corso del 2019, sia per gli adeguamenti resi necessari dal nuovo quadro normativo ferroviario, sia per il collocamento in quiescenza di alcune importanti figure titolari di alte e specifiche competenze, non solo dirigenziali, avvenuta nel 2019 e nei primi mesi del 2020.

Per quanto siano stati preparati nel tempo idonei e competenti sostituti (in ambito normativo USTIF), si sono, tuttavia, incontrate alcune difficoltà di adeguato inserimento degli stessi in un organigramma aziendale in via di progressivo aggiornamento e modifica sulla base dei provvedimenti assunti in applicazione del nuovo quadro normativo ANSF. A causa del particolare impegno richiesto alle strutture tecniche

di riferimento aziendale, che soffrono una carenza di organico ai livelli apicali in via di superamento nel 2020, **non è stato possibile procedere con sufficiente rapidità al reclutamento di altre giovani e qualificate figure necessarie** sia per il futuro dell'Azienda che per le esigenze presenti che scaturiscono dall'attuale scenario operativo. Si ricorda a proposito che, con l'introduzione, da parte del Parlamento nazionale, della c.d. "quota 100", è risultato anticipato, rispetto alle previsioni aziendali, il pensionamento di alcune figure di alto profilo ed esperienza con conseguente difficoltà nella programmazione della loro sostituzione in quanto, necessaria una specifica formazione sul caratteristico scenario tecnico, operativo e regolatorio dei principali settori di attività aziendale.







📍 ARST LIFE Deposito autobus, Viale Monastir, Cagliari 6:10 am

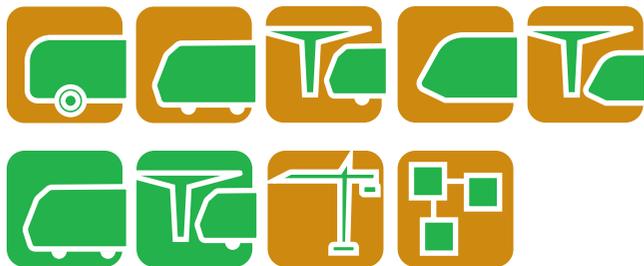
LE 9 LINEE DI ATTIVITÀ ARST

Dal 2018 sono state individuate le linee di attività aziendali, con elevati livelli di autonomia dal punto di vista dei costi e dei ricavi. Su queste linee di attività si è proceduto alla separazione contabile, verificando l'affidabilità delle metodologie adottate sperimentalmente su 3 diversi esercizi (2016, 2017 e 2018). Successivamente, la separazione contabile è stata integrata all'interno della piattaforma di gestione contabile aziendale SAP.

L'ulteriore passo avanti registrato nel 2019 è stata la separazione contabile anche dello Stato Patrimoniale delle diverse linee di attività. Ciò ha consentito di poter valutare l'equilibrio raggiunto dal punto di vista patrimoniale/finanziario di ogni linea e di poter capire la contribuzione di ciascuna di esse alla gestione della tesoreria di gruppo.

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



La suddivisione dello Stato Patrimoniale ha comportato un notevole impegno da parte della struttura Amministrativa che, oltre a dover implementare il sistema gestionale, ha dovuto effettuare una completa revisione delle procedure aziendali in materia di gestione acquisti, ordini di acquisto, fatturazione e gestione del ciclo attivo. Particolare attenzione è stata dedicata poi al settore delle paghe, il cui passaggio in contabilità ha comportato la suddivisione di tutte le voci paga in 9 settori contabili differenti, consentendo di attribuire oltre il 90% delle spese del personale in via diretta.

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).

È stata data particolare attenzione alla suddivisione dei movimenti bancari, in entrata e in uscita, per le diverse linee, dando così modo alla Società di individuare con maggiore dettaglio le criticità finanziarie delle diverse attività. L'individuazione della giacenza media delle singole linee di Business ha anche consentito un ricollocamento degli oneri finanziari sulla base dei reali utilizzi valorizzati al tasso medio annuale applicato dalla banca alla linea di fido in essere.

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 operativo rilevante ai fini del calcolo del ragionevole margine di utile così come previsto dall'attuale quadro regolatorio.

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 è nata dall'esigenza per le ferrovie interconnesse alla rete 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. Ma tale distinzione ha valore anche per le ferrovie isolate come nel caso della rete gestita da ARST, dove, pur in presenza di un solo Operatore, è comunque utile distinguere le due attività per ricavare dei benchmark di confronto che possano confermare la gestione efficiente e ottimizzata di ogni aspetto del Sistema Ferroviario.

La rete gestita da ARST, è costituita da 4 porzioni di rete: la Sassari-Alghero, Sassari-Sorso, Nuoro-Macomer, Monserrato-Isili. 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 delle Ferrovie Complementari Sarde 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.

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.

A fine 2019 è stato firmato un contratto ponte per il 2020 in attesa della sottoscrizione del contratto decennale le cui interlocuzioni sono già state avviate con la RAS.

La Gestione della Infrastruttura, è assicurata a livello regionale dal Servizio MANLIN (MANutenzione LINea) e dal Servizio ISAT (Impianti Speciali e Apparecchiature Tecnologiche), 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).

A dicembre 2019 è stato finalmente firmato con la RAS un contratto novennale che consentirà all'Azienda una programmazione più efficiente delle attività di manutenzione e di sviluppo della rete.

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, che scadrà nel 2022, 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 al costo del Km-Treno rilevato dal contratto di Servizio TPL su Ferro.

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. A differenza di quanto già stabilito per le ferrovie isolate, non vi sarà alcun passaggio di competenze da USTIF ad ANSF in tema di sicurezza, in quanto le metrotranvie continueranno ad essere vigilate da USTIF.

Il modello di separazione operativa delle attività svolte tra Trasporto ed Infrastruttura, è applicato anche alle attività metrotranviarie. Sul dettaglio delle attività effettivamente svolte dalle due linee di attività si rimanda alle specifiche sezioni.

Mentre per la manutenzione della linea metrotranviaria la Società ha sottoscritto un contratto di servizio novennale, per l'attività di trasporto il contratto è stato prorogato solo fino 2021.

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 e stazione negoziale 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 e per le quali si auspica una specifica convenzione con l'Assessorato degli EE.LL. RAS.



 ARST LIFE **Centrale di Controllo regionale, Via Posada, Cagliari** 11:40 am



Trasporto Automobilistico, Ferroviario e Metrotranviario

Il completamento operativo dell'organizzazione aziendale per linee di attività avviato negli anni scorsi ha consentito di valutare, con maggior dettaglio rispetto al passato, i principali punti di forza e di debolezza di ciascuna di esse. Per quanto riguarda le complessive attività relative al trasporto effettuato attraverso le 3 modalità - autobus, ferrovia e metrotranvia - è evidente che i piani di sviluppo ipotizzati solo qualche mese fa, non hanno potuto tenere conto delle conseguenze dell'emergenza Covid-19 (di cui si parlerà nel seguito) e delle modifiche alla consolidata struttura di mercato della mobilità regionale urbana ed extraurbana. E' altamente probabile infatti che il trasporto passeggeri ferroviario ed automobilistico debba subire, almeno nel breve termine, una consistente riduzione della domanda che unita alla riduzione dell'offerta, in termini di posti disponibili causata dalle prescrizioni sul distanziamento a bordo, richiede inevitabilmente l'adozione di specifiche strategie operative e commerciali coerenti con le decisioni delle autorità preposte in termini di regole tecniche e sociali. Andrà, in particolare, monitorata la domanda di trasporto da parte degli studenti che nel 2019 hanno costituito circa i 2/3 dell'intera domanda. L'attuale rete dei servizi andrà, con ogni probabilità, dimensionata su un pendolarismo scolastico che non sarà più scandito dalla sostanziale uniformità degli orari di ingresso/uscita dagli istituti, ma che potrà prevedere orari differenziati di ingresso agli istituti. Si tratta di possibili modifiche che, considerate la riduzione di capacità di carico conseguenti il rispetto delle interdistanze a bordo dei mezzi, sono potenzialmente in grado di rendere più problematica la possibilità da parte dell'Azienda di fornire adeguata risposta alla domanda. E' evidente, comunque che la gestione delle fase 2 e della fase 3 dell'emergenza Covid-19, potrà comportare la revisione del programma di esercizio sia dei servizi automobilistici che dei servizi ferroviari e metrotranviari.

A titolo esemplificativo, lo stesso elemento progettuale principale nel dimensionamento dei servizi TPL, costituito dalla cosiddetta "ora di punta", dovrebbe subire importanti

modifiche in conseguenza dell'ampliamento della fascia oraria lavorativa che verrà promossa da uffici ed aziende e dell'ancora più ampio ricorso alle nuove modalità di lavoro (smart working) che porteranno a significative modifiche dei flussi rispetto al periodo precedente l'emergenza.

Tutto ciò sinteticamente considerato, le linee di attività aziendali a cui ci si riferisce nel presente paragrafo, saranno nel 2020 e verosimilmente anche nel 2021, impegnate ad accompagnare con ogni possibile flessibilità operativa, le esigenze dei viaggiatori fornendo loro costante rassicurazione sul pieno rispetto delle norme e indicazioni fornite dalle autorità in ordine alla tutela della salute. L'impegno quotidiano di tutta l'Azienda sarà, ancor di più, quello di soddisfare la domanda dell'utenza nel modo più adeguato e flessibile dimostrando al contempo che il servizio è svolto in totale sicurezza rispetto al rischio di contagio. Solo con questi presupposti e questo costante impegno sarà possibile contrastare il possibile allontanamento degli utenti dall'utilizzo del mezzo pubblico evitando tutte le conseguenze del caso ovvero aumenti del traffico, incidentalità e il negativo impatto ambientale del mezzo privato.

Manutenzione Infrastruttura Ferroviaria TPL, Metrotranviaria e Turistica

Per quanto riguarda le linee di attività responsabili della manutenzione delle infrastrutture TPL ferroviarie e metrotranviarie e di quella ferroviaria turistica, le stesse continueranno a realizzarsi e svilupparsi secondo le previsioni già contenute negli specifici Contratti di Servizio sottoscritti rispettivamente il 16 dicembre 2019 e il 6 agosto 2019. Nei suddetti contratti sono previste una serie articolate di attività che non attengono alla sola manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, ma anche alla realizzazione di investimenti in termini di sostituzione di attrezzature, di adeguamento, aggiornamento delle macchine operatrici, nonché il progressivo rinnovo del sistema massicciata-rotaia con l'introduzione di nuovi sistemi di gestione informatica degli interventi realizzati e da realizzare. Anche su tali linee di attività l'impatto del nuovo quadro normativo (ANSF) produce significativi cambiamenti rispetto alle modalità operative seguite in passato, tali da richiedere differenti approcci organizzativi, la riqualificazione professionale degli addetti e idonei sistemi di gestione digitale integrata con nuovi strumenti tecnologici.

Ciò considerato, è evidente come l'intero settore delle manutenzioni in generale (sia quelle infrastrutturali relative alla rete, sia quelle dei rotabili ferroviari), richieda un importante intervento formativo sulle risorse umane in termini quantitativi e qualitativi, tenuto conto dei nuovi requisiti prestazionali stabiliti da ANSF e del mutamento dello scenario normativo che prevede nuovi sistemi di qualificazione e certificazione nel rispetto dei protocolli stabiliti dal SGS (Sistema Gestione Sicurezza), adottato in Azienda a partire dal 2018.

Appare ancora importante segnalare che, con riferimento all'infrastruttura turistica, la differente durata del contratto di servizio (3 anni invece che 9) e le oggettive differenze con il TPL in termini di qualità e tipo dell'armamento, hanno in più occasioni indotto a richiedere ad ANSF un approccio differenziato rispetto al TPL in termini di requisiti tecnici, fermo restando il rispetto rigoroso della sicurezza dell'esercizio. Si confida di ottenere dall'Agenzia una maggiore e contestualizzata attenzione in grado di mitigare alcuni dei più stringenti requisiti/prescrizioni oggettivamente non attuabili nelle linee turistiche se non con lunghi tempi di realizzazione e l'impiego di ingenti risorse.

Il Trasporto Turistico del Trenino Verde

È importante, in premessa, sottolineare il contesto particolare nel quale le attività facenti capo al settore in parola si sono articolate negli ultimi anni. In particolare la necessità di procedere alla realizzazione di importanti interventi straordinari su molte delle principali opere d'arte (travate metalliche, ponti ad arcata in pietra, ponticelli a luce più ampia) presenti lungo le 4 linee e risalenti spesso ad oltre un secolo fa, ha comportato una temporanea riduzione dei km percorribili dai treni turistici a causa della sospensione dell'esercizio resa necessaria dalla realizzazione di tali interventi. A ciò devono inoltre aggiungersi le difficoltà finanziarie e organizzative connesse alla mancanza di uno specifico contratto di servizio e alla ridotta disponibilità di rotabili da dedicare al servizio turistico almeno fino a quando non avverrà il rinnovo del parco rotabili TPL per i quali sono state, al momento, rese disponibili risorse per un totale di 15 treni sul totale dei 25 necessari per i servizi ferroviari TPL. A queste problematiche storiche si sommano quelle relative alle complesse procedure da seguire per tenere conto degli adempimenti previsti dalla L. 128/17 e del passaggio ad ANSF delle competenze sulla sicurezza ferroviaria di cui si è già diffusamente riferito.

La linea di attività, tuttavia, è tra quelle che potrebbero essere interessate da importanti cambiamenti di assetto e di sviluppo che possano supportare l'attività svolta dall'Azienda in questi anni in assenza di uno specifico Contratto di Servizio. **Va ricordato che la RAS investe importanti risorse sul lato dell'infrastruttura turistica, ma non ha per ora ritenuto di valorizzare tale investimento con un sostegno alle attività di trasporto** le sole in grado innesicare ricadute e sinergie con le attività economiche e turistiche dei territori interessati.

Nel biennio 2018-2019 è stato promosso, in accordo con gli Operatori, una importante revisione dell'offerta con il rinnovo del logo e del sito promozionale e la semplificazione



e miglioramento delle condizioni commerciali. Per il 2020 era anche previsto un forte ampliamento della stagionalità in modo da coprire anche se con diverse intensità del servizio l'intero arco dei 12 mesi. Purtroppo l'emergenza Covid-19 ha costretto a interrompere la pianificazione già avviata che andrà riprogrammata compatibilmente con l'impatto delle prescrizioni che limitano i posti disponibili offerti sui treni turistici. Alla luce del quadro sopra descritto andranno aggiornati e meglio definiti i piani di sviluppo del servizio.

Servizi di Ingegneria

Si tratta di una linea di attività per la quale è relativamente semplice delineare le prospettive di sviluppo. Occorre, infatti, tenere conto che le attività in corso di svolgimento per conto della Regione Sardegna e altre Amministrazioni assorbono in larga misura le qualificate, seppure limitate, risorse umane presenti in Azienda. Tali attività continueranno a svolgersi anche nei prossimi anni e, tenuto conto di alcune importanti novità in materia della "qualità progettuale" richiesta, comporteranno un forte investimento aziendale in termini di formazione oltre che per il reclutamento di ulteriori figure professionali con adeguati profili. Ci si riferisce, per esempio, alla novità inderogabile, sancita per legge, del nuovo approccio progettuale richiesto per la realizzazione delle opere pubbliche. Si tratta del **BIM - Building Information Modelling** che definisce un metodo per l'ottimizzazione della pianificazione, realizzazione e gestione del settore delle costruzioni tramite l'aiuto di un software. Questo metodo vede

l'opera nella sua completezza, dalla ideazione alla sua totale dismissione (compresa demolizione e smaltimento). Con il BIM tutti i dati rilevanti di una costruzione possono essere raccolti, combinati e collegati digitalmente. Non è solo un nuovo modo di progettare che riguarda unicamente le attività in corso relative agli interventi finanziati da RAS, ma riguarda anche tutti gli interventi di manutenzione straordinaria di competenza di altre linee di attività aziendali che si avvalgono dei Servizi di Ingegneria. È il caso di ricordare le numerose attività progettuali in corso sia nell'ambito del CdS per la manutenzione dell'infrastruttura TPL sia per quello dell'infrastruttura turistica.

La modellazione BIM costituisce un elemento di attualità non solo per quanto riguarda la progettazione, ma anche per tutte le attività di tipo negoziale (di stazione appaltante) per la scrittura dei capitolati e bandi nonché per le "verifiche" dei progetti che perverranno da enti terzi e che dovranno essere svolte in ambiente BIM.

Il processo di adozione del BIM dovrà necessariamente essere inserito nel SGS aziendale e condiviso con ANSF previo avvio di un percorso formativo specifico con acquisizione strumentale.

Tra gli interventi progettuali principali in corso da parte della linea di attività Servizi di Ingegneria si ricordano: MetroCagliari in tutte le sue attuali linee di intervento; la rete di MetroSassari; l'attrezzaggio delle linee TPL con ACCM; l'attrezzaggio della linea Sassari-Alghero; la manutenzione fabbricati in comodato d'uso; la progettazione di interventi di manutenzione straordinaria sulla infrastruttura turistica.

Una segnalazione specifica meritano gli interventi connessi alla **realizzazione della Rete Ciclabile Regionale** che sta impegnando notevolmente il Servizio negoziale e alcuni ingegneri aziendali che coordinano i vari interlocutori coinvolti e forniscono supporto alle progettazioni affidate all'esterno. Il valore strategico per l'Azienda di questa attività risiede nella oggettiva contiguità che sussiste tra le potenzialità del turismo "ambientale", nel quale opera sostanzialmente l'offerta del Trenino Verde e quelle del settore cicloturistico in fortissimo sviluppo anche in Italia.

Servizi di Gestione Patrimoniale

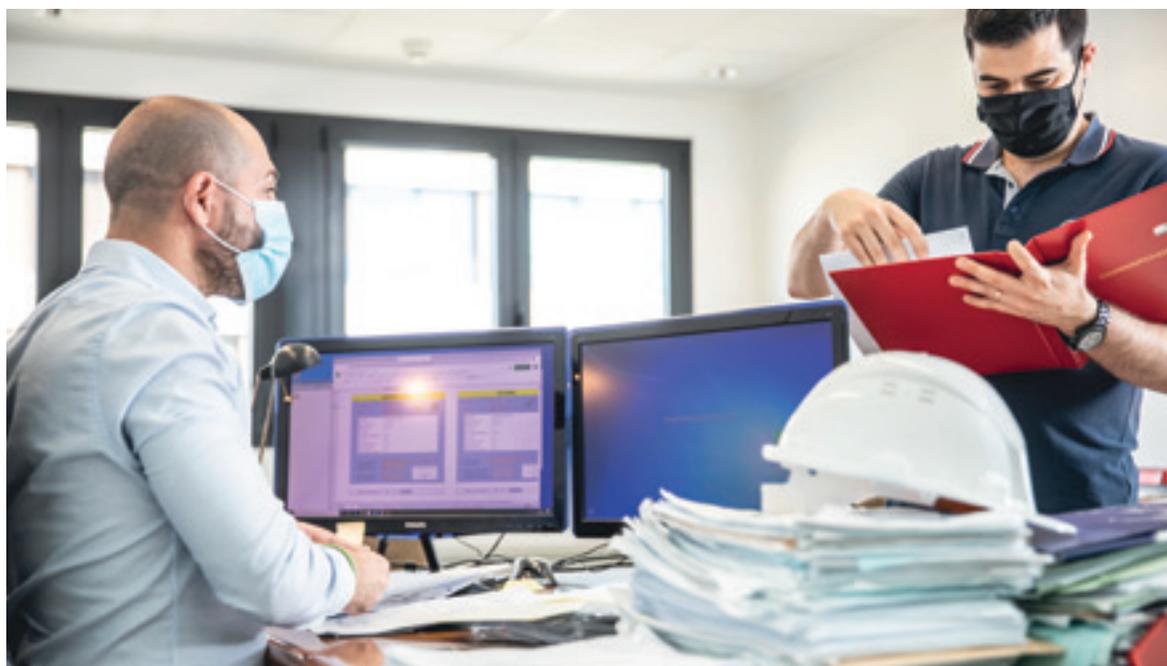
Ciò che caratterizza principalmente le attività in capo a tale linea di attività è la gestione del "patrimonio" che deve essere distinto tra quello di proprietà aziendale e quello di proprietà regionale in comodato d'uso. In entrambi i casi, pur con importanti distinzioni, si tratta di un patrimonio per la gran parte vetusto e connotato da un forte degrado

tanto da comportare, in diversi casi, l'interdizione all'accesso.

Il tema è stato più volte posto all'attenzione della proprietà con la consapevolezza, tuttavia, delle notevolissime difficoltà a reperire le ingenti risorse necessarie a procedere in maniera sistematica alla manutenzione straordinaria di tutto il patrimonio. Per quanto riguarda in particolare il patrimonio regionale in comodato d'uso, occorrerà necessariamente procedere con un Piano pluriennale straordinario che difficilmente, però, potrà ricomprendere interventi su tutti gli immobili attualmente censiti. Sotto questo profilo il 2020 è stato, in sede di programmazione aziendale, assunto come anno zero per l'avvio di un set di interventi urgenti funzionali essenzialmente all'adeguamento delle condizioni di sicurezza previste dalla vigente normativa per gli impianti in uso da parte del personale e/o aperti al pubblico.

Per quanto riguarda le altre attività ancora in corso, permane la difficoltà di proseguire la regolarizzazione catastale degli immobili che dovrebbero formalmente e definitivamente essere trasferiti dal demanio statale a quello regionale. Infatti, sono numerosissime le situazioni in cui evidenti difformità delle risultanze catastali, rispetto alla situazione reale, ne impediscono il trasferimento con gli atti che la norma prescrive. Si tratta di attività che proseguiranno nei prossimi anni e richiederanno ulteriori inserimenti di risorse umane dedicate.

Proseguiranno anche nel 2020 e nei prossimi anni tutte le attività ordinarie legate alla gestione del patrimonio nell'ambito del DPR 753/1980 al momento il principale riferimento normativo. Si tratta, per memoria, della disciplina delle deroghe e attraversamenti della linea ferroviaria, della verifica dei progetti interferenti le linee ferroviarie e metrotranviarie, la valutazione e stima dello stato degli immobili da affidare in concessione.









🕒 ARST LIFE Deposito autobus, Viale Monastir, Cagliari 7:00 am



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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	88.953.175	86.267.449	3,1	80.041.841
TOTALE COSTI OPERATIVI	86.120.528	87.654.328	(1,7)	83.545.926
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	45.579.283	46.820.011	(2,6)	47.855.479
VALORE AGGIUNTO	48.411.930	45.433.131	6,6	44.351.394
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	2.832.647	(1.386.880)	304,2	(3.504.086)
AMMORTAMENTI NETTI	628.977	1.079.117	(41,7)	1.271.612
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	0	23.691	(100,0)	805.823
EBIT	2.203.671	(2.489.688)	188,5	(5.581.521)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(1.405.658)	(2.066.396)	32,0	(1.492.551)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	160.830	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(220.708)	3.411.411	(106,5)	0
EBT	738.135	(1.144.673)	164,5	(7.074.072)
IMPOSTE SUL REDDITO	235.598	57.739	308,0	237.751
RISULTATO NETTO	502.537	(1.202.412)	141,8	(7.311.823)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO GOMMA

VALORI IN EURO

2019

CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	16.674
ATTIVO FISSO (B)	36.154.618
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	36.171.292
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	34.312.220
CAPITALE NETTO (E)	1.859.072
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	36.171.292



I ricavi operativi del Servizio TPL su Gomma ammontano a 88.953.175 euro, in

aumento del 3,1% rispetto all'esercizio precedente. In particolare, i ricavi da *Contratto di Servizio* aumentano dell'1,5%, mentre quelli da Titoli di Viaggio crescono del 10,2%, grazie, soprattutto, all'ulteriore agevolazione tariffaria offerta dalla RAS nel 2019 agli studenti. Per approfondimenti su questo aspetto si veda la sezione *Ricavi da Titoli di Viaggio*.

I costi operativi sono pari a 86.120.528 euro in calo dell'1,7% 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 52,9% del totale dei costi operativi, dalle spese per materie prime e di consumo (22,9%), per manutenzioni (12,8%) e per assicurazioni (4,7%).

L'EBITDA dei servizi di TPL su Gomma, in controtendenza rispetto agli esercizi precedenti, **è positivo per un importo pari a 2.832.647 euro.** Ciò denota la ritrovata capacità di tale linea di business di creare profitto prima di onorare il pagamento di interessi, tasse, svalutazioni ed ammortamenti.

Anche il **risultato d'esercizio**, 502.537 euro, migliora notevolmente in termini percentuali (+142%) per quanto non ancora soddisfacente in valore assoluto e ottenuto grazie a una integrazione da parte del Socio per coprire i maggiori oneri legati alla vetustà della flotta Bus (vedi paragrafi successivi).

Dal lato patrimoniale i Servizi su Gomma denotano un Capitale Circolante Netto ampiamente positivo. Il dato del Circolante è, infatti, riportato al netto di un apporto

alla Tesoreria interna pari a 3.111.000 euro. **Risulta, inoltre, equilibrato il rapporto tra attivo fisso e e passivo consolidato** tanto da consentire, anche sul lato del medio termine, un apporto positivo ai servizi di Tesoreria (vedi *Stato Patrimoniale di Tesoreria* nella sezione *Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria*).

Questi risultati, seppur in netto miglioramento rispetto agli anni precedenti, **denotano ancora la necessità di un intervento strutturale a garanzia dell'equilibrio gestionale**. Per meglio comprenderne i motivi riportiamo un focus sulla performance dei servizi automobilistici.

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.

Dal grafico emerge che **il costo industriale ARST, pari a 2,56 euro per Km, 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. Questo conferma il livello altamente efficiente e competitivo della gestione operativa garantita da ARST per i Servizi di TPL su Gomma.

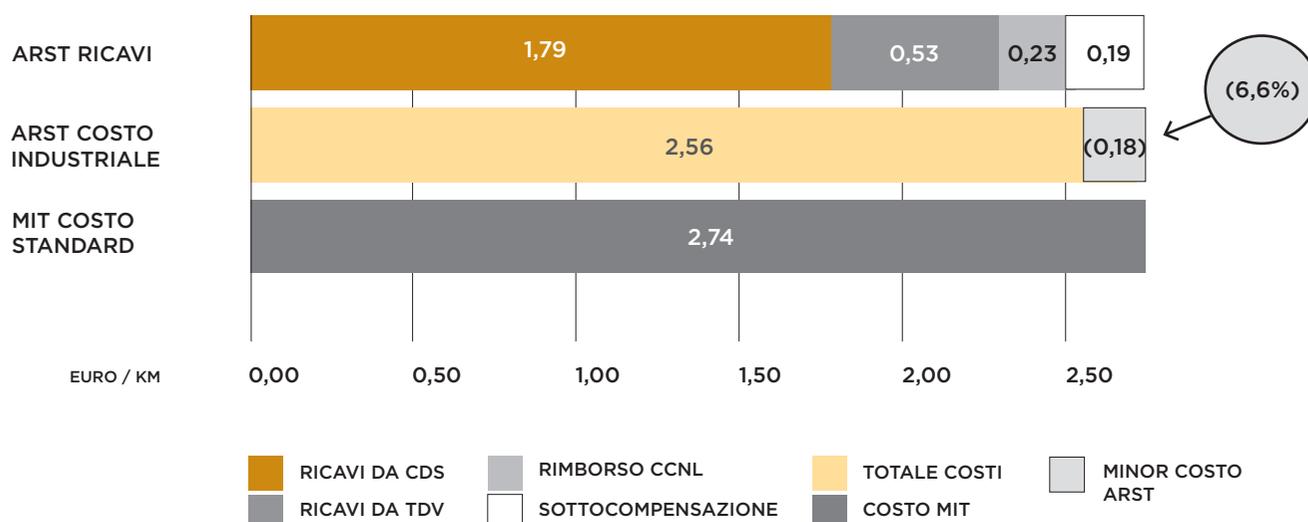
Grazie alle integrazioni contrattuali riconosciute dall'Ente Concedente il Corrispettivo RAS è aumentato da 1,53 euro per Km del 2017 a 1,79 dell'esercizio 2019.

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 0,19 euro per Km che, in relazione alla produzione chilometrica 2019 pari a quasi 38 milioni di Km, **determina minori ricavi, rispetto allo standard, pari a oltre 7 milioni di euro**.



COSTO INDUSTRIALE ARST 2019 VS COSTO STANDARD MIT

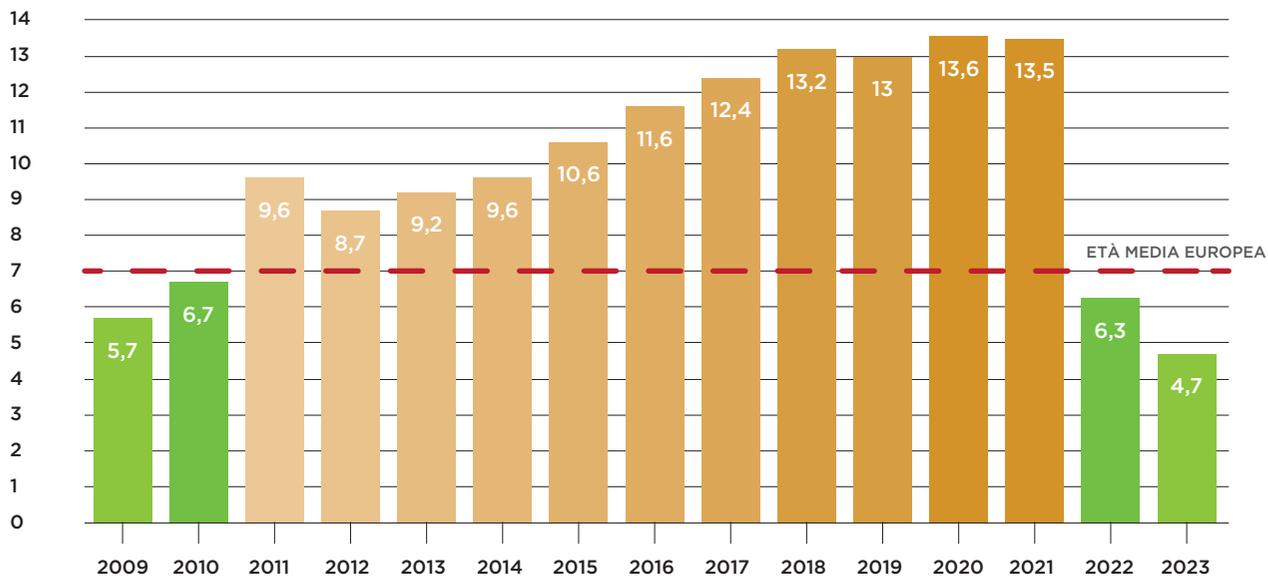


Di particolare importanza risulta l'analisi svolta su una delle principali criticità emerse nell'assolvimento del Contratto di Servizio di TPL su Gomma, ossia, **l'effetto negativo prodotto dal mancato rinnovo del parco mezzi, responsabilità che l'attuale contratto assegna all'Ente Concedente**. A partire dal 2011 si è determinato, infatti, un notevole incremento dei costi operativi 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. In particolare, **il solo costo di manutenzione determina un incremento dei costi pari a circa 10 milioni di euro**.

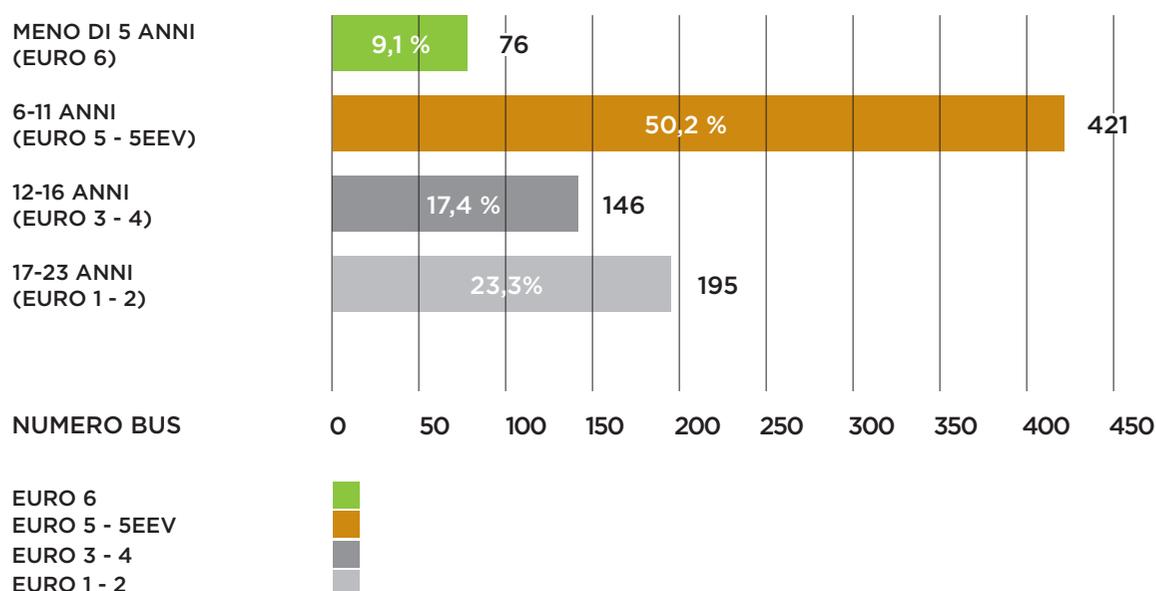
Nel grafico che segue si riporta il dato medio di anzianità della flotta degli altri grandi paesi europei (Germania, Francia, Regno Unito, Spagna) confrontato con l'andamento pluriennale di quella di ARST.



ETÀ MEDIA FLOTTA BUS. TREND 2009-2023



Come si evince dal grafico l'età della flotta, al momento della sottoscrizione del contratto di servizio nel 2009, era al di sotto della media europea. I mancati investimenti hanno prodotto un costante invecchiamento della flotta, con conseguente aumento dei costi operativi, fino al livello attuale.



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 del parco bus ARST**. Con Delibera n. 3/19 del 23 gennaio 2018 la RAS ha così approvato il Piano di Investimenti 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. **L'investimento consentirà di sostituire circa 500 degli 800 mezzi che costituiscono la flotta aziendale**, più precisamente è previsto l'acquisto di 502 autobus così suddivisi: 238 Interurbani Lunghi (EURO VI), 108 Interurbani Normali (EURO VI), 100 Suburbani Lunghi (Ibrido), 18 Suburbani Snodati (Ibrido), 38 Urbani Elettrici.







Il 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, prorogato fino al 02/12/2021.

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 sottoscritto con RAS nel 2008.

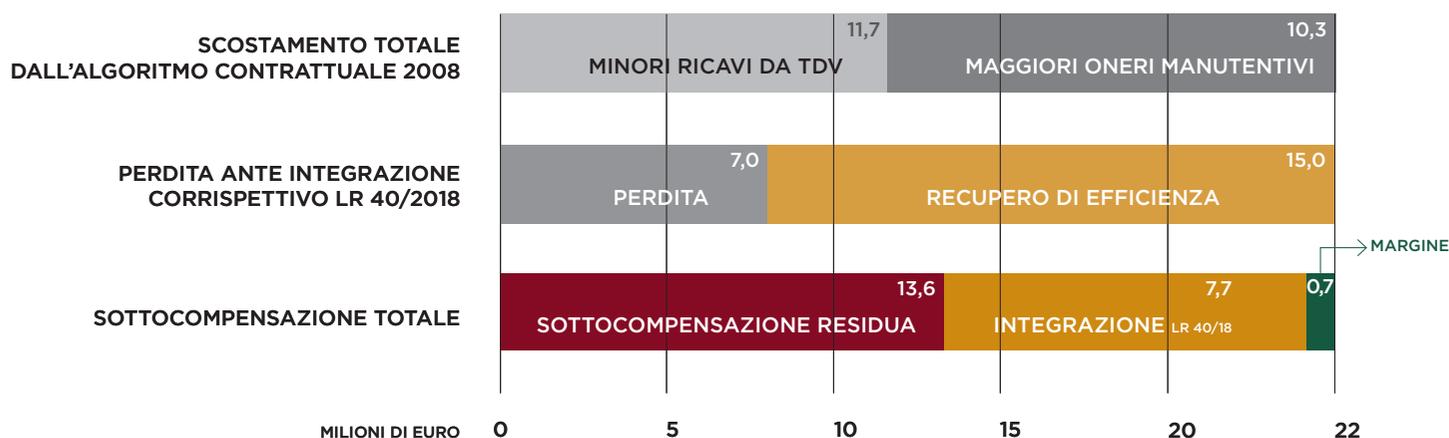
La prima barra dell'infografica riporta come, **facendo riferimento all'algoritmo contrattuale RAS, si sia determinata, per il solo 2019** - considerati minori ricavi da TdV per 11,7 milioni di euro e maggiori costi di manutenzione per 10,3 milioni di euro - **una perdita totale di liquidità pari a 22 milioni di euro**.

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 notevoli recuperi di efficienza per un importo valutato in 15 milioni di euro, ovvero i 2/3 della perdita potenziale**. Questa costante attività di ottimizzazione, non ulteriormente perseguibile, ha consentito di limitare il deficit potenziali dei servizi automobilistici, a **soli 7 milioni di euro**.

La terza barra dell'infografica **rappresenta l'effetto dell'integrazione dei corrispettivi del Contratto di Servizio accordati dall'Ente Concedente - su motivata richiesta della Società - pari a circa 7,7 milioni di euro**. La sotto compensazione residua, dopo tale integrazione, è di circa 13,5 milioni di euro coperti, come indicato sopra, da recuperi di efficienza ottenuti dalla Società rispetto ai costi del 2008, tali da consentire un modesto margine prima delle imposte.



SOTTO COMPENSAZIONE CONTRATTUALE DEI SERVIZI SU GOMMA 2019



Come detto in precedenza, mentre con apposito Piano di Investimenti si sta ponendo rimedio al costante incremento dei costi di produzione, **permane l'importante criticità relativa agli effettivi livelli di copertura**, rispetto a quelli previsti nell'algoritmo contrattuale, **dei costi industriali da ricavi da Titoli di Viaggio (TdV)**.

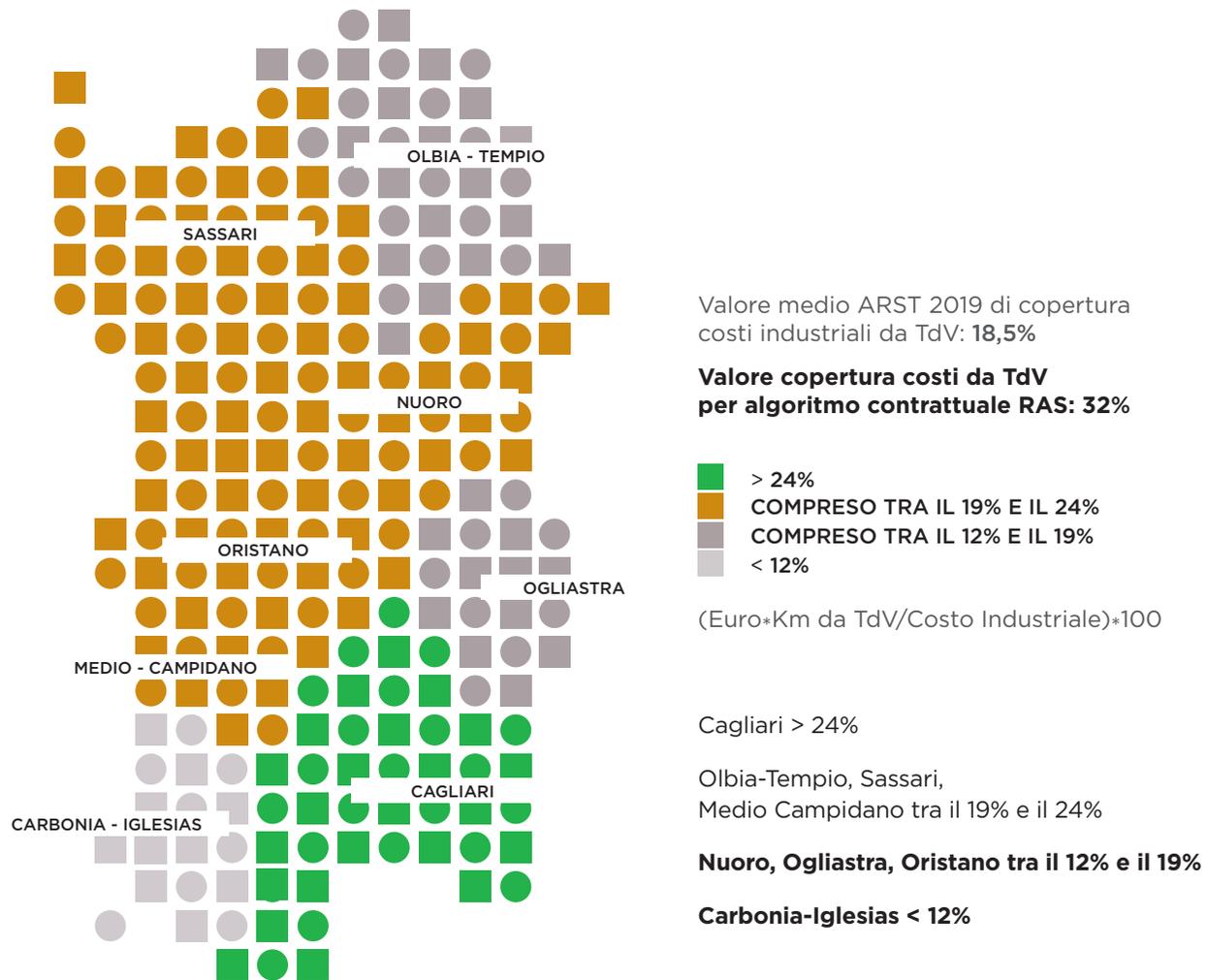
L'algoritmo contrattuale ipotizza, inopinatamente, lo stesso livello di ricavi da TdV per gli operatori urbani e per quelli che operano su linee extra-urbane, **senza differenziare cioè tra Servizi che si svolgono nelle zone urbane ad alta densità di domanda da quelli che si svolgono nelle zone rurali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

Il grafico seguente, sulla percentuale di Copertura dei Costi Industriali da TDV per Territorio, spiega perfettamente **perché ARST, quale operatore regionale extra-urbano che assolve un fondamentale ruolo sociale garantendo il diritto essenziale alla mobilità nei territori a domanda debole, sia l'azienda maggiormente penalizzata da un algoritmo contrattuale** plausibile solo in ambiti urbani a elevata intensità della domanda.

Osservando l'infografica si può rilevare che i territori a domanda più debole - nell'ordine Carbonia-Iglesias, Ogliastra, Nuoro e Oristano - sono quelli dove c'è un bisogno più forte. È evidente che **portando alle estreme conseguenze l'attuale previsione dell'algoritmo, i servizi in queste zone dovrebbero essere cancellati o fortemente ridimensionati**. È solo grazie a un Operatore dall'orientamento sociale e perequativo come Arst che è, oggi, ancora possibile assicurare dei servizi minimi a questi territori. Questa è, in prospettiva, una problematica che andrà affrontata all'interno della attesa riforma regionale sui servizi automobilistici di TPL.



COPERTURA DEI COSTI INDUSTRIALI DA TDV PER TERRITORIO 2019



La Produzione dei Servizi TPL su Gomma

L'esercizio 2019 si è concluso con una produzione effettiva totale di bus km di linea venduti pari a 37.958.754 così ripartiti:

- Km totali effettivi autolinee extraurbane = 35.874.920
- Km totali effettivi autolinee urbane = 2.083.834 (compresa la linea di adduzione da Sestu al Policlinico)

Il totale dei chilometri di linea effettivi è aumentato di 430.588 Km rispetto all'anno precedente.

Il totale dei chilometri autorizzati è aumentato di 247.232 Km rispetto all'anno precedente.

L'esercizio 2019, finalmente, è stato caratterizzato, operativamente, da un miglioramento nella situazione del parco autobus restituendo alla Società la possibilità di intensificare le corse in presenza di specifici picchi della domanda. Infatti, al termine del 2018 erano stati immatricolati circa 20 nuovi bus e da Aprile 2019 sono stati disponibili ulteriori 35 mezzi dei 76 complessivi che costituivano la fornitura, completata a Settembre 2019. **L'anno scolastico 2019 - 2020 è stato, quindi, finalmente avviato**, dopo anni di grande difficoltà, **con un numero di mezzi maggiormente adeguato alle esigenze del servizio**.

Nelle tabelle seguenti è riportato l'andamento delle percorrenze negli ultimi esercizi.

BUS-KM EXTRA-URBANI. TREND 2017-2019

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
KM AUTORIZZATI (KmA)	35.684.983	35.437.751	247.232	35.424.263
KM SOPPRESSIONI (KmS)	156.064	215.454	(59.390)	207.539
KM INTENSIFICATI (Kml)	346.002	222.035	123.967	269.204
KM EFFETTIVI (KmE)	35.874.920	35.444.332	430.588	35.485.928
% SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	0,53	0,02		0,17
% KmS/KmA	0,44	0,61		0,59
% Kml/KmA	0,97	0,63		0,76



BUS-KM URBANI. TREND 2017-2019

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
KM AUTORIZZATI (KmA)	2.094.357	2.081.422	12.935	2.080.814
KM SOPPRESSIONI (KmS)	11.779	12.722	(943)	8.376
KM INTENSIFICATI (Kml)	1.256	344	912	76
KM EFFETTIVI (KmE)	2.083.834	2.069.043	14.791	2.072.514
% SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	(0,50)	(0,59)		(0,40)
% KmS/KmA	0,56	0,61		0,40
% Kml/KmA	0,06	0,02		0,00

BUS-KM TOTALI. TREND 2017-2019

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
KM AUTORIZZATI (KmA)	37.779.340	37.519.173	260.167	37.505.077
KM SOPPRESSIONI (KmS)	167.843	228.176	(60.333)	215.915
KM INTENSIFICATI (Kml)	347.258	222.379	124.879	269.280
KM EFFETTIVI (KmE)	37.958.755	37.513.376	445.379	37.558.442
% SCOSTAMENTO (KmE-KmA)	0,47	(0,02)		0,14
% KmS/KmA	0,44	0,61		0,58
% Kml/KmA	0,92	0,59		0,72

Come detto, l'esercizio 2019 si è potuto svolgere con una dotazione di mezzi più consona rispetto alle esigenze della domanda.

Ciò è evidente dall'analisi dei dati delle tabelle di cui sopra, dalle quali si evince il

miglioramento di tutti gli indicatori:

- la percentuale di percorrenze non effettuate rispetto alle autorizzate è stata pari allo 0,37 %, dopo diversi anni che era superiore allo 0,50 %;
- la percentuale di percorrenze aggiuntive rispetto alle autorizzate si è attestata quasi all'1% mentre quella relativa alle intensificazioni svolte per rispondere alle esigenze della domanda è stata pari allo 0,54% delle percorrenze autorizzate;
- rimane "importante" il miglioramento dell'offerta in termini di posti così come previsto dall'art. 7 comma 1 del Contratto di Servizio vigente (nel 2019 sono stati 202.471 i Km effettuati per intensificare le corse che presentavano una domanda che non veniva soddisfatta dai posti standard offerti);
- le percorrenze aggiuntive totali (347.258 Km) risultano raddoppiate rispetto a quelle delle corse soppresse (167.843 Km).



L'esercizio 2019 si è aperto con la **collaborazione di ASPAL all'organizzazione**

dell'evento Sardinia Job Day, svoltosi a fine gennaio, che si è concretizzato nell'organizzazione del trasporto a Cagliari di circa 10.000 studenti provenienti da tutta la regione.

Dal mese di Aprile sino a Novembre **è stato effettuato il servizio sostitutivo ferroviario sulla tratta Sassari-Alghero**, che ha richiesto un notevole impegno di risorse e ha consentito di non dover ricorrere ad una ditta privata per l'effettuazione di tale attività, con un risparmio di tempi per le attività di negoziazione e di costi per la maggior competitività del servizio interno rispetto al mercato. Sono stati, inoltre, svolti quasi **500.000 di Bus-Km per effettuare servizi sostitutivi ferroviari e metrotranviari** a causa di lavori indifferibili sull'infrastruttura su sede fissa in concessione aziendale.







🕒 ARST LIFE **Stazione ferroviaria, Sassari** 12:00 pm



2. TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

Il Contratto in vigore per l'esercizio 2019, oggetto di proroga con Delibera della Giunta Regionale n. 58/34 del 27/12/2017 e validità fino al 03/12/2019, regola la gestione del Trasporto Pubblico Locale su Ferro di competenza regionale. Il corrispettivo per il 2019, stabilito in euro per Km, non distingueva tra Servizio di Trasporto e Manutenzione dell'Infrastruttura considerando unitariamente le due attività. Il Corrispettivo era 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.

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 ed impianti, come desumibile indirettamente dallo stesso Contratto di Servizio nei casi di effettuazione del servizio con modalità sostitutive come avviene in occasione di lavori di manutenzione straordinaria sulla infrastruttura.

Per l'esercizio 2020 è stato, invece, sottoscritto in data 20 dicembre 2019 un contratto ponte di durata annuale, per il solo trasporto ferroviario, che consentirà di espletare tutte le formalità necessarie per procedere entro il 2020 a sottoscrivere con l'Azienda un contratto di più lunga durata.

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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	11.679.323	11.700.390	(0,2)	11.143.174
TOTALE COSTI OPERATIVI	13.445.555	12.884.553	4,4	12.186.301
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	8.651.339	9.153.920	(5,5)	8.654.235
VALORE AGGIUNTO	6.885.107	7.969.757	(13,6)	7.611.108
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(1.766.232)	(1.184.163)	(49,2)	(1.043.127)
AMMORTAMENTI NETTI	119.065	204.214	(41,7)	48.630
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	467.016	4.483	10.316,6	141.789
EBIT	(2.352.312)	(1.392.860)	(68,9)	(1.233.545)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(513.517)	(325.272)	(58)	(261.995)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(76.500)	-	-	-
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(41.780)	645.581	(106,5)	-
EBT	(2.984.109)	(1.072.551)	(178,5)	(1.495.540)
IMPOSTE SUL REDDITO	44.598	10.927	308	41.833
RISULTATO NETTO	(3.028.707)	(1.083.478)	(179,5)	(1.537.373)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO TRASPORTO SU FERRO

VALORI IN EURO

	2019
CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	2.523.649
ATTIVO FISSO (B)	44.658.899
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	47.182.549
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	43.252.071
CAPITALE NETTO (E)	3.930.477
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	47.182.549



I ricavi operativi sulla produzione del Servizio di Trasporto su Ferro ammontano a 11.679.323 euro, in lieve riduzione del (0,2%) rispetto all'esercizio precedente.

I costi operativi sono pari a 13.445.555 euro e risultano in aumento del 4,4% rispetto all'anno precedente (12.884.553 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (64,3%), spese per materie prime e di consumo (8,3%), spese per servizi per la produzione (4,7%), spese per assicurazioni (2,5%), spese per vigilanza e pulizia (2,7).

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 1.766.232 euro, come anche il **risultato netto** per 3.028.707 euro.

Per capire le ragioni di questo risultato negativo dei servizi di TPL ferroviario va ricordato che:

- **il corrispettivo euro per Km è fermo dal 2010 senza** che sia stata riconosciuta alla Società **alcuna rivalutazione ISTAT**;
- **non vengono coperti i costi del rinnovo del CCNL 2015** i cui oneri ammontano, per i soli servizi ferroviari, a oltre 800mila euro;
- sono stati sopportati degli **oneri per il progressivo adeguamento**, peraltro ancora distante dall'essere completato, **al nuovo quadro normativo richiesto da ANSF**.

In sostanza il vecchio contratto, oggetto di numerose proroghe, non copriva adeguatamente gli obblighi di servizio e non prevedeva meccanismi di riallineamento alle modifiche delle condizioni a contorno come il quadro normativo o l'inquadramento contrattuale degli addetti.

Il nuovo contratto ponte siglato a fine 2019 con RAS ha riconosciuto, finalmente, un livello adeguato di compensazione garantendo, per il 2020, l'equilibrio economico a questa linea di attività.

La Società ha comunque presentato istanza a RAS, al momento non ancora accolta, per vedersi riconosciuta almeno la quota di oneri relativi al rinnovo del CCNL 2015.



Il risultato negativo della linea Ferro TPL comporta per la stessa una **carezza di liquidità a breve termine** superiore ai 2.500.000 euro, liquidità coperta tramite operazioni di Tesoreria Intra Business (vedi *Stato Patrimoniale di Tesoreria nella sezione Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria*). **La struttura patrimoniale risulta, invece, in equilibrio dal lato del consolidato.** In particolare l'attivo immobilizzato risulta in forte crescita grazie all'iscrizione a cespite dei 9 nuovi treni, acquistati con finanziamenti regionali che trovano allocazione nel passivo consolidato, mantenendo un equilibrio generale a lungo termine per questa linea di attività.

La Produzione dei Servizi TPL su Ferro

La Produzione complessiva Ferroviaria TPL è stata nel 2019 pari a 1.222.281 Treni-Km, rispetto ai 1.081.235 Treni-Km del 2018, al lordo delle corse sostitutive automobilistiche.

L'incremento registrato è da ascrivere esclusivamente ai servizi sostitutivi effettuati con gli autobus, aumentati complessivamente del 56%, ma in larga misura (73%), riferiti ai **servizi della linea Sassari-Alghero** riaperta completamente all'esercizio ferroviario solo a novembre del 2019 (una riapertura parziale sulla tratta SS-Olmedo era avvenuta con l'avvio dell'anno scolastico).

Con la **riapertura a giugno della Monserrato - Mandas,** la produzione esclusivamente ferroviaria di questa linea nel 2019 ha subito un incremento del 78% e potrà riportarsi, nel 2020, alla situazione ordinaria nel rispetto dei vincoli operativi conseguenti le caratteristiche della infrastruttura (binario unico, incroci, limiti di velocità, etc).

Come è noto uno dei **parametri più importanti nella valutazione dell'efficienza del servizio** è costituito dalla "regolarità" dello stesso consistente essenzialmente nella puntualità (entro i valori prefissati) e rispetto dell'orario generale di servizio. Sotto questo profilo, **si conferma il dato molto positivo già registrato nell'esercizio precedente.** Ciò vale in generale per tutte le linee aziendali ed è da considerarsi sicuramente un ottimo dato tenuto conto che lo stesso non dipende solo dall'efficienza dei rotabili, ma, anche, dallo stato della linea (manutenzione ordinaria e straordinaria), dall'organizzazione del servizio in generale (orario generale di esercizio) e dalle competenze del personale (formazione).

Nello specifico i dati registrati sull'efficienza del servizio - regolarmente trasmessi all'Assessorato dei Trasporti - mostrano valori prossimi al 100% per le linee Sassari-Alghero e Sassari-Sorso (99,7%) e per la Macomer-Nuoro (99,1%). Valori leggermente inferiori, ma pur sempre entro il valore di accettabilità previsto dal CdS, si sono registrati sulla Monserrato-Isili (92,6%) che sconta i problemi legati alla vetustà del parco rotabili che a differenza di quanto già realizzato per le linee sopra ricordate, ancora è in attesa del rinnovo di cui già si è trattato in altre sezioni del presente documento. I dati di cui sopra attestano con grande chiarezza, il **peso della adeguatezza dei rotabili non solo**



per l'efficienza del servizio, ma per l'attrattività e quindi efficacia dello stesso.

A questo proposito si deve pertanto sottolineare l'importanza di individuare le ulteriori risorse necessarie per il pieno sfruttamento dell'appalto di fornitura già aggiudicato e valido per ulteriori 9 unità di trazione rispetto alle 6 per le quali sono state già reperite le risorse.

In particolare occorre ulteriormente rilevare come il servizio sia stato effettuato - raggiungendo gli indici di regolarità sopra riportati - con un **organico macchinisti e capitreno molto ridotto** per il collocamento in quiescenza di alcuni elementi che hanno usufruito della "quota 100" e per le difficoltà - a quadro normativo profondamente variato - di procedere con nuove abilitazioni considerato che non sono più valide né le procedure, né le modalità utilizzate finora in ambito USTIF. A questo proposito si segnala che **l'intero sistema di acquisizione e manutenzione delle competenze necessarie (SAMAC)** - che non riguarda solo il personale di movimento, ma anche quello di manutenzione e delle stazioni - **è all'esame di ANSF** in quanto costituisce elemento fondamentale per il rilascio all'Azienda - con denominazione ANSF, *Esercente Unico* - del Certificato Idoneità Esercizio (CIE) previsto dall'attuale normativa che ricomprende in unica autorizzazione la "licenza ferroviaria" e il "certificato di sicurezza" già previste per le ferrovie interconnesse.

In ogni caso, tutte le attività propedeutiche all'abilitazione dei nuovi macchinisti e capitreno, sono state già avviate e si conta di poter procedere al conseguimento delle nuove abilitazioni entro la fine del 2020.

Dal punto di vista della domanda soddisfatta, si registra una sostanziale stabilità della stessa con elementi di ottimismo che nascono dalla risposta dei viaggiatori registrata alla riapertura delle linee (specie la Sassari-Alghero nella quale sono prevalentemente in esercizio rotabili nuovi). Nelle considerazioni di cui sopra non si è tenuto conto dell'impatto del Covid-19 che verrà trattato ampiamente in un successivo specifico paragrafo del presente documento.

È infine importante sottolineare che non si sono verificati nel 2019 incidenti o anomalie di rilievo se non per alcune collisioni con bestiame brado, senza conseguenze per il traffico né per i viaggiatori.



RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL (TRENI - KM)

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	305.822	169.047	136.776	208.028
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	305.822	169.047	136.776	208.028
MACOMER-NUORO	258.003	252.408	5.595	215.966
TOT. MACOMER	258.003	252.408	5.595	215.966
SASSARI-ALGHERO	41.857	218.694	(176.837)	232.454
SASSARI-SORSO	88.407	87.635	772	87.655
TOT. SASSARI	130.264	306.329	(176.064)	320.108
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	388.267	558.736	(170.470)	536.075
TOTALE ARST	694.089	727.783	(33.694)	744.102

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

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	0	3.555	(3.555)	10.950
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	0	3.555	(3.555)	10.950
MACOMER-NUORO	16.661	16.942	(281)	17.134
TOT. MACOMER	16.661	16.942	(281)	17.134
SASSARI-ALGHERO	14.293	14.482	(190)	14.895
SASSARI-SORSO	0	0	0	0
TOT. SASSARI	14.293	14.482	(190)	14.895
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	30.954	31.424	(471)	32.029
TOTALE ARST	30.954	34.980	(4.026)	42.979



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

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	93.244	231.923	(138.679)	193.111
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	93.244	231.923	(138.679)	193.111
MACOMER-NUORO	250	1.585	(1.335)	36.956
TOT. MACOMER	250	1.585	(1.335)	36.956
SASSARI-ALGHERO	403.625	84.905	318.720	2.511
SASSARI-SORSO	119	59	59	0
TOT. SASSARI	403.744	84.965	318.779	2.511
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	403.994	86.550	317.444	39.466
TOTALE ARST	497.238	318.472	178.766	232.577

RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - TOTALE (KM)

	2019	2018	Δ '19-'18	2017
LINEA	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM	TRENI KM
MONSERRATO-ISILI	399.066	404.524	(5.458)	412.088
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO CAGLIARI	399.066	404.524	(5.458)	412.088
MACOMER-NUORO	274.914	270.935	3.979	270.056
TOT. MACOMER	274.914	270.935	3.979	270.056
SASSARI-ALGHERO	459.775	318.082	141.694	249.859
SASSARI-SORSO	88.526	87.694	832	87.655
TOT. SASSARI	548.301	405.776	142.525	337.514
TOT. DIREZIONE ESERCIZIO SASSARI	823.215	676.710	146.504	607.570
TOTALE ARST	1.222.281	1.081.235	141.046	1.019.658



3. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Contratto in vigore per l'esercizio 2019, 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.

Come nel caso del Trasporto Pubblico su Ferro, 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.

In data 16/12/2019 è stato firmato con la RAS un nuovo contratto di dieci anni per la Gestione e Manutenzione della linea ferroviaria e metrotranviaria. Questo contratto, stipulato secondo le previsioni del regolamento comunitario n. 1370 del 2007, è il risultato di una lunga trattativa con la struttura dell'Assessorato dei Trasporti che ha portato finalmente alla firma di un contratto moderno e redatto sulla base di PEF pluriennali che garantiranno il riallineamento di costi e ricavi al termine di ogni esercizio.

Tale contratto riconosce, oltre alle quote di ammortamento per gli investimenti concordati con RAS, un ragionevole margine di utile per la Società calcolato sui reali costi sostenuti e sul capitale investito netto.

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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	11.545.497	11.393.638	1,3	11.062.919
TOTALE COSTI OPERATIVI	9.242.548	8.551.874	8,1	8.473.511
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	6.882.053	6.749.142	2,0	7.611.924
VALORE AGGIUNTO	9.185.003	9.590.906	(4,2)	10.201.332
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	2.302.950	2.841.764	(19,0)	2.589.408
AMMORTAMENTI NETTI	94.467	157.120	(39,9)	73.223
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	371.507	3.449	10.671,4	125.178
EBIT	1.836.976	2.681.195	(31)	2.391.007
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(314.335)	(352.286)	11	(282.172)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(36.600)	-	-	-
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	335.375	496.704	32	-
EBT	1.821.415	2.825.613	36	2.108.835
IMPOSTE SUL REDDITO	35.385	8.407	321	36.933
RISULTATO NETTO	1.786.030	2.817.206	36,6	2.071.902

STATO PATRIMONIALE SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA

VALORI IN EURO

	2019
CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	5.191.848
ATTIVO FISSO (B)	3.539.847
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	8.731.695
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	2.715.486
CAPITALE NETTO (E)	6.016.210
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	8.731.695



Sulla base di tale premessa, i **ricavi operativi** sulla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ammontano a 11.545.497 euro, in aumento rispetto all'anno precedente (+1,3%).

I **costi operativi** sono pari a 9.242.548 euro, in aumento dell'8,1% rispetto al 2018.

Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale, al netto dei rimborsi per CCNL (74%), spese per materie prime e di consumo (6%), spese per manutenzioni (10%), spese per energia e acqua (2%).

I **risultati positivi d'esercizio** (EBITDA 2.302.950 euro e risultato netto d'esercizio 1.786.030 euro) **devono essere congiuntamente analizzati con i risultati raggiunti dalla linea di attività Ferro TPL** (EBITDA negativo per 1.766.232 euro e risultato netto d'esercizio negativo per 3.028.707 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.



La linea Ferro Infrastruttura mostra una **struttura patrimoniale in equilibrio** con un Capitale Circolante Netto più che sufficiente a garantire il corretto finanziamento dei debiti a breve seppur, ma con una certa sofferenza di cassa, causata da un elevato valore di beni in magazzino, alleviata facendo ricorso alla Tesoreria intra business.

L'**attivo immobilizzato risulta molto ridotto** rispetto alla tipologia di attività e al valore dell'infrastruttura in concessione. L'impostazione del nuovo contratto novennale, in vigore dal 1 gennaio 2020, privilegiando gli investimenti consentirà alla Società di irrobustire l'attivo patrimoniale della linea in oggetto.

Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria

Le attività manutentive sono state svolte su tutte le linee, sia su quelle TPL che su quelle turistiche prevalentemente con l'impiego del personale aziendale dedicato e appartenente al Servizio MANLIN oltre che con l'ausilio di ditte esterne specializzate.

Per quanto riguarda le linee TPL le attività manutentive sono state essenzialmente di tipo ordinario, vale a dire costituite dai prescritti controlli di verifica dell'armamento, ripristino livello, verifica scartamento, sostituzione traverse, rotaie, ganasce e chiavarde e rinforzo dell'armamento quando necessario. Sulle linee temporaneamente sospese dall'esercizio, sono state effettuate verifiche ripetute anche prima dell'effettiva riapertura al fine di garantire la necessaria sicurezza. Sono state eseguite regolarmente, prevalentemente da ditte appaltatrici, le attività di sfalcio e ripulitura di cunette e canali.



🕒 ARST LIFE **Stazione ferroviaria, Sassari** 3:00 pm





ARST LIFE **Fermata MetroCagliari Policlinico, Monserrato** 7:17 am





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 S.p.A. 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.

In data 20/12/2019 è stato firmato con la RAS un nuovo contratto con scadenza 31/12/2021

basato sulle prescrizioni del regolamento comunitario 1370 e che prevede un sistema di riallineamento dei costi e dei ricavi oltre ad una ben definita matrice dei rischi.

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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	4.845.308	3.563.618	36,0	3.615.953
TOTALE COSTI OPERATIVI	4.905.919	3.929.016	24,9	3.856.400
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	2.058.553	1.904.960	8,1	1.906.861
VALORE AGGIUNTO	1.997.941	1.539.561	29,8	1.666.415
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(60.611)	(365.398)	83,4	(240.447)
AMMORTAMENTI NETTI	28.469	41.592	(31,6)	25.104
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI		913	(100,0)	30.214
EBIT	(89.080)	(407.903)	78,2	(295.764)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(53.932)	(98.163)	45,1	(81.467)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	16.950	-	-	-
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	500.010	131.484	280,3	-
EBT	373.948	(374.583)	199,8	(377.231)
IMPOSTE SUL REDDITO	10.664	2.225	379,3	8.914
RISULTATO NETTO	363.285	(376.808)	196,4	(386.146)



STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO TPL

VALORI IN EURO

	2019
CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	2.520.911
ATTIVO FISSO (B)	594.821
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	3.115.732
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	2.614.869
CAPITALE NETTO (E)	500.863
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	3.115.732

I ricavi operativi sulla produzione del Servizio TPL Metrotranviario ammontano a 4.845.308 euro, in incremento rispetto all'esercizio precedente (36%).

Per ciò che riguarda i corrispettivi da contratto di servizio l'incremento (+31%) è dovuto alle maggiori percorrenze effettuate. Va evidenziato l'importante **incremento (+76,3%) dei proventi da titoli di viaggio, determinato prevalentemente dalla definizione del Clearing sulle linee di MetroCagliari.**

Infatti, come detto in precedenza solamente nel mese di aprile 2020 è stato formalizzato l'accordo con l'Azienda Urbana di Cagliari per la suddivisione dei proventi da titoli di viaggio dell'area metropolitana di Cagliari.

Ciò ha consentito di iscrivere a proventi circa 260.000 euro per l'esercizio 2019, a fronte dei 90.000 euro imputati negli anni precedenti.



I costi operativi sono pari a 4.905.919 euro e risultano in aumento del 24,9% rispetto all'anno precedente (3.929.016 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (42%), spese per materie prime e di consumo (15,3%), spese per manutenzione (34,3%) e spese per assicurazioni (3,6%).

L'EBITDA è negativo per 60.611 euro mentre il **risultato d'esercizio** è positivo per 363.285 euro grazie alla sopravvenienza attiva registrata per la chiusura dell'accordo per la bigliettazione integrata nell'area di Cagliari. Con tale accordo sono stati definiti gli introiti spettanti alla Società per gli anni 2016, 2017, 2018 e 2019.

Dal punto di vista **patrimoniale** emerge un sostanziale equilibrio della linea di attività con un capitale fisso molto basso per il fatto che i mezzi utilizzati per il trasporto sono di proprietà regionale e concessi in comodato all'Azienda, mentre la definizione della procedura di clearing, che ha interessato gli anni dal 2016 al 2019, ha generato una situazione di liquidità a breve positiva.

La Produzione dei Servizi TPL Metrotranviario

Le 2 reti metrotranviarie servono la città metropolitana di Cagliari e l'area vasta di Sassari e garantiscono un'offerta di trasporto integrata con i servizi su gomma erogati sempre da ARST nei bacini di traffico di riferimento. Svolgono inoltre un servizio complementare anche rispetto al trasporto urbano erogato dagli operatori urbani di Cagliari e Sassari.

In termini di produzione complessivamente erogata nell'anno 2019 si registra il previsto **incremento su MetroCagliari**, dovuto al ripristino delle frequenze pre-incidente a 10' e

all'esercizio completo anche sulla linea 3 per Settimo S.P. L'incremento rispetto all'anno precedente è stato rilevante (41%). Detto risultato è stato possibile anche perché la **gran parte delle attività manutentive è stata eseguita nell'arco temporale di sospensione notturna del servizio** mentre, le attività che hanno richiesto la sospensione dell'esercizio anche in ore di servizio, hanno comportato solo 3 giorni di interruzione. Si segnala, inoltre, che l'avanzamento dei lavori di realizzazione del sistema ACCM relativo alla tratta S.Gottardo-Settimo S.P. in comune con la metrotranvia, è stato condotto solo nelle fasce orarie notturne senza provocare perturbazioni nel normale esercizio.

Per quanto attiene **MetroSassari** le considerazioni da fare sono notevolmente differenti. Infatti l'incidente provocato dal camion-grù che ha riguardato la linea aerea, con il grave danneggiamento della stessa e che è stato descritto nei paragrafi precedenti, ha sostanzialmente dimezzato la normale produzione annuale nonostante la parziale riapertura della tratta S. Maria di Pisa - Stazione, abbia consentito di ridurre la contrazione delle percorrenze continuando a fornire un seppur limitato servizio alla cittadinanza.

Sotto il punto di vista dell'efficienza del servizio, occorre ricordare che si tratta di un servizio solo feriale che dovrà essere necessariamente esteso alla domenica al fine di poter considerare il servizio offerto non solo in linea con quanto già accade con MetroCagliari ma, anche, adeguato agli obiettivi di intermodalità generalizzata con l'azienda urbana su gomma (ATP).

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

PERCORRENZE ANNUALI METRO (KM)

LINEA	2019	2018	Δ '19-'18	2017
REPUBBLICA - SAN GOTTARDO - POLICLINICO (METROCAGLIARI)	511.769	365.606	146.163	364.023
SAN GOTTARDO - SETTIMO SAN PIETRO (METROCAGLIARI)	105.009	76.118	28.892	78.353
EMICICLO GARIBALDI - S. MARIA DI PISA (METROSASSARI)	63.713	102.148	(38.435)	104.314
TOTALE	680.491	543.871	136.620	546.690

Con il ripristino delle frequenze a 10' avvenuta a gennaio 2019, MetroCagliari tornerà, nel 2020, 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. 40/2018, la RAS ha stabilito per l'Azienda l'obbligo di gestione della Infrastruttura Metrotranviaria senza riconoscere uno specifico corrispettivo. **Pertanto, tale linea di attività, negli esercizi precedenti al 2018, 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 - documentate e sostenibili 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.

In data 16/12/2019 è stato firmato con la RAS un nuovo contratto di nove anni per la Gestione e Manutenzione della linea ferroviaria e metrotranviaria (vedi sezione *Gestione Infrastruttura Ferroviaria*), basato sulle prescrizioni del regolamento comunitario 1370 e che prevede un sistema di riallineamento dei costi e dei ricavi oltre ad una ben definita matrice dei rischi.



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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.909.091	1.909.091	0	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	1.963.700	2.181.920	(10,0)	0
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	1.034.637	1.361.167	(24,0)	1.221.753
VALORE AGGIUNTO	980.027	1.088.337	(10,0)	(555.491)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(54.609)	(272.829)	80,0	(1.777.244)
AMMORTAMENTI NETTI	14.280	31.688	(54,9)	73.223
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	0	696	(100,0)	18.222
EBIT	(68.889)	(305.213)	77,4	(1.868.689)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(25.696)	(59.028)	56,5	0
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(42.000)	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(5.011)	100.175	(105,0)	0
EBT	(141.597)	(264.066)	46,4	(1.868.689)
IMPOSTE SUL REDDITO	5.349	1.696	215,4	5.376
RISULTATO NETTO	(146.946)	(265.761)	44,7	(1.874.065)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA

2019

CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	850.816
ATTIVO FISSO (B)	1.955.095
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	2.805.912
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	2.746.581
CAPITALE NETTO (E)	59.331
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	2.805.912

I ricavi operativi sulla gestione dell'Infrastruttura Metrotranviaria ammontano a 1.909.091 euro, invariati rispetto all'esercizio precedente. **I costi operativi** sono pari a 1.963.700 euro, in decremento del 10% rispetto al 2018.

Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (52,7%), spese per materie prime e di consumo (3,7%), spese per manutenzione (15,9%) e spese per vigilanza e pulizia (9%).

L'EBITDA negativo, pari a 54.609 euro, è in netto miglioramento (+80%) rispetto al 2018. Il **risultato netto** è negativo per 146.946 euro, ma migliora del 44,7% rispetto all'esercizio precedente. Grazie alla sottoscrizione del nuovo contratto novennale la linea Metro Infrastruttura raggiungerà l'utile di esercizio nel 2020.

Dal punto vista patrimoniale emerge una debolezza della linea in oggetto relativamente all'autonomia finanziaria di lungo termine. La stessa infatti nell'esercizio ha dovuto far ricorso alla tesoreria della Società per circa 1,4 milioni di euro.

I principali interventi manutentivi su MetroCagliari hanno riguardato la sostituzione di una parte dell'armamento in corrispondenza della curva di immissione alla stazione di San Gottardo che presentava livelli di consumo tali da richiedere un intervento più approfondito. In questo senso è stato possibile verificare che una delle cause dei consumi anomali è da attribuire alla presenza di eccessiva umidità sul sistema traverse biblocco/rotaia che ha interessato l'anima in acciaio di collegamento tra i 2 distinti blocchi della traversa. Allo scopo di accertare anche eventuali altre cause, i materiali sono stati oggetto di analisi chimico-metallurgiche eseguite da centri specializzati. Al momento non sono state rilevate ulteriori criticità. Talune altre esigenze manutentive straordinarie riguardanti sempre la linea 1-3, poiché richiedono la sospensione dei servizi, sono state al momento differite in attesa della **esecuzione dei lavori di raddoppio della linea che saranno appaltati nel corso del mese di giugno 2020**. Detti interventi richiederanno, infatti, la chiusura della linea e consentiranno pure l'esecuzione degli interventi programmati di cui si è detto.

Su MetroSassari gli interventi sono stati quelli già descritti in altre parti del presente documento e **relativi in maniera prevalente al ripristino della linea di contatto danneggiata nell'incidente**. Occorre, inoltre, ricordare i numerosi interventi sul **sistema di asservimento semaforico** che risulta essere stato oggetto di interventi precedenti da parte del Comune di Sassari che hanno comportato le attuali criticità sulle quali si sta ora lavorando alla soluzione, di concerto con lo stesso Comune di Sassari.



Considerevoli interventi si sono, inoltre, resi necessari per la **sostituzione di importanti componenti elettronici** a garanzia della sicurezza del segnalamento e della corretta alimentazione della linea di contatto.

Ancora di rilievo, per il miglioramento della sicurezza dell'esercizio, è stata **l'introduzione di un nuovo sistema di comunicazione radio tra centrale e tram in movimento** che ha risolto alcune problematiche connesse alla obsolescenza del precedente impianto e fornito migliori garanzie di corretto funzionamento senza le anomalie che venivano riscontrate in precedenza. Il nuovo sistema - che verrà esteso non appena possibile anche alla rete di MetroCagliari - è stato regolarmente approvato da USTIF.

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



ARST LIFE **Fermata MetroCagliari Repubblica, Cagliari** 3:28 pm







6. IL SERVIZIO TURISTICO DEL TRENINO VERDE

Questa linea di attività non è coperta da un Contratto di Servizio e i servizi ferroviari turistici **sono svolti da ARST, grazie alle economie e sinergie derivanti dalle restanti linee di attività**, in ossequio alla propria Mission di promotore dello sviluppo economico-sociale dei territori della Sardegna, che si realizza anche favorendo il trasferimento dell'economia turistica delle coste verso i paesi dell'interno. **In tale contesto economico e operativo, i ricavi del Trenino Verde sono pari a meno del 25% dei costi industriali**, in linea con la tipica performance dei Servizi di Trasporto di piccola scala nei quali i titoli di viaggio arrivano a coprire, nel migliore dei casi, il 30% dei costi del servizio.

Il 2019 è stato un anno atipico per il Trenino Verde della Sardegna. **L'entrata in vigore della legge 128/2017 sulle ferrovie turistiche ha, infatti, impedito ad ARST per i primi 7 mesi dell'anno** di far partire la consueta programmazione dei viaggi del Trenino Verde. Tale legge, senza tenere conto della peculiare realtà delle ferrovie isolate e non interconnesse, aveva riservato la facoltà di gestire i servizi ferroviari turistici alle sole imprese operanti sulla rete nazionale a scartamento ordinario. Una svista normativa risolta con un emendamento approvato dal Parlamento il 11/7/2019 che, entrato in vigore dopo ulteriori 20 giorni, ha consentito ad ARST la ripresa dei viaggi del Trenino Verde soltanto dall'8/8/2019.

A causa del ritardato avvio della programmazione annuale 2019, l'esercizio ha subito un drastico ridimensionamento della produzione risultata, alla fine, pari a poco più della metà dell'anno precedente (km 13.248 nel 2019 vs km 25.526 nel 2018).

L'entità della produzione è stata, inoltre, influenzata negativamente, come nel 2018, anche **dalla temporanea inagibilità di circa il 40% della rete ferroviaria turistica e dal nuovo quadro regolatorio in materia di sicurezza** della circolazione ferroviaria che si è determinato con il **passaggio ad ANSF avvenuto dal 1 luglio 2019**.

Un ulteriore fattore complesso che influenza il Servizio Turistico del Trenino Verde è dato, da un lato, dalla vetustà di linee e rotabili nonché, dall'altro lato, dal ridotto numero di mezzi a disposizione come, per esempio, le unità di trazione che a causa

della penuria di rotabili vengono utilizzate in modo promiscuo, sia per il servizio turistico che per i servizi di TPL. Questa situazione si protrarrà fino al completamento del rinnovo del parco mezzi dedicato al TPL che prevede l'acquisizione di ulteriori 15 rotabili, di cui 6 già in fase di produzione. Attualmente il materiale rotabile utilizzato sulle linee turistiche in modo promiscuo, prevalente o esclusivo è costituito da:

- **19 rotabili iscritti al RIN**, di cui 2 locomotive a vapore (Reggiane), 4 vetture storiche (Bauchiero) e 4 carri sponda;
- **2 rotabili ad uso esclusivo servizio turistico**: 1 carro bagagliaio e 1 carro chiuso;
- **17 rotabili utilizzati prevalentemente per il servizio turistico** ma all'occorrenza utilizzati anche per il servizio TPL: 13 vetture rimorchiate, 2 vetture/carro, 2 carro chiuso.
- **40 rotabili utilizzati in modo promiscuo** tra servizio turistico e servizio TPL.

Dal punto di vista commerciale, con la ripresa dei viaggi del Trenino Verde (8/8/2019) è stato messo online il **nuovo portale di accesso** al Servizio www.treninoverde.com, facilmente utilizzabile anche da smartphone e basato su un mix di contenuti sia di carattere turistico-informativo che evocativo-valoriale. Inoltre è stato lanciato il **nuovo logo del Trenino Verde**, più contemporaneo e graficamente coerente col logo ARST nonché più facilmente declinabile sui diversi media e supporti comunicazionali. Con l'inaugurazione della stagione 2019, è stata anche avviata l'implementazione di una **politica commerciale più semplice e incentivante** sia per gli utenti finali che per i partner della rete Trenino Verde Point promossa da ARST; un canale di importanza strategica per le vendite dei TdV e per il coinvolgimento delle realtà economiche del territorio, attraverso l'offerta di servizi turistici lungo linea ad alto valore aggiunto per i viaggiatori e che rappresentano il vero indicatore attraverso il quale misurare le ricadute economiche allargate determinate dai servizi ferroviari di trasporto turistico. È stato, inoltre, ri-progettato strategicamente il prodotto/servizio con l'obiettivo di enfatizzare il concetto del **viaggio sul Trenino Verde come esperienza emozionale** da vivere attraverso l'offerta turistica del territorio, in ambito culturale, storico, paesaggistico, enogastronomico, archeologico, artigianale e naturalistico, stimolando una **ricaduta positiva sul tessuto socio-economico delle zone interne**.

Da segnalare inoltre, in questa prospettiva, il perseguimento della politica di destagionalizzazione dell'offerta turistica con un calendario di viaggi che è proseguito ininterrottamente sino a metà Dicembre 2019 e che di fatto, è proseguito senza soluzione di continuità nel 2020 fino allo stop imposto dall'emergenza Covid-19.





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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	83.725	174.033	(51,9)	108.891
TOTALE COSTI OPERATIVI	357.351	269.196	32,7	371.980
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	62.676	-	-	-
VALORE AGGIUNTO	(210.950)	(95.163)	(121,7)	(263.089)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(273.626)	(95.163)	(187,5)	(263.089)
AMMORTAMENTI NETTI	826	-	-	-
EBIT	(274.452)	(95.163)	(188,4)	(263.089)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.652)	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(630)	-	-	-
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(290)	-	-	-
EBT	(278.024)	(95.163)	(192,2)	(263.089)
IMPOSTE SUL REDDITO	309	-	-	-
RISULTATO NETTO	(278.334)	(95.163)	(192,5)	(263.089)



STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZIO DI TRASPORTO TURISTICO

2019

CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	3.858
ATTIVO FISSO (B)	16.806
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	20.664
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	19.427
CAPITALE NETTO (E)	1.237
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	20.664

I **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde ammontano a 83.725 euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente del 51,9%. Non essendo attribuibile alcun corrispettivo da Contratto di Servizio, i ricavi operativi per tale linea di attività risultano essere pari al totale dei proventi dalla vendita dei TdV e dei noleggi, corrispondenti a 83.725 euro.

I **costi operativi** sono pari a 357.351 euro e risultano in sensibile aumento rispetto all'anno precedente del 32,7% a causa dei maggiori adempimenti richiesti dal nuovo quadro regolatorio in materia di sicurezza. Le principali voci di costo sono rappresentate da spese per il personale (17,5%), spese per assicurazioni (3,5%) e da servizi per la produzione (2,8%). Il 66,5% 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 273.626 euro, in peggioramento del 187,5% rispetto ai 95.163 euro di perdita del 2018.

È evidente che tale attività potrà difficilmente trovare un suo organico sviluppo 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 rimane a disposizione della Proprietà per analizzare diverse ipotesi di sviluppo che possano prevedere, anche con investimenti graduali e diluiti nel tempo, una crescita importante del Servizio che ha sicuramente una larghissima domanda potenziale, a livello regionale, nazionale e internazionale, che attualmente non viene soddisfatta.



La Produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde

La produzione del Servizio Turistico è stata nel 2019 pari a 13.248 Treni-Km, in sensibile calo rispetto ai 25.526 Treni-Km del 2018 (- 48%), per le cause sulle quali ci si è soffermati all'inizio di questa sezione. Di seguito il dettaglio dei Servizi (produzione Km e pax) svolti dal 2017 al 2019 per linea:

TRENINO VERDE PRODUZIONE (TRENI-KM)

	2019			2018			2017		
	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT
MANDAS - ARBATAX	0	6.664	6.664	475	11.074	11.549	1.456	8.572	10.028
ISILI - SORGONO	0	740	740	390	1.170	1.560	1.453	2.604	4.057
SASSARI - PALAU	590	4.189	4.779	1.452	9.027	10.479	2.736	17.116	19.852
MACOMER - BOSA	66	999	1.065	370	1.568	1.938	414	3.340	3.754
TOTALE	656	12.592	13.248	2.687	22.839	25.526	6.059	31.632	37.691



TRENINO VERDE VIAGGIATORI

	2019			2018			2017		
	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT	NOL	CAL	TOT
MANDAS - ARBATAX	0	3.481	3.481	235	5.766	6.001	1.062	2.974	4.036
ISILI - SORGONO	0	797	797	225	488	713	1.170	1.165	2.335
SASSARI - PALAU	600	2.687	3.287	1.295	5.141	6.436	3.230	8.465	11.695
MACOMER - BOSA	55	632	687	489	1.575	2.064	487	1.704	2.191
TOTALE	655	7.597	8.252	2.244	12.970	15.214	5.949	14.308	20.257

Nol = Treni a Noleggio; Cal = Treni a Calendario



7. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

Il 6 agosto 2019 è stato firmato un nuovo contratto di servizio con scadenza triennale, come meglio illustrato nella sezione *Gestione Operativa dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica*. Nei primi sette mesi dell'anno invece la Società, in mancanza di contratto firmato, si è limitata a svolgere i lavori minimi di mantenimento della linea, fornendo dettagliato resoconto all'Ente Proprietario dell'Infrastruttura.



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

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	4.103.833	4.545.454	(9,7)	4.559.406
TOTALE COSTI OPERATIVI	3.944.520	4.555.552	(13,4)	4.365.357
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	2.453.425	3.434.745	(28,6)	3.532.762
VALORE AGGIUNTO	2.612.738	3.424.648	(23,7)	3.726.811
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	159.313	(10.098)	1.677,7	194.049
AMMORTAMENTI NETTI	32.531	79.961	(59,3)	40.048
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI		1.755	(100,0)	58.383
EBIT	126.781	(91.814)	238,1	95.618
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(101.760)	(140.543)	27,6	(115.937)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(7.500)			
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(11.415)	252.780	(104,5)	0
EBT	6.106	20.423	(70,1)	(20.319)
IMPOSTE SUL REDDITO	12.185	4.278	184,8	17.225
RISULTATO NETTO	(6.079)	16.145	(137,7)	(37.544)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

2019

CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	7.474.432
ATTIVO FISSO (B)	650.973
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	8.125.405
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	1.002.419
CAPITALE NETTO (E)	7.122.986
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	8.125.405



I **ricavi operativi** della Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica pari a 4.103.833 euro sono in lieve riduzione del 9,7% rispetto a quelli dell'esercizio precedente che ammontavano a 4.545.454 euro.

I **costi operativi** sono pari a 3.944.520 euro e risultano in riduzione del 13,4% rispetto all'anno precedente (4.555.552 euro). Le principali voci di costo sono costituite dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL (62,2%), spese per materie prime e di consumo (19,5%), spese per manutenzione (9,4%).

L'**EBITDA** è positivo per 159.313 euro, il risultato netto d'esercizio risulta negativo per 6.079 euro.

La parte patrimoniale della linea è in equilibrio, fatta eccezione per una carenza di liquidità, con prelievo dalla tesoreria aziendale, pari a 250.000 euro, dovuta per lo più alle difficoltà incontrate nel 2019 nelle fasi di rinnovo contrattuale. Come descritto in premessa, si è arrivati, infatti, alla firma del nuovo contratto triennale solamente il 6 agosto 2019. Ciò ha comportato il ricorso all'indebitamento per fronteggiare le spese correnti.



Gestione Operativa dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica

Per quanto riguarda la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria turistica, **ARST è titolare di un contratto per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura** che prevede varie attività a carico della Società che si possono distinguere in:

a) attività gestionali generali:

- operazioni ordinarie di manutenzione infrastruttura e relativi servizi di circolazione (trasporto materiali, sorveglianza linea, verifica funzionalità impianti, pulizia cunette, eliminazione vegetazione infestante, realizzazione sistemi di protezione sede ferroviaria, piccoli lavori edili)
- servizi di gestione della circolazione per la messa in disponibilità della rete ferroviaria sulle linee effettivamente aperte e sulle quali sarà effettuato il servizio turistico;

b) attività di manutenzione programmata dell'infrastruttura: interventi su armamento, geometria del binario, massicciata e sede ferroviaria (da attuarsi anche attraverso il ricorso all'appalto di lavori) finalizzati al mantenimento di funzionalità, qualità ed efficienza della rete e dei suoi impianti.

Per quanto riguarda invece la **manutenzione straordinaria dell'infrastruttura**, allo scopo

di consentire la riapertura integrale delle linee ferroviarie turistiche, **la Regione Sardegna ha stanziato ulteriori risorse per tali attività a valere su fondi FSC**. Alcuni interventi verranno eseguiti nel 2020 con le linee in regime di esercizio e saranno programmati in maniera tale da tenere conto della situazione che si è venuta a creare in seguito all'**emergenza Covid-19**.

Le attività di progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria sopra ricordati sono in corso di esecuzione e procedono, per quanto possibile, in parallelo ancorché alcune di esse siano evidentemente più impegnative e rilevanti. L'intervento principale a cui sono destinati 5.000.000 di euro (circa la metà dell'intero ammontare degli interventi finanziati con fondi FSC) sarà pronto per l'appalto entro il mese di settembre 2020 con conclusione prevista dei lavori per il mese di giugno 2023. Si tratta di un intervento che riguarda tutte le 4 linee turistiche e prevede il rinnovo del binario con sostituzione delle rotaie UNI 27 usurate, sostituzione parziale delle traverse in legname, revisione organi di attacco e ricarica di pietrisco per la ricostruzione della massicciata ferroviaria. Il secondo intervento in termini di importanza è relativo alla sostituzione di circa 6.000,00 m di binario UNI 27 sulla tratta Mandas-Arbatax dalla progressiva 221+050 alla progressiva 227+730 e comprende inoltre attività analoghe a quelle dell'intervento precedente già descritto. La progettazione è completata e si procederà alla pubblicazione del bando di gara auspicabilmente entro il mese di giugno.

Anche per la **tratta Luras-Palau** sono previsti interventi straordinari manutentivi riguardanti il rinnovo dell'armamento ferroviario per circa 2.600,00 m in corrispondenza di alcuni specifici tratti in curva. I lavori in argomento dovrebbero completarsi entro la prima metà del 2021 secondo i cronogrammi.

Interventi minori dal punto di vista dei costi ma ugualmente importanti per la sicurezza dell'esercizio, sono quelli relativi alla **stabilizzazione di diversi costoni rocciosi presenti lungo la Mandas-Arbatax e la Macomer-Bosa** per la cui puntuale definizione è necessario avvalersi di specifiche professionalità non presenti in Azienda. Tutte le connesse attività tecniche ed amministrative sono regolarmente in corso ed il completamento degli interventi secondo il vigente cronoprogramma è previsto per la prima metà del 2022.









8. SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE

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 di parte dei costi generali sostenuti da ARST per l'attività di progettazione e per i Servizi negoziali.

ARST ha al momento in carico - fornendo Servizi di progettazione, stazione appaltante, soggetto collaudatore - 27 interventi, di cui 17 in convenzione, per un valore delle opere pari a quasi 777 milioni di euro, attività che richiederebbero oltre 4 anni di lavoro con l'attuale ufficio tecnico di 15 persone.

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.

D'altra parte, occorre considerare che per diverse delle attività in corso, **ARST è stata presa come riferimento per le competenze distinte accumulate nel tempo** e che costituiscono un patrimonio "culturale" non rinvenibile facilmente all'esterno né replicabile in tempi rapidi. Inoltre, ARST è anche il gestore di tanti dei servizi cui gli investimenti convenzionati sono destinati. E' necessario, tuttavia, individuare con i diversi "committenti", legittime soluzioni amministrative anche innovative rispetto al recente passato, in grado di fornire una risposta concreta alle problematiche rappresentate dall'Azienda, in più occasioni, relativamente in particolare alla copertura dei rischi e che, per i nuovi incarichi di cui si discute, dovranno essere necessariamente determinate.

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE

VALORI IN EURO

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	764.250	1.056.935	(27,7)	232.764
TOTALE COSTI OPERATIVI	880.002	1.331.802	(33,9)	554.855
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	1.301.215	1.449.741	(10,2)	363.306
VALORE AGGIUNTO	1.185.463	1.174.873	0,9	41.216
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(115.752)	(274.867)	57,9	(322.091)
AMMORTAMENTI NETTI	17.854	35.729	(50,0)	0
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	0	784	(100,0)	16.379
EBIT	(133.606)	(311.380)	57,1	(338.470)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(66.333)	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(12.600)	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(6.265)	112.950	(105,5)	0
EBT	(218.804)	(198.430)	(10,3)	(338.470)
IMPOSTE SUL REDDITO	6.688	1.912	249,8	4.832
RISULTATO NETTO	(225.492)	(200.342)	(12,6)	(343.302)



STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE

2019

CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	55.916
ATTIVO FISSO (B)	366.403
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	422.319
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	406.737
CAPITALE NETTO (E)	15.582
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	422.319

Nel merito dei risultati di questa linea di attività, sono stati imputati nei **ricavi operativi** 764.250 euro, relativi alla convenzione “Metro Cagliari Area Vasta” che rappresentano il 97,8% di tale posta.

I **costi operativi** sono pari a 800.002 euro, in lieve riduzione rispetto all’anno precedente (1.331.802 euro). La principale voce di costo è costituita dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL.

L’EBITDA negativo, pari a 115.752 euro e il risultato netto negativo pari a 225.492 euro, sono determinati prevalentemente dalla mancanza di adeguata remunerazione per l’attività svolta e per la copertura dei rischi a essa connessi.

Dal punto di vista patrimoniale la linea in oggetto si presenta molto snella e priva di immobilizzazioni, **ma con una strutturale carenza di cassa**, per la quale deve ricorrere alla Tesoreria aziendale per 420.000 euro nell’esercizio 2019. Tale situazione potrà essere risolta solo con la firma di apposito contratto di servizio per tutte le attività di stazione appaltante svolta dalla Società per conto della RAS.



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. Questo 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.

Nel corso del 2019 si sono conclusi alcuni importanti lavori di risanamento e manutenzione di travate metalliche presenti nelle linee turistiche. Per proseguire nel percorso di riqualificazione generale delle linee, la RAS nel 2019, su fondi FSC, ha stanziato ulteriori risorse per le attività di manutenzione straordinaria per un importo di 10,3 milioni di euro.

Sono in corso interventi per circa 777 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 87 milioni di euro.
- Infrastruttura Ferroviaria Turistica: interventi di manutenzione straordinaria, per un importo di 10,3 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 Metro Cagliari a suo tempo pianificato.

ATTIVITÀ IN CORSO PER CONTO RAS

	TOTALE INTERVENTI	IMPORTO COMPLESSIVO OPERE	IMPORTO PER LAVORI E SPESE	IMPORTO INGEGNERIA
INTERVENTI IN CORSO	27	€355.696.440	€333.939.440	€21.757.000
VALORE POTENZIALE DEGLI INTERVENTI		€421.475.400	€383.542.614	€37.932.786
TOTALE		€777.171.840	€717.482.054	€59.689.786



Rete Regionale degli Itinerari Ciclabili

Con la sottoscrizione di una prima convenzione con RAS Assessorato dei Lavori Pubblici (per 8 Mln€ di finanziamento per progettazioni e opere), **ARST è incaricata, in qualità di soggetto attuatore, della progettazione e della realizzazione** di una tra le più importanti opere di infrastrutturazione turistica a livello regionale: **la Rete Ciclabile della Sardegna.**

Formata da 46 itinerari ciclabili, la Rete è lunga 2.000 km, unisce i principali porti e aeroporti dell'Isola, coinvolge 231 territori comunali, 63 Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e 22 Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Da un lato tende a favorire la mobilità ciclabile a livello locale, dall'altro costituisce una valida offerta turistica a livello regionale, capace di soddisfare nuove forme di mercato, specialmente del nord Europa, attratte dalle particolari condizioni ambientali e climatiche dell'Isola.

Superato anche il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), con Delibera di Giunta Regionale (n. 60/20 dell'11.12.2018) viene approvato il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna redatto da ARST, RAS Assessorato LLPP, Università degli Studi di Cagliari** - Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità (CIREM); tale Piano costituisce il riferimento per la realizzazione degli itinerari ciclabili

in Sardegna, seguendo a sua volta gli indirizzi più generali di altri sistemi nazionali e internazionali (Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche e Eurovelo).

Il Piano ha anche ricevuto dall'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) il Premio Urbanpromo 2019, riconoscimento che attesta la validità pianificatoria del documento elaborato e del team di lavoro incaricato che, pur partendo da una situazione di ritardo rispetto ad altre aree in Italia, è riuscito a compensare tale gap portando la Sardegna a essere tra le regioni più all'avanguardia in Italia per la modellizzazione dell'intervento e le prospettive di attuazione.

L'approvazione del Piano ha permesso anche una accelerazione nella progettazione di 13 tracciati (per un totale di 678 km), ricompresi nei seguenti 5 itinerari prioritari che costituiscono l'ossatura della Rete Ciclabile della Sardegna:

1. Alghero - Porto Torres - Sassari - Badesi (116 km);
2. Ozieri/Chilivani - Illorai (Stazione Tirso) - Macomer - Bosa (164 km);
3. Cagliari - Elmas - Assemini - San Gavino - Sanluri - Isili (114 km);
4. Tharros - Oristano - Terralba e Oristano - Bosa (134 km);
5. Chia - Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius - Villaputzu (150 km).

Sono stati così incaricati 5 diversi Raggruppamenti Temporanei di Professionisti (RTP) di rilevanza nazionale, di eseguire la Progettazione di Fattibilità Tecnica Economica (PFTE) per tutto il percorso di ogni itinerario prioritario; successivamente, verrà scelto per ognuno di essi un lotto stralcio funzionale, sul quale proseguire con i successivi stadi di progettazione e con l'affidamento dei lavori per la realizzazione delle opere.

Nel corso dell'anno, ARST ha curato e accompagnato il lavoro degli RTP, favorendo anche occasioni di incontro e di scambio nei territori perché i progetti riflettessero le esigenze locali degli enti, degli operatori, delle associazioni nel rispetto dei vincoli, soprattutto paesaggistici e ambientali, vero grande valore aggiunto dell'offerta di turismo e di sviluppo che si sta realizzando.

In concerto con RAS Assessorato LLPP e CIREM (e contando anche su FIAB Sardegna) si è così svolta una intensa attività di coinvolgimento e di coordinamento, tesa alla massima condivisione nel territorio delle scelte progettuali da adottare.

Sull'onda della prima convenzione relativa agli Itinerari Prioritari, ARST ha poi stipulato un altro Atto con RAS Assessorato LLPP a favore dei collegamenti tra la Rete Regionale e quelle delle principali città dell'Isola (Cagliari, Sassari e Olbia) per 5,9 Mln€ di finanziamento per progettazioni e opere.





Ancora, il 18/12/2018 un 3° Atto prevede le Progettazioni di Fattibilità Tecnica Economica di altri 11 tracciati (per complessivi ulteriori 660 km) per consentire la chiusura di un anello ciclabile che circoscriva l'intera Isola (per 1,2 Mln€ per la sola progettazione).

Nello stesso Atto è previsto che, una volta che ARST disponga della PFTE di questi ulteriori 11 tracciati, provveda col CIREM a definire un Progetto Unitario che includa tutti i percorsi esaminati, compresi quelli degli itinerari prioritari; questi andranno a costituire la Ciclovia della Sardegna che entrerà a far parte del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche, potendo

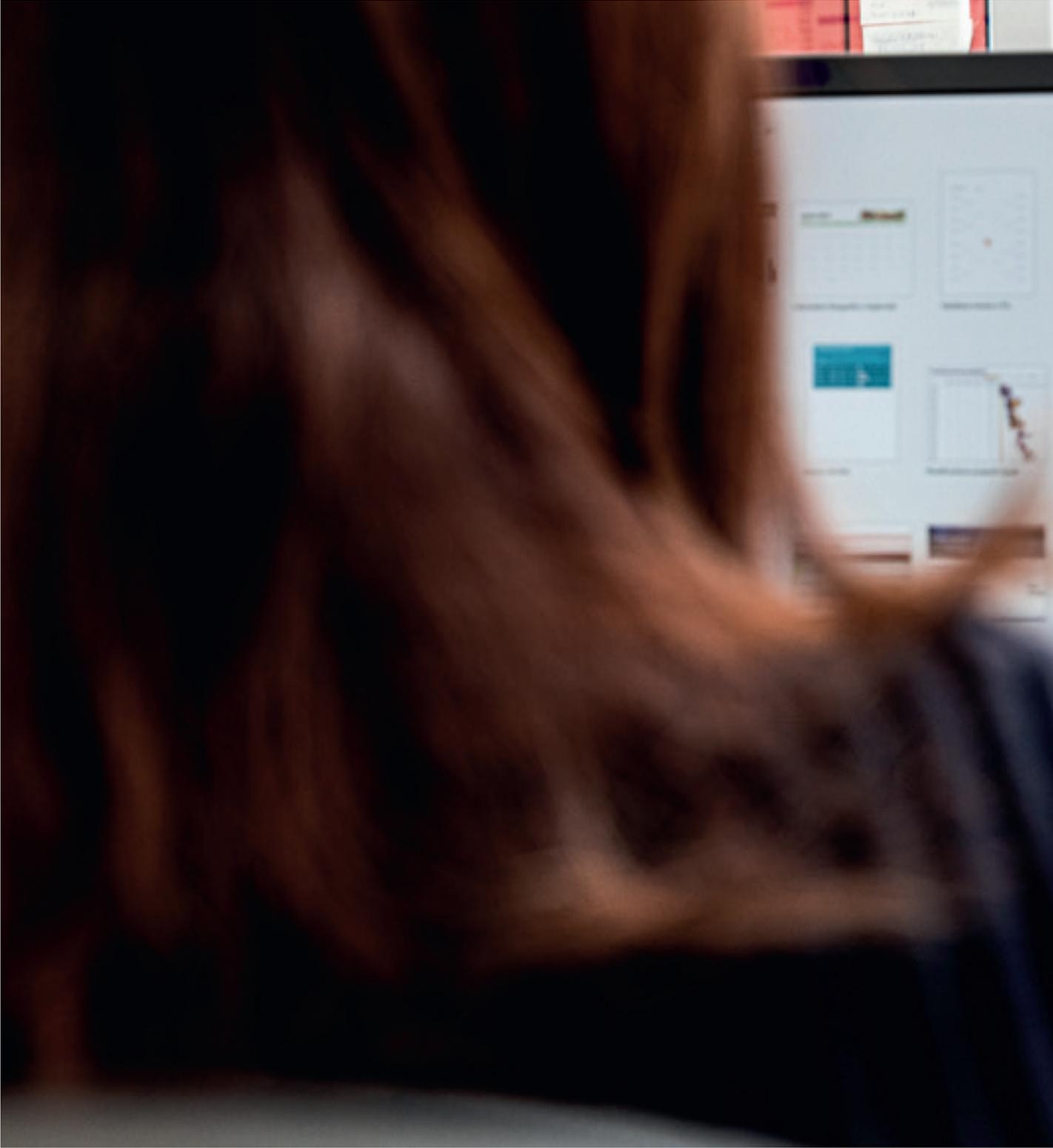
così usufruire anche di altri importanti finanziamenti statali.

Come soggetto attuatore, ARST ha inoltre il compito di cabina di regia di tutti gli altri interventi a favore della mobilità cicloturistica previsti da altri enti con altri finanziamenti e che possano entrare nella Rete, nel rispetto delle caratteristiche comuni previste nel Piano; verifica e sostiene, quindi, altre iniziative e interventi (anche a favore di altre forme del cosiddetto “turismo lento”, come i cammini) che possano connettersi in sinergia con i tracciati della Rete come, per citarne alcuni e a puro titolo esemplificativo:

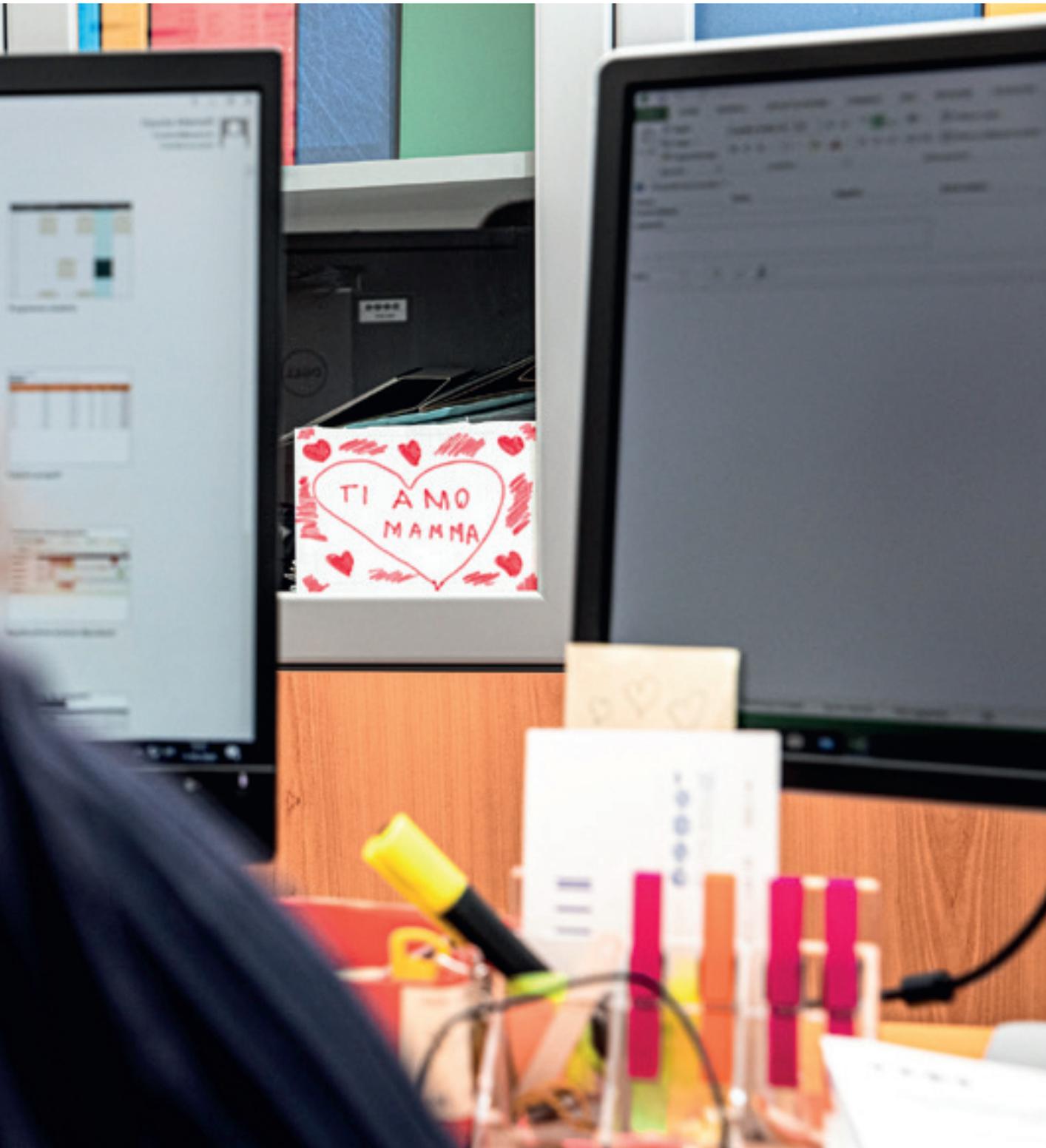
- Il Cammino di Sant’Efisio: da Cagliari a Nora - Città Metropolitana Cagliari;
- Itinerario ciclopedonale lungo mare a Bosa - Comune di Bosa;
- Piste ciclabili a Badesi - Unione dei Comuni Alta Gallura;
- Rete di collegamento tra porto e aeroporto Costa Smeralda - Comune di Olbia.

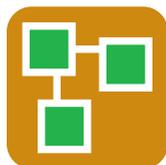
La Rete, quindi, ha una forte caratterizzazione dinamica e aggregante e possiede una capacità catalizzatrice per tutte quelle opere e attività che possano contribuire alla crescita e alla capacità di attrazione della Rete stessa, quindi a favore dello sviluppo del territorio, in piena sintonia con la mission di ARST.





 ARST LIFE Sede Centrale, Via Posada, Cagliari 7:15 pm





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.

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

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE

VALORI IN EURO

	2019	2018	Δ %	2017
TOTALE RICAVI OPERATIVI	688.796	544.180	26,6	744.477
TOTALE COSTI OPERATIVI	352.732	130.177	171,0	105.540
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	223.602	130.177	71,8	105.540
VALORE AGGIUNTO	559.666	544.180	2,8	744.477
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	336.064	414.003	(18,8)	638.937
AMMORTAMENTI NETTI	3.079	0	0	0
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI		0	0	600.000
EBIT	332.985	414.003	(19,6)	38.937
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(11.514)	0		0
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(1.950)	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(1.081)	0	0	0
EBT	318.440	414.003	(23,1)	38.937
IMPOSTE SUL REDDITO	1.153	0	0,0	0
RISULTATO NETTO	317.287	414.003	(23,4)	38.937



STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE

2019

CAPITALE CIRCOLANTE (A1)	473.775
ATTIVO FISSO (B)	61.624
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	535.399
TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO (D)	336.234
CAPITALE NETTO (E)	199.164
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	535.399

Sulla base di tali premesse i **ricavi operativi** sulla gestione patrimoniale ammontano a 688.796 euro, in incremento del 26,6% 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 euro 352.732 costituiti esclusivamente dai costi relativi al personale impiegato in tale attività.

L'**EBITDA** per tale attività è positivo e ammonta a 336.064 euro, il **risultato netto d'esercizio** ammonta a euro 317.287.

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)	296
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	4.311





ARST LIFE Linea MetroSassari, Piazza S. Maria, Sassari 3:20 am



ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

L'analisi del Conto Economico è stata svolta nella sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2019*, vedasi anche gli approfondimenti dedicati ai *Ricavi Operativi e ai Costi Operativi*.

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

Nel corso dell'esercizio assistiamo ad una **riduzione dell'Attivo Corrente di 3.140.067 euro (-4,7%)** e ad un aumento del **Passivo Corrente per 6.442.759 euro (+16,5%) rispetto al 2018**, con una conseguente riduzione del Capitale Circolante Netto del 34,4%.

Si registra di contro un forte incremento dell'Attivo Fisso, + 113%, a seguito della capitalizzazione dei 9 treni Stadler e di 41 nuovi bus.

In particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- le **Disponibilità Liquide per 5.999.684 euro (+46,5%)**. Tali disponibilità hanno avuto un incremento per effetto di alcuni bonifici ricevuti dalla RAS negli ultimi giorni dell'anno;
- gli **Altri Crediti verso la Regione per 1.309.244 euro (-37,4%)** sono ormai ridotti grazie alla costante collaborazione con l'Assessorato Trasporti che ha consentito di riconciliare e incassare quasi tutte le partite aperte;
- i **Crediti Commerciali verso RAS per 15.816.998 euro (-20,6%)** si riferiscono ai conguagli per i contratti di servizio in essere e sono stati incassati a inizio 2020;
- i **Crediti verso la Regione per CCNL per 13.116.605 euro (-3,8%)**. Sono relativi sia alla quota Regione che alla quota Stato per la copertura dei rinnovi del CCNL;
- le **Immobilizzazioni Materiali per 83.456.819 euro** crescono, principalmente, a seguito dell'acquisto dei nuovi autobus, finanziati al 90% da RAS, e dei nuovi treni finanziati al 100%.

Tra le voci del Passivo Corrente va evidenziata la crescita dei debiti verso fornitori nel corso dell'esercizio +53,4%, con i giorni di dilazione nel pagamento che passano da 95 del 2018 a 167 del 2019.

Tra le voci del Passivo Consolidato va segnalato che il **Fondo TFR Lavoro Subordinato** è in diminuzione **per 2.396.266 euro (-9,3%)** a seguito del pagamento del TFR al personale dipendente collocato in quiescenza.

Per l'effetto combinato di quanto sopra descritto, il **Capitale Circolante Netto è in calo di 9.582.826 euro** rispetto all'esercizio precedente (-34,4%).

Il **Capitale Netto** è in lieve incremento (0,4%) a seguito del conseguimento dell'utile nell'esercizio pari a 80.502 euro.

La tabella sul **Conto Economico Riclassificato per Linee di Attività** mostra i risultati di esercizio delle singole linee. A partire dal 2015 è stata effettuata una separazione sempre più netta delle attività svolte, arrivando nel 2019 alla attribuzione diretta di oltre il 95% dei costi aziendali. La ripartizione del restante 5%, servizi generali e trasversali alle diverse linee di attività, viene ribaltata con l'utilizzo di driver legati ai costi del personale, numero medio del personale o ricavi da contratti di servizio.

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

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

La tabella sullo Stato Patrimoniale di Tesoreria indica la raccolta di liquidità e i relativi impieghi. Le linee nella colonna di sinistra sono quelle che usufruiscono della Tesoreria interna, quelle a destra, come la Gomma e Metro TPL, sono quelle che apportano liquidità che viene distribuita internamente. Sulla base dei debiti e crediti verso la Tesoreria interna vengono ricalcolati gli oneri finanziari, vedi *Saldo Attività Finanziaria Infra Linee di Attività* all'interno del conto economico per linee di attività, utilizzando il tasso corrente medio applicato alla Società dagli istituti di credito.



CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

VALORI IN EURO

	2019	2018	Δ %	2017
RICAVI OPERATIVI	124.572.998	121.154.787	2,8	111.509.425
PROVENTI TDV	22.207.779	20.095.802	10,5	21.861.709
CONTRATTI DI SERVIZIO	99.768.525	98.374.380	1,4	87.591.561
BUS	67.859.852	66.831.429	1,5	58.517.335
TRENO	21.818.264	21.913.606	(0,4)	21.334.751
METRO	6.069.040	5.083.891	19,4	3.194.021
TRENINO VERDE	4.021.369	4.545.454	(11,5)	4.545.454
ALTRI RICAVI	2.596.694	2.684.605	(3,3)	2.056.155
TOTALE RICAVI OPERATIVI	124.572.998	121.154.787	2,8	111.509.425
COSTI OPERATIVI	121.212.855	121.488.419	(0,2)	115.237.114
SPESE PER IL PERSONALE	68.246.782	70.873.686	(3,7)	71.286.454
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	23.029.747	23.055.292	(0,1)	22.112.171
MANUTENZIONI	14.523.374	12.357.689	17,5	8.515.124
ASSICURAZIONI	4.778.955	4.577.029	4,4	4.707.948
VIGILANZA E PULIZIA	2.918.558	2.854.067	2,3	2.731.135
SERVIZI PER LA PRODUZIONE	2.002.182	1.840.604	8,8	1.143.409
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	126.676	144.554	(12,4)	37.602
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	1.113.232	1.305.456	(14,7)	1.188.343
SPESE PER ICT E TELECOM	649.053	483.560	34,2	308.878
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	932.385	1.040.000	(10,3)	838.403
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	795.176	767.769	3,6	666.285
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.096.735	2.188.712	(4,2)	1.701.362
TOTALE COSTI OPERATIVI	121.212.855	121.488.419	(0,2)	115.237.114
VALORE AGGIUNTO	71.606.925	70.540.055	1,5	67.558.765
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	3.360.143	(333.632)	1.107,1	(3.727.689)
AMMORTAMENTI NETTI (1)	939.547	1.629.420	(42,3)	1.531.839
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI (2)	838.523	35.773	2.244,0	1.795.988
EBIT	1.582.073	(1.998.825)	179,2	(7.055.516)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.495.398)	(3.041.688)	18,0	(2.234.122)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE	1.345.756	5.151.085	(73,9)	244.027
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	432.431	110.572	291,1	(9.045.611)
IMPOSTE SUL REDDITO	(2.495.398)	(87.184)	(303,7)	(352.865)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	80.502	23.388	244,2	(9.398.476)
CASH FLOW (1+2+3)	1.858.572	1.688.580	10,1	(6.070.649)

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO PER LINEE DI ATTIVITÀ

VALORI IN EURO

	TOTALI 31/12/2019	GOMMA	FERRO TPL	FERRO RETE	METRO TPL
RICAVI OPERATIVI	124.572.998	88.953.175	11.679.323	11.545.497	4.845.308
PROVENTI TDV	22.207.779	20.232.139	1.206.556		685.359
CONTRATTI DI SERVIZIO	99.768.525	67.859.852	10.472.767	11.345.497	4.159.949
BUS	67.859.852	67.859.852	0		0
TRENO	21.818.264	0	10.472.767	11.345.497	0
METRO	6.069.040	0	0		4.159.949
TRENINO VERDE GENNAIO-LUGLIO 2019	1.431.369				
TRENINO VERDE	2.590.000	0	0		0
ALTRI RICAVI	2.596.694	861.184		200.000	
TOTALE RICAVI OPERATIVI	124.572.998	88.953.175	11.679.323	11.545.497	4.845.308
COSTI OPERATIVI	121.212.855	87.691.130	12.064.173	9.006.553	4.905.919
SPESE PER IL PERSONALE	68.246.782	45.579.283	8.651.339	6.882.053	2.058.553
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	23.029.747	19.763.007	1.121.673	545.851	750.278
MANUTENZIONI	14.523.374	10.998.094	132.531	948.408	1.683.737
ASSICURAZIONI	4.778.955	4.067.150	339.981	74.836	175.105
VIGILANZA E PULIZIA	2.918.558	2.235.729	363.860	35.781	95.564
SERVIZI PER LA PRODUZIONE	2.002.182	1.358.923	632.849	150	68
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	126.676	103.146	8.225	5.653	2.556
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	1.113.232	477.016	290.452	188.196	21.623
SPESE PER ICT E TELECOM	649.053	429.452	70.486	53.749	36.494
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	932.385	531.893	120.570	111.684	24.931
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	795.176	517.516	131.256	69.503	25.901
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.096.735	1.629.920	200.950	90.688	31.110
TOTALE COSTI DIRETTI	121.212.855	87.691.130	12.064.173	9.006.553	4.905.919
TOTALE COSTI INDIRETTI	0	(1.570.602)	1.381.382	235.995	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	121.212.855	86.120.528	13.445.555	9.242.548	4.905.919
VALORE AGGIUNTO	71.606.925	48.411.930	6.885.107	9.185.003	1.997.941
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	3.360.143	2.832.647	(1.766.232)	2.302.950	(60.611)
AMMORTAMENTI NETTI	939.547	628.977	119.065	94.467	28.469
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	838.523	0	467.016	371.507	
EBIT	1.582.073	2.203.671	(2.352.312)	1.836.976	(89.080)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.495.398)	(1.405.658)	(513.517)	(314.335)	(53.932)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	0	160.830	(76.500)	(36.600)	16.950
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	548.836	(220.708)	(41.780)	335.375	500.010
RISARCIMENTO ASSICURAZIONI	796.920				
EBT	432.431	738.135	(2.984.109)	1.821.415	373.948
IMPOSTE SUL REDDITO	351.929	235.598	44.598	35.385	10.664
RISULTATO NETTO	80.502	502.537	(3.028.707)	1.786.030	363.285

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO PER LINEE DI ATTIVITÀ

VALORI IN EURO

	METRO RETE	TURISTICO TL	TURISTICO RETE	SERVIZI INGEGNERIA	SERVIZI PATRIMONIO
RICAVI OPERATIVI	1.909.091	83.725	4.103.833	764.250	688.796
PROVENTI TDV		83.725			
CONTRATTI DI SERVIZIO	1.909.091		4.021.369		
BUS			0		
TRENO			0		
METRO	1.909.091				
TRENINO VERDE GENNAIO-LUGLIO 2019			1.431.369		
TRENINO VERDE			2.590.000		
ALTRI RICAVI			82.464	764.250	688.796
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.909.091	83.725	4.103.833	764.250	688.796
COSTI OPERATIVI	1.822.103	119.646	3.804.210	1.446.390	352.732
SPESE PER IL PERSONALE	1.034.637	62.676	2.453.425	1.301.215	223.602
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	72.566	1.105	771.036	4.069	162
MANUTENZIONI	312.368	309	370.768	17.787	59.372
ASSICURAZIONI	33.491	12.616	9.337	22.721	43.719
VIGILANZA E PULIZIA	177.065	6.667	2.963	465	465
SERVIZI PER LA PRODUZIONE	38	10.024	83	23	23
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	1.425	799	3.115	879	879
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	87.409	822	45.907	904	904
SPESE PER ICT E TELECOM	12.534	4.926	30.025	5.973	5.415
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	47.439	2.994	50.265	32.608	10.000
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	20.576	9.599	13.353	6.364	1.106
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	22.555	7.109	53.933	53.383	7.086
TOTALE COSTI DIRETTI	1.822.103	119.646	3.804.210	1.446.390	352.732
TOTALE COSTI INDIRETTI	141.597	237.706	140.311	(566.388)	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	1.963.700	357.351	3.944.520	880.002	352.732
VALORE AGGIUNTO	980.027	(210.950)	2.612.738	1.185.463	559.666
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(54.609)	(273.626)	159.313	(115.752)	336.064
AMMORTAMENTI NETTI	14.280	826	32.531	17.854	3.079
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	0			0	
EBIT	(68.889)	(274.452)	126.781	(133.606)	332.985
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(25.696)	(2.652)	(101.760)	(66.333)	(11.514)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIA INFRA LINEE DI ATTIVITÀ	(42.000)	(630)	(7.500)	(12.600)	(1.950)
SALDO ATTIVITÀ ESERCIZI PRECEDENTI	(5.011)	(290)	(11.415)	(6.265)	(1.081)
RISARCIMENTO ASSICURAZIONI					
EBT	(141.597)	(278.024)	6.106	(218.804)	318.440
IMPOSTE SUL REDDITO	5.349	309	12.185	6.688	1.153
RISULTATO NETTO	(146.946)	(278.334)	(6.079)	(225.492)	317.287

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

VALORI IN EURO

ATTIVO				PASSIVO			
	2019	2018	Δ %		2019	2018	Δ %
ATTIVO CORRENTE				PASSIVO CORRENTE			
1. MAGAZZINO	17.508.510	16.531.869	5,9	DEBITI VERSO FORNITORI COMMERCIALI	26.485.703	17.265.426	53,4
CREDITI COMMERCIALI VERSO RAS	15.816.988	19.917.199	(20,6)	DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA		105.694	(100,0)
CREDITI VERSO ALTRI CLIENTI	6.085.820	6.922.019	(12,1)	DEBITI VERSO BANCHE	8.701.091	8.982.363	(3,1)
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	(531.119)	(2.247.559)	76,4	DEBITI VERSO DIPENDENTI	3.987.296	3.705.231	7,6
2. TOTALE CREDITI VERSO CLIENTI	21.371.689	24.591.659	(13,1)	DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA	2.660.895	2.854.169	(6,8)
CREDITI CCNL VERSO REGIONE	13.116.605	13.639.308	(3,8)	DEBITI TRIBUTARI	2.682.762	2.080.490	28,9
ALTRI CREDITI VERSO REGIONE	1.309.244	2.092.728	(37,4)	DEBITI DIVERSI	881.582	3.963.197	(77,8)
CREDITI ACCISE SU GASOLIO	1.677.771	1.539.099	9,0	1. TOTALE DEBITI CORRENTI	45.399.329	38.956.570	16,5
CREDITI VERSO ERARIO		1.296.535	(100,0)				
ALTRI CREDITI A BREVE TERMINE	1.281.668	1.419.819	(9,7)	2. RATEI E RISCO NTI PASSIVI			
3. TOTALE ALTRI CREDITI	17.385.288	19.987.489	(13,0)				
4. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	5.999.684	4.095.957	46,5				
5. RATEI E RISCO NTI ATTIVI	1.396.038	1.594.302	(12,4)				
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	63.661.209	66.801.276	(4,7)	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	45.399.329	38.956.570	16,5
A1. CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	18.261.880	27.844.706	(34,4)				
	2.019	2.018	Δ %		2019	2018	Δ %
ATTIVO FISSO				PASSIVO CONSOLIDATO			
CREDITI VERSO MINISTERO	2.116.530	2.116.530	0	FONDI PER RISCHI E ONERI	5.556.496	6.902.547	(19,5)
FONDO SVALUTAZIONE (-)	(1.887.017)	(1.887.017)	0	TFR LAVORO SUBORDINATO	23.291.243	25.687.509	(9,3)
CREDITI CCNL QUOTA STATO	2.826.728	2.266.986	24,7	FONDO PER CONTRIBUTI CONTO IMPIANTI	56.308.304	11.314.125	397,7
6. TOTALE CREDITI A MEDIO TERMINE	3.056.241	2.496.499	22,4	FONDO PER ACQUISTO IMMOBILE	0	4.936.646	(100,0)
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	83.876	216.136	(61,2)				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	83.456.819	37.905.756	120,2	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	85.156.043	48.840.827	74,4
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	2.150	2.150	0				
7. TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	83.542.845	38.124.042	119,1	E. CAPITALE NETTO	19.704.923	19.624.420	0,4
B. TOTALE ATTIVO FISSO	86.599.086	40.620.541	113,2				
				TOTALE PASSIVO (C+D+E)	150.260.295	107.421.817	39,9
TOTALE ATTIVO (A+B)	150.260.295	107.421.817	39,9				

STATO PATRIMONIALE DI TESORERIA

VALORI IN EURO

ATTIVO		PASSIVO	
	2019		2019
ATTIVO CORRENTE (IMPIEGHI)		PASSIVO CORRENTE (RACCOLTA)	
FERRO TPL	2.550.000	GOMMA	3.111.000
FERRO RETE	1.220.000	METRO TPL	565.000
TURISTICO TRASPORTO	21.000		
TURISTICO RETE	250.000		
SERVIZIO INGEGNERIA	420.000		
SERVIZIO PATRIMONIO	65.000		
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	4.526.000	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	3.676.000
A1. CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	850.000		
	2019		2019
ATTIVO FISSO (IMPIEGHI)		PASSIVO CONSOLIDATO (RACCOLTA)	
METRO RETE	1.400.000	GOMMA	2.250.000
B. TOTALE ATTIVO FISSO	1.400.000	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	2.250.000
E. CAPITALE NETTO			
TOTALE ATTIVO (A+B)	5.926.000	TOTALE PASSIVO (C+D+E)	5.926.000

Principali Indicatori di Performance

L'**Indice di Liquidità Corrente** (1,4), l'**Indice di Liquidità Immediata** (1,0) confermano la marginalità in cui opera l'Azienda che potrà essere affrontata solo con la definizione dei nuovi Contratti di Servizio, in particolare quello automobilistico, essendo tale linea pari al 71,41% dei ricavi totali dell'azienda.

La **Posizione Finanziaria Netta** pari a 5.999.684 di euro, è nettamente migliorata rispetto al precedente esercizio grazie al saldo dell'ultima rata per l'acquisto della Sede Centrale, così come l'indice di **Autonomia Finanziaria** che passa da 3,5 a 5,3.

Nonostante la politica di smobilizzo dei crediti e il recupero dell'equilibrio finanziario, si è avuto un **significativo peggioramento dei Giorni di Pagamento dei Fornitori** passati da 95 giorni medi nel 2018 a 167 giorni medi nel 2019.

Migliorano invece i **giorni di incasso dei crediti verso i clienti** che risulta pari a 64 nel 2019.

Per effetto della liquidità generata con le azioni del Piano di Rilancio, descritto nella sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2019*, il **Rapporto dei Debiti sul Capitale Netto** passa da 1,9 a 1,2.

Cresce l'indice di **rigidità degli impieghi** (82,6%), in seguito all'incremento dell'attivo immobilizzato, e diminuisce l'indice di **elasticità degli impieghi** (17,4%).

Si confermano in miglioramento 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** (5,4) che esprime la capacità di quest'ultimo di generare ricavi dal Capitale Operativo corrente investito nell'attività.

In lieve calo anche il **Costo del Lavoro Pro Capite**, pari a 33.389 euro rispetto a 33.605 euro dell'anno precedente, mentre cresce il **Valore Aggiunto pro Capite** che passa da 33.447 del 2018 a 35.033 euro del 2019.

INDICI DI LIQUIDITÀ

INDICI DI LIQUIDITÀ	2019	2018
INDICE DI LIQUIDITÀ CORRENTE (CURRENT TEST RATIO) ATTIVO CORRENTE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE	1,4	1,8
INDICE DI LIQUIDITÀ IMMEDIATA (QUICK TEST RATIO) CREDITI A BREVE + DISPONIBILITÀ LIQUIDE DIVISO IL PASSIVO CORRENTE	1,0	1,3
GIORNI DI CREDITO AI CLIENTI CREDITI COMMERCIALI X 365 DIVISO I RICAVI DELLE VENDITE + IVA	64	76
GIORNI DI CREDITO DAI FORNITORI DEBITI COMMERCIALI X 365 DIVISO IL TOTALE ACQUISTI	167	95

INDICI FINANZIARI

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA	2019	2018
INDICE DI AUTONOMIA FINANZIARIA (LEVERAGE) TOTALE ATTIVO CAPITALE NETTO	5,3	3,5
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (B-A) VALORI IN EURO	5.999.684	(840.689)
A. DEBITI FINANZIARI	0	4.936.646
B. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	5.999.684	4.095.957
RAPPORTO DEBITI SU CAPITALE NETTO DEBITI A LUNGO TERMINE + DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA DIVISO IL CAPITALE NETTO	1,2	1,9
INDICE DI RIGIDITÀ DEGLI IMPIEGHI ATTIVO IMMOBILIZZATO X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO	82,6%	59,3%
INDICE DI ELASTICITÀ DEGLI IMPIEGHI CAPITALE CIRCOLANTE X 100 DIVISO IL TOTALE ATTIVO NETTO	17,4%	40,7%

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA		2019	2018
RICAVI PRO CAPITE	VALORI IN EURO	60.946	57.447
TOTALE RICAVI DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE	VALORI IN EURO	35.033	33.447
EBITDA + SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
COSTO DEL LAVORO PRO CAPITE	VALORI IN EURO	33.389	33.605
SPESE PER IL PERSONALE DIVISO IL NUMERO MEDIO DIPENDENTI			
TURNOVER DELL'ATTIVO		1,0	1,1
TOTALE RICAVI DIVISO IL TOTALE ATTIVO (MEDIA)			
TURNOVER DEL CAPITALE INVESTITO		1,4	1,7
TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE INVESTITO (MEDIA)			
TURNOVER DEL CAPITALE CIRCOLANTE		5,4	3,8
TOTALE RICAVI DIVISO IL CAPITALE CIRCOLANTE (MEDIA)			

Come è stato ribadito in altre parti del presente documento a proposito non solo dei nuovi CdS, ma anche in relazione alle prospettive di sviluppo aziendale, la continuità degli investimenti - sia di natura materiale (impianti, infrastrutture, rotabili, etc) che immateriale (cultura aziendale, formazione, digitalizzazione, sostenibilità, empowerment, etc) - risulta cruciale per il futuro di ogni azienda e in particolare per le aziende di trasporto pesantemente colpite dalle conseguenze della grave emergenza Covid-19.

In questo senso l'accelerazione degli investimenti in corso ed il consolidamento di una cultura dell'innovazione, necessaria non soltanto per accompagnare la transizione organizzativa in campo ferroviario prodotta dal mutato quadro normativo, ma, anche per supportare e governare in termini di miglioramento della produttività le nuove modalità di lavoro a distanza, **risulta vitale per il futuro dell'Azienda**.

Alla cultura dell'innovazione, alla quale l'Azienda ha dedicato nel 2019 diversi momenti formativi destinati ad una serie di figure aziendali strategiche, fanno importante riferimento:

- **i programmi di rinnovo del parco autobus**, con un investimento coperto da risorse statali e destinato quasi esclusivamente ad ARST parte del quale riservato a mezzi innovativi. Nello specifico, sono in scadenza i termini di offerta per la fornitura di 43 nuovi mezzi (compresi 2 destinati agli operatori privati) mentre, entro il mese di giugno, sarà verosimilmente pubblicata la gara per l'acquisto di 510 nuovi mezzi (compresi 8 destinati ai privati operatori) per complessivi 150 milioni di euro interamente finanziati con risorse di provenienza statale. Per entrambe le procedure sopra richiamate, ARST svolge il ruolo di stazione appaltante e mandataria delle ATI - Associazioni Temporanee di Impresa - appositamente costituite;
- **gli investimenti in materiale rotabile ferroviario**, dove è in corso la fornitura di n. 6 Unità di Trazione prodotte dalla società svizzera STADLER, per il pagamento delle quali è prevista una quota di cofinanziamento del 40% su parte delle risorse a disposizione che provengono da 2 diverse fonti;
- alla **transizione digitale relativa ai titoli di viaggio**;
- all'implementazione del **sistema di controllo a distanza degli autobus** (AVM, AVL) rivelatosi essenziale per la gestione - seppure imprevista - delle norme post COVID-19 in materia di distanziamento e limitazione dell'offerta dei posti su autobus, treni e metro;
- alla stessa futura **gestione degli investimenti infrastrutturali attraverso il BIM** di cui già si è parlato;

- agli **investimenti sul sistema ferroviario**, dove la sottoscrizione del nuovo CdS con durata novennale consente, tra le altre cose, una programmazione degli investimenti più coerente con i tempi richiesti in una situazione di gestione finanziaria ed economica del tutto nuova rispetto al passato.

Permane tuttavia la necessità di individuare nuove modalità e ulteriori risorse umane qualificate e da qualificare in **grado di consentire l'accelerazione già richiamata**, la trasmissione delle competenze da parte delle professionalità senior presenti e l'introduzione di nuove competenze abilitanti per il futuro dei sistemi di trasporto gestiti da ARST.

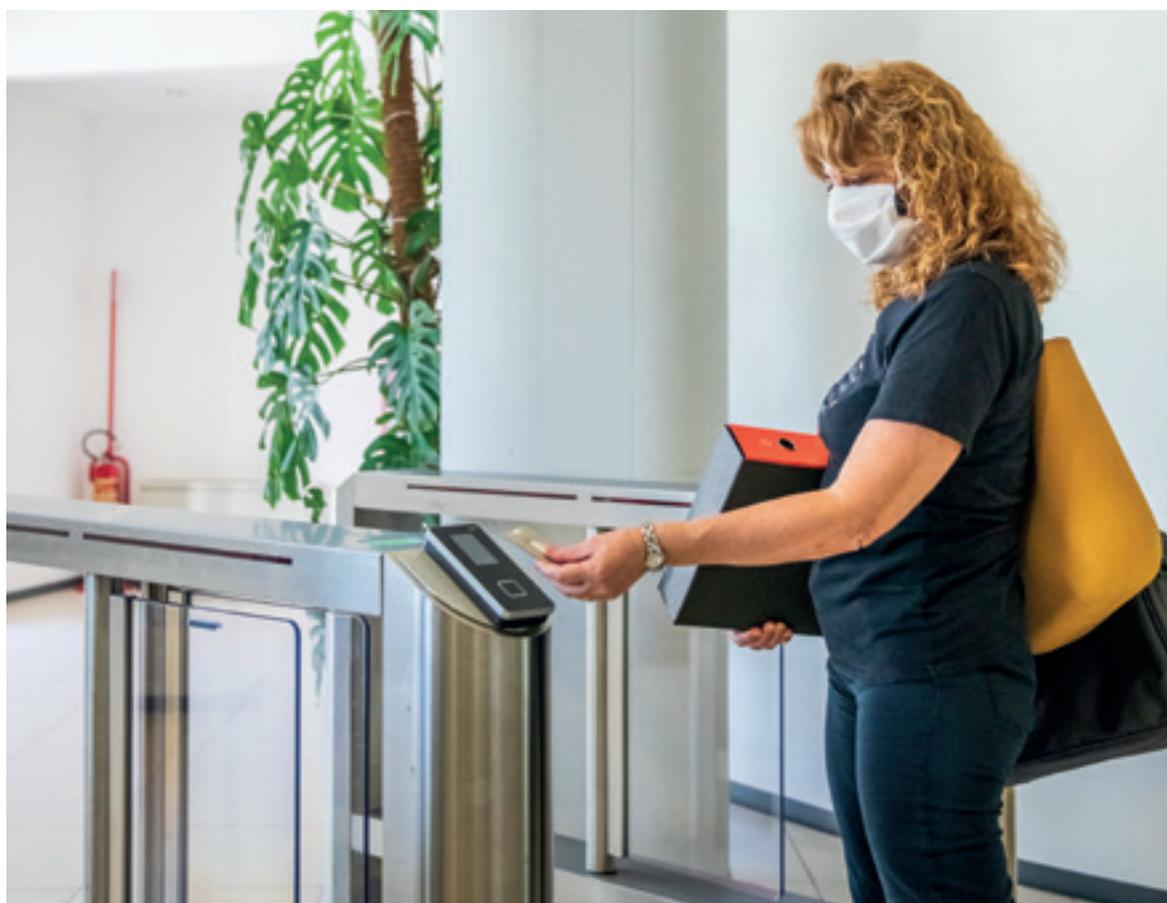
Nella tabella che segue sono riportati, nello specifico, **i principali investimenti regionali curati dalla linea di attività Servizi di Ingegneria** che riguardano interventi su infrastrutture e rotabili, per alcuni dei quali non è stata ancora finalizzata una specifica Convenzione con la Regione Sardegna a copertura degli oneri sopportati per la gestione di questi interventi da parte di ARST.

INVESTIMENTI SU INFRASTRUTTURE E ROTABILI CURATI DAI SERVIZI DI INGEGNERIA

VALORI IN EURO

INTERVENTI	IMPORTO
Progettazione Sistema metropolitano area vasta di Cagliari	7.500.000
MetroCagliari: Repubblica - Bonaria - Matteotti	22.500.000
MetroCagliari: raddoppio Caracalla-Largo Gennari, completamento e adeguamento fermate, stazioni, rete di segnalamento di terra di tutte le linee esistenti e CRM	8.500.000
Accordo procedimentale: sistema di comando e controllo di impianti di sicurezza con ACC delle linee ferroviarie Monserrato-Senorbi e Macomer-Nuoro; Sistema di comando e controllo di impianti di sicurezza con ACC della linea ferroviaria Senorbi-Isili	55.745.738
Realizzazione Rete regionale itinerari ciclabili	15.100.000
Deposito Ferroviario di Macomer	2.500.000
MetroSassari: II lotto e III lotto	36.000.000
Riqualficazione fermate TPL	630.000
Messa a norma fermate autobus S.S. n.195 Pula	100.000
Lavori di sistemazione esterna piazzale deposito viale Monastir a Cagliari	900.000
Manutenzione straordinaria piazzali depositi aziendali	650.000

INTERVENTI	IMPORTO
Riqualificazione tecnica ed architettonica autostazione di piazza Matteotti	1.000.000
MetroSassari, CRM + implementazioni + 3 tram	31.600.000
Nuovo deposito ferroviario Sassari	2.800.000
Museo delle Ferrovie - manutenzione straordinaria	500.000
Stazione ferroviaria Tempio - ristrutturazione	500.000
Sostituzione coperture deposito ferroviario Macomer	100.000
Bonifica serbatoi deposito automobilistico via Monastir a Cagliari	300.000
Altri interventi di manutenzione su diversi siti aziendali	526.000
Sistema di comando e controllo di impianti di sicurezza con ACC della linea ferroviaria Sassari-Alghero + sottosistema di bordo	31.630.000
MetroCagliari - area vasta direttrice Poetto	44.604.702
MetroCagliari - area vasta direttrice Quartu	60.100.000
MetroCagliari - area vasta direttrice Quartu - 4 tram	12.310.000
MetroCagliari - 3 tram (Repubblica/Matteotti/RFI)	9.300.000
Manutenzione straordinaria infrastruttura ferroviaria turistica	10.300.000
TOTALE	355.696.440



ARST LIFE Sede Centrale, Via Posada, Cagliari 2:20 pm



ARST LIFE Sede Centrale, Via Posada, Cagliari 8:20 am



FATTI DI RILIEVO AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, sono proseguite - almeno fino al mese di marzo - le ordinarie attività gestionali che occorre distinguere tra quelle di derivazione Covid-19 (di cui si tratterà nel seguito) e quelle estranee all'emergenza.

Tra queste ultime, si ricorda la pubblicazione degli **atti di gara per la fornitura di nuovi autobus** per i quali è stata, dalla Regione Sardegna, affidato ad ARST il ruolo di stazione appaltante attraverso la costituzione di specifica ATI. Si tratta dei primi 4, dei 10 lotti previsti, per un importo complessivo a base d'asta pari ad € 11.320.000; gli autobus destinati esclusivamente ad ARST sono 41 in totale ed è previsto anche l'affidamento delle relative manutenzioni attraverso il collaudato sistema del full-service.

Sono stati appaltati i **servizi per la manutenzione del sistema di segnalamento di MetroCagliari** per € 1.354.000 **nonché il servizio di manutenzione full service relativo ai treni Stadler** per € 2.690.000, oltre ai ricorrenti appalti per l'esecuzione delle attività di sfalcio e diserbo delle linee ferroviarie.

Si sono inoltre **concluse le gare per l'affidamento dei servizi di assistenza per il conseguimento del rinnovo del CQC** per gli autisti, oltre ad altre procedure minori.

Per ciò che riguarda invece le attività negoziali svolte in via prioritaria per il **reperimento dei DPI e dei servizi di pulizia/sanificazione/igienizzazione** dei locali e dei mezzi, si segnala **l'esecuzione di ben 29 diverse procedure** (dato al 30 aprile 2020) che hanno intensamente impegnato tutta la struttura organizzativa tecnica e negoziale oltre - evidentemente - il Servizio Sicurezza e Qualità, titolare della materia.

Emergenza Covid-19

I fatti che si sono registrati dopo la chiusura dell'esercizio, riportati sopra, sono essenzialmente legati ad aspetti gestionali che danno evidenza della dinamica operativa aziendale e rivestono interesse relativamente anche all'evoluzione della gestione.

Tra questi certamente non è ricompresa l'emergenza Covid-19 con tutte le pesanti conseguenze che si sono verificate a livello economico e sociale e si stanno tuttora verificando anche sulle altre aziende di TPL.

Le ricadute sull'azienda riguardano la quasi totalità delle linee di attività, giacché non vi è settore che non abbia dovuto fare i conti con la riduzione della produzione del servizio, disposta dalle ordinanze regionali e con la necessità di ridurre al massimo la presenza dei lavoratori negli uffici.

Si ricorda brevemente che già a partire dalla chiusura delle scuole disposta a livello

nazionale, tutti i servizi definiti “scolastici” sono stati sospesi, **mentre a partire dal 13 marzo e fino al 4 maggio è stata disposta, con ordinanza regionale, la riduzione almeno del 50% dei servizi e dal 4 maggio tale riduzione è stata rimodulata al 40%.**

La più importante conseguenza di tale nuovo quadro operativo è stata la creazione di esuberanti di forza lavoro per le attività più direttamente collegate alla riduzione dei servizi (in particolare conducenti, macchinisti e capitreno) mentre nel contempo si è registrata una drastica riduzione del traffico viaggiatori, anche oltre il 90% dei valori precedenti, in ragione non solo della chiusura di tutte le attività economiche disposta a livello nazionale, ma, anche per l’oggettivo timore di contagio all’interno dei mezzi di trasporto giacché le disposizioni specifiche relative al TPL sono state precisate solo successivamente. **In questo contesto è stato, quindi, necessario fare ricorso agli ammortizzatori sociali** previsti anche per i dipendenti delle aziende di TPL, attraverso la possibilità di fare ricorso al Fondo Bilaterale di Solidarietà a suo tempo istituito dalle parti sociali. Le modalità di ricorso agli ammortizzatori sociali e le condizioni di utilizzo sono state stabilite dal Titolo II - Capo 1 - Art. 19 del Decreto Legge n° 18 del 17 marzo 2020. Tenuto conto dei limiti aziendali di utilizzo e della consistenza complessiva del Fondo è stato dedicato, di concerto con le OO.SS., un grande impegno al fine di riuscire a definire regole e modalità di applicazione tali, da consentire la più rapida formalizzazione della richiesta. L’intento è stato quello di evitare il rischio di esaurimento dei fondi disponibili, considerato che le richieste sarebbero state processate in ordine di arrivo.

Occorre sottolineare l’assoluta novità di tali procedure per le Aziende di Trasporto Pubbliche. Tali novità non hanno, tuttavia, trovato l’Azienda impreparata. Allo scopo, inoltre, di evitare, maggiori disagi al personale collocato via via in Cassa Integrazione (con un massimo del 40% di riduzione del monte ore), **è stato pure sottoscritto un accordo aziendale con le OO.SS. per la costituzione di un Fondo di Solidarietà ARST** alimentato in parti uguali dall’Azienda e dai lavoratori attraverso la “cessione” del controvalore economico di almeno 2 giorni di ferie/permessi.

Anche il settore amministrativo degli uffici è stato interessato dal sistema di ammortizzatori sociali in quanto il piano attuato in Azienda ha previsto, salvo poche motivate eccezioni, una riduzione generalizzata dell’orario di lavoro settimanale. Ciò ha comportato, inevitabilmente, un rallentamento di diverse attività tenuto conto del **massiccio ricorso al lavoro da remoto** (smart working) - per oltre il 90% del personale amministrativo - che ha richiesto una necessaria fase di rodaggio e messa a punto organizzativa. **Sotto questo profilo le attività di aggiornamento Hardware e Software, avviate con lungimiranza durante il 2018 e 2019** - in particolare con l’adozione della G Suite e la sostituzione di tutto il parco PC aziendale - **hanno consentito di affrontare con strumenti adeguati la nuova modalità di lavoro a distanza.**

Alcune strutture tecniche aziendali, nello specifico, sono state e sono ancora pesantemente impegnate a garantire l'attuazione delle misure per il contrasto al contagio, attraverso il quasi quotidiano reperimento dei DPI per il personale che è tenuto a disporre, ad assicurare le forniture per la sanificazione ed igienizzazione dei locali attività e a vigilare costantemente sull'esecuzione di tutte le operazioni di pulizia richieste dai diversi DPCM e linee guida dei Ministeri interessati.

Mentre occorre doverosamente rilevare la diminuzione dei costi di trazione conseguente alla contrazione dei servizi come sopra ricordato, è necessario sottolineare la **drastica riduzione dei ricavi da traffico che durerà certamente anche oltre la fase più acuta dell'emergenza**. Sul tema predetto incidono congiuntamente 2 aspetti: il primo relativo al "timore" di utilizzare i mezzi pubblici in quanto considerati a rischio contagio anche dalle Autorità, tenuto conto che i cittadini vengono invitati ad utilizzare mezzi privati; il secondo è connesso alla **forte riduzione dei posti offerti** a causa del rispetto delle c.d. "distanze sociali" che imponendo interdistanze prestabilite, limitano decisamente la capacità di trasporto dei mezzi fino a 1/5 dei posti disponibili in precedenza. A ciò si aggiunga anche l'impossibilità di effettuare bigliettazione e verifica a bordo dei mezzi che, come si è già riscontrato, ha indotto gran parte della scarsa utenza ad oggi presente a considerare il trasporto gratuito. Con tali presupposti, riesce difficile immaginare un recupero dei ricavi a breve termine. Ugualmente risulta ad oggi problematico programmare i nuovi servizi scolastici a settembre, tenuto conto di quanto sopra rappresentato e delle difficoltà - se non impossibilità - a garantire uguale capacità di trasporto alle ore di punta rispetto al periodo precedente all'emergenza Covid-19.

ASSTRA - l'Associazione dei Trasporti che raggruppa il 90% delle aziende del settore con oltre 30 aziende e 124 mila addetti - **stima che, per effetto dell'emergenza COVID-19, la perdita media annua dei passeggeri per il 2020 sia stimabile intorno al 50%.**

In questo contesto di ricavi dimezzati e di costi che, al ripristino della produzione prevista dai contratti cresceranno in ragione degli innumerevoli e diversi extra costi dovuti all'applicazione delle linee guida per il contrasto del contagio, saranno necessari, se l'emergenza dovesse protrarsi anche per il 2021, una profonda revisione dei Contratti di Servizio e interventi meno contingenti di quelli finora garantito dallo Stato con il Decreto Rilancio e il Decreto Cura Italia.

Come è stato ricordato in precedenti sezioni di questo documento, l'**avvenuto rinnovo pluriennale dei contratti per la manutenzione ferro-metro e della manutenzione infrastruttura turistica**, traccia con sufficiente chiarezza il percorso operativo almeno dei prossimi 3 anni (per l'infrastruttura turistica) e 9 anni (per la manutenzione della infrastruttura ferroviaria TPL e metro).

Analogamente, appare **ben avviato il procedimento per la sottoscrizione di un contratto novennale anche per le attività di trasporto ferroviario**, posto che è stato regolarmente pubblicato dalla Regione Sardegna nei tempi prescritti (1 anno prima della scadenza), l'Avviso di Preinformazione, prodromico all'affidamento in house dei servizi in parola. Le attività di approfondimento, su tutti gli aspetti che dovranno caratterizzare il nuovo contratto, sono regolarmente in corso e sembrano poter consentire il rispetto della scadenza del 31 dicembre 2020 per l'effettiva sottoscrizione dello stesso. Oltre agli aspetti di novità rispetto ai vigenti contratti, legati fundamentalmente all'introduzione dei PEF e alla individuazione di un corrispettivo adeguato, si tratterà inoltre verosimilmente di rivedere complessivamente la struttura dei servizi oggi svolti proponendo una significativa revisione degli stessi sulla base non della "produzione storica" quanto sulla produzione necessaria e sufficiente a dare le più efficaci ed economiche risposte alla domanda di trasporto così come si caratterizza ad oggi sulle diverse linee operate dall'Azienda. È evidente che fino ad allora l'erogazione dei servizi avverrà sostanzialmente con le stesse modalità e consistenza chilometrica attuali.

Per quanto riguarda il CdS relativo ai servizi automobilistici, nel 2020 non sono al momento prevedibili variazioni contrattuali - considerata anche l'emergenza Covid-19 - tenendo pure conto dell'ambito temporale di validità del Contratto. Come è noto, si è peraltro in attesa della prevista riforma del TPL annunciata dalla Regione Sardegna dalla quale dovrebbe derivare una più chiara prospettiva sul futuro dell'attuale CdS e in ultima analisi, anche sul ruolo che la Regione Sardegna intende riservare per la propria Azienda in considerazione, anche, del ruolo strategico che assolve anche per le attività non strettamente collegate al TPL.

Considerato l'inevitabile slittamento dei tempi, conseguente anche alla emergenza Covid-19, è fondato quindi prevedere per il 2020 un'attività di progressiva rimodulazione dei programmi di esercizio per tenere conto degli effetti indotti dalla riduzione dei posti-km offerti anche a parità di bus-km e pervenire ad una situazione di auspicabile

equilibrio tra effettiva possibile offerta e domanda reale, certamente venutasi a modificare rispetto anche al recente passato. Tutti elementi che condizionano in modo significativo perfino la precitata riforma.

In ordine ai servizi di **trasporto metrotranviari esercitati a Cagliari e Sassari** - pur anch'essi attualmente condizionati dalle limitazioni all'offerta posti-km e dalla oggettiva maggiore rigidità operativa di tali servizi rispetto a quelli su gomma - deve ragionevolmente prevedersi un 2020 in sostanziale continuità rispetto al 2019 (naturalmente a meno delle sospensioni straordinarie registrate nel 2019) con limitati margini di incremento dell'offerta in termini di tram-km su MetroCagliari e più ampi su MetroSassari. Vale, anche in questo caso, ogni considerazione sui prossimi termini di vigenza dell'attuale contratto e sulla scelte che deriveranno dalla futura riforma posto che - occorre sottolinearlo - sussiste una fondamentale specificità di tali servizi che sono interconnessi con le reti ferroviarie TPL esercitate dall'Azienda, fungendo anche da rete di adduzione alla rete ferroviaria nazionale a scartamento ordinario.

SCADENZA CONTRATTI DI SERVIZIO TPL E RETE FERROVIARIA TURISTICA

02/12/2021	CONTRATTO GOMMA
31/12/2020	CONTRATTO FERRO TPL
31/12/2029	CONTRATTO FERRO-METRO RETE
31/12/2021	CONTRATTO METRO TPL
08/08/2022	CONTRATTO TURISTICO RETE

Premessa

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

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

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

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

Metodologie per la Valutazione del Rischio Aziendale

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

1. Le Analisi di Bilancio.
2. Il Modello dello "Z Score".
3. Il Principio di revisione n° 570 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili sulla "Continuità Aziendale".

Ai fini dell'analisi del rischio aziendale, lo Stato Patrimoniale è stato riclassificato, per maggiore uniformità di presentazione rispetto agli anni precedenti, imputando il

contribuito in conto impianti ricevuti per l'acquisto dei treni e dei bus, col metodo diretto, ovvero, esponendo le immobilizzazioni al netto delle fonti di finanziamento ricevute.

La valutazione del rischio aziendale è stata fatta tenendo conto dell'art 7 del D.L 8/04/2020 n.23, che prevede la possibilità di valutare lo stato di salute di una Società alle condizioni esistenti alla data del 23/02/2020 e cioè prima dell'emergenza sanitaria Covid-19. **Tuttavia, nella predisposizione del Forecast 2020 si è tenuto, comunque, conto di quanto successo nei primi cinque mesi dell'anno e della prevedibile evoluzione della gestione sulla base di ipotesi ritenute realistiche e sufficientemente cautelative.**

In particolare, per l'analisi in oggetto, il **Forecast 2020 è stato predisposto dalla Società** - oltre che sulla base dell'andamento aziendale risultante dal triennio 2017/2019, del consuntivo 2019, dalle attività programmate per il 2020 **con le seguenti ipotesi sul possibile andamento della gestione a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19:**

- per la voce Proventi da Titoli di Viaggio è stato ipotizzato un calo di circa il 47% con un **minor ricavo in valore assoluto di 10,5 milioni di euro;**
- sempre per la voce Proventi da Titoli di Viaggio si è ipotizzato di **recuperare dal fondo Statale almeno 3,5 milioni di euro per mancati proventi da traffico**, ovvero, i minori ricavi al netto dei costi cessanti, dei costi in aumento e degli impatti positivi relativi al ricorso alla cassa integrazione e alla riduzione del fondo ferie;
- i **corrispettivi da contratti di servizio** sono stati calcolati sulla base della produzione chilometrica programmata, come previsto dalla Legge 20 aprile 2020 n. 27, art. 92 comma 4 bis;
- lato costi si è tenuto conto di tutti i **costi cessanti** legati al taglio delle percorrenze, gasolio, manutenzione **e dei maggiori costi sostenuti** per dispositivi di protezione individuale, sanificazioni e prestazioni di pulizie aggiuntive;
- è stato, inoltre, valutato l'impatto del ricorso **alla cassa integrazione e della diminuzione del fondo ferie** di esercizi precedenti che incidono, positivamente, per circa 2,5 milioni di euro.

	2020
TOTALE RICAVI OPERATIVI	123.530.098
TOTALE COSTI OPERATIVI	118.981.059
DI CUI SPESE PER IL PERSONALE	70.932.386
VALORE AGGIUNTO	75.481.425
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	4.549.039
AMMORTAMENTI NETTI	1.850.000
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	150.000
EBIT	2.549.039
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.120.439)
EBT	428.600
IMPOSTE SUL REDDITO	351.929
RISULTATO NETTO	76.671

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

Le Analisi di Bilancio

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

L'Analisi di Bilancio permette di conoscere la solidità, la liquidità e la redditività dell'impresa, e in particolare:

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

Le fasi dell'Analisi di Bilancio sono le seguenti:

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

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

- La prima Tabella (*Analisi di Bilancio. Trend Pluriennale 2017-2020*) è riepilogativa del **trend pluriennale** dei principali indici e margini aziendali;
- la seconda Tabella (*Analisi di Bilancio. Indicatori media triennio 2017-2019*) 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 2020*) 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 2017-2020

INDICATORE	2017	2018	2019	2020
MARGINE DI TESORERIA (MT)	16.402.117	9.718.535	(642.668)	(565.997)
INDICE DI TESORERIA SECCO	1,37	1,25	0,99	0,99
MARGINE DI STRUTTURA (MS)	(24.324.321)	(20.996.121)	(15.117.097)	(21.402.434)
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	33.648.902	27.844.706	18.261.880	18.338.551
INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO)	1,75	1,71	1,40	1,40
INDICE DI LIQUIDITÀ (QUICK RATIO)	1,40	1,29	1,02	1,02
MOL	(3.727.689)	(333.633)	3.360.143	4.696.809
ROE (RETURN ON EQUITY)	(38,68%)	0,12%	0,41%	0,39%
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	(4,45%)	(0,46%)	6,33%	7,89%
INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE ROS	(3,43%)	(0,28%)	2,70%	3,80%
RETURN ON ASSETS (ROA)	(6,15%)	(1,45%)	1,61%	2,59%
DURATA MEDIA DEI CREDITI	59	76	64	65
DURATA MEDIA DEI DEBITI	170	95	167	100

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI MEDIA TRIENNIO 2017-2019

INDICATORE	2017	2018	2019	MEDIA	BK	GIUDIZIO
MARGINE DI TESORERIA (MT)	16.402.117	9.718.535	(642.668)	8.492.661	> 0	POSITIVO
INDICE DI TESORERIA SECCO	1,37	1,25	0,99	1,20	> 1	POSITIVO
MARGINE DI STRUTTURA (MS)	(24.324.321)	(20.996.121)	(15.117.097)	(20.145.846)	> 0	NEGATIVO
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	33.648.902	27.844.706	18.261.880	26.585.163	> 0	POSITIVO
INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO)	1,75	1,71	1,40	1,62	> 1,6	POSITIVO
INDICE DI LIQUIDITÀ QUICK RATIO	1,40	1,29	1,02	1,24	> 1,2	POSITIVO
ROE (RETURN ON EQUITY)	(0,39)	0,00	0,00	(0,13)	> 0	NEGATIVO
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	(4,45%)	(0,46%)	6,33%	0,47%	> 0	NEGATIVO
INDICE DI REDDITIVITÀ DELLE VENDITE ROS	(3,43%)	(0,28%)	2,70%	(0,34%)	> 0	NEGATIVO
RETURN ON ASSETS (ROA)	(6,15%)	(1,45%)	1,61%	(2,00%)	1,5	NEGATIVO
DURATA MEDIA DEI CREDITI	59	76	64			SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO
DURATA MEDIA DEI DEBITI	170	95	167			SI VALUTA L'ANDAMENTO: NEGATIVO

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI FORECAST 2020

INDICATORE	2020	BK	GIUDIZIO	GIUDIZIO*
MARGINE DI TESORERIA (MT)	(565.997)	> 0	NEGATIVO	POSITIVO
INDICE DI TESORERIA SECCO	1,0	> 1	POSITIVO	POSITIVO
MARGINE DI STRUTTURA (MS)	(21.402.434)	> 0	NEGATIVO	NEGATIVO
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	18.338.551	> 0	POSITIVO	POSITIVO
INDICE DI DISPONIBILITÀ (CURRENT RATIO)	1,40	1,6	NEGATIVO	POSITIVO
INDICE DI LIQUIDITÀ (QUICK RATIO)	1,02	1,2	NEGATIVO	POSITIVO
MOL	4.696.809		SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO	SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO
ROE (RETURN ON EQUITY)	0,39%	> 0*	POSITIVO	POSITIVO
ROI (RETURN ON INVESTMENT)	7,89%	> 0*	POSITIVO	POSITIVO
ROS	3,80%	> 0*	POSITIVO	POSITIVO
RETURN ON ASSETS (ROA)	2,59%	1,5	POSITIVO	POSITIVO
DURATA MEDIA DEI CREDITI	65		SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO	SI VALUTA L'ANDAMENTO: POSITIVO
DURATA MEDIA DEI DEBITI	100		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 S.p.A. sia in termini consuntivi, riferiti al periodo 2017-2019, sia in termini prospettici che relativamente al forecast 2020. Questi sono i risultati ottenuti:

MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI 2016-2019

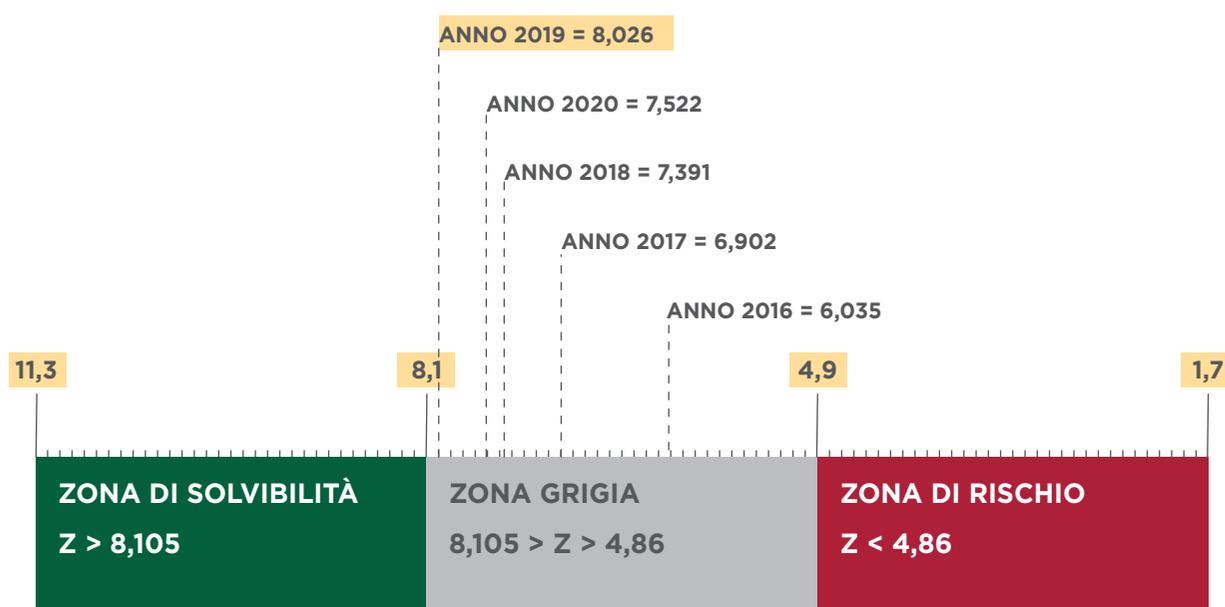
DATI	VALORI IN EURO	2016	2017	2018	2019
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		24.829.211	33.648.902	27.844.706	18.261.880
TOTALE ATTIVITÀ		152.805.349	122.175.530	107.421.817	98.483.229
RISERVE		31.384.321	28.180.509	18.782.033	18.805.421
EBIT		(1.681.311)	(7.055.516)	(1.998.826)	1.582.073
PATRIMONIO NETTO		28.999.519	19.601.033	19.624.420	19.704.923
TOTALE PASSIVITÀ		152.805.349	122.175.530	107.421.817	98.483.229
RICAVI		117.530.370	111.509.425	121.154.787	124.572.998
VARIABILI		2016	2017	2018	2019
X1		0,162	0,275	0,259	0,185
X2		0,205	0,231	0,175	0,191
X3		(0,011)	(0,058)	(0,019)	0,016
X4		0,190	0,160	0,183	0,200
X5		0,769	0,913	1,128	1,265
MOLTIPLICATORE X1		1,981	1,981	1,981	1,981
MOLTIPLICATORE X2		9,841	9,841	9,841	9,841
MOLTIPLICATORE X3		1,951	1,951	1,951	1,951
MOLTIPLICATORE X4		3,206	3,206	3,206	3,206
MOLTIPLICATORE X5		4,037	4,037	4,037	4,037
VARIABILE X1		0,322	0,546	0,513	0,367
VARIABILE X2		2,021	2,270	1,721	1,879
VARIABILE X3		(0,021)	(0,113)	(0,036)	0,031
VARIABILE X4		0,608	0,514	0,586	0,641
VARIABILE X5		3,105	3,685	4,553	5,106
TOTALE Z SCORE		6,035	6,902	7,337	8,026

MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI FORECAST 2020

DATI	VALORI IN EURO	2020
ATTIVITÀ A BREVE		63.737.880
PASSIVITÀ A BREVE		45.399.329
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		18.338.551
TOTALE ATTIVITÀ		104.921.908
RISERVE		18.882.092
EBIT		2.549.039
PATRIMONIO NETTO		19.781.594
TOTALE PASSIVITÀ		104.921.908
RICAVI		123.530.098
VARIABILI		2020
X1		0,175
X2		0,180
X3		0,024
X4		0,189
X5		1,177
MOLTIPLICATORE X1		1,981
MOLTIPLICATORE X2		9,841
MOLTIPLICATORE X3		1,951
MOLTIPLICATORE X4		3,206
MOLTIPLICATORE X5		4,037
VARIABILE X1		0,346
VARIABILE X2		1,771
VARIABILE X3		0,047
VARIABILE X4		0,604
VARIABILE X5		4,753
TOTALE Z SCORE		7,522

Nell'infografica che segue sono riportati sinteticamente i risultati sulla base dei consuntivi di esercizio 2017-2019 e del Forecast 2020. Le probabilità di crisi aumentano da sinistra verso destra.

MODELLO Z-SCORE. PUNTEGGI 2016-2020



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

Il principio di revisione n. 570 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili sulla “Continuità Aziendale” fornisce un quadro delle situazioni che esprimono un potenziale rischio per la continuità aziendale (“going concern”). Gli indicatori della crisi aziendale sono di natura finanziaria, gestionale o di altra natura.

Gli indicatori di natura finanziaria sono stati individuati:

- in una situazione di deficit patrimoniale o di capitale circolante netto negativo;
- nella sussistenza di prestiti con scadenza fissa e vicini al termine, senza che vi siano delle prospettive di rinnovo o di rimborso;
- in una ingente dipendenza da prestiti a breve termine, adoperati per finanziare delle attività a lungo termine;

- 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 2019

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 COMPORARE 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 2020

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

DESCRIZIONE	ESERCIZIO 2019	FORECAST 2020
IMPOSSIBILE	7	7
IMPROBABILE	3	3
POCO PROBABILE	4	4
PROBABILE	1	1
CERTO	0	0

Conclusioni Finali

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

Tali modelli mettono, in particolare, in risalto come:

- il rischio di fallibilità, elaborato con il modello “Z Score”, si **sia, per ARST, costantemente ridotto a partire dal 2016 (Z=6,035) tale da essere arrivato, nel 2019, a ridosso della soglia di piena solvibilità (Z=8,026). Lo Z Score per il 2020 (Z=7,522)** pur tenendo conto di quanto accaduto nei primi 5 mesi dell’anno e sulla base di ipotesi cautelative per il resto dell’esercizio, **si colloca a un livello di solvibilità inferiore al 2019, ma superiore rispetto al 2018 (Z=7,391);**
- analogamente sulla base delle Analisi di Bilancio e del Principio di Revisione n. 570 elaborato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, emerge per l’esercizio 2020 che il **rischio di crisi aziendale sia poco probabile.**

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

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

L'infografica Modello Z-Score. Punteggi 2016-2020 mostra, in maniera efficace, come la Società abbia, a partire dalla fine del 2017, costantemente operato per allontanarsi progressivamente dalla Zona di Rischio passando dal punteggio Z-Score pari 6,035 del 2016, prossimo alla zona considerata di rischio elevato, a punteggi di Z-Score più elevati fino al 8,026 del 2019 che risulta prossimo alla zona di piena solvibilità. Questo andamento temporale è di notevole conforto riguardo il rispetto del principio del *Going Concern*. Lo stesso dato del 2020, in peggioramento rispetto al 2019, è da considerarsi come positivo in relazione a una situazione - quella determinata dalle conseguenze per l'intero settore del TPL della pandemia da Covid-19 - del tutto eccezionale e auspicabilmente irripetibile.

L'Amministratore Unico ricorda che tra le ipotesi formulate per il Forecast 2020, **andrà monitorata con particolare attenzione l'effettiva capienza del fondo nazionale per il ristoro dei mancati ricavi da bigliettazione** (il c.d. Decreto Rilancio) rispetto al quale la Società intende attivarsi prontamente per completare la necessaria procedura di richiesta di contributo. Tuttavia l'ipotesi formulata dalla Società, di recupero di solo 1/3 del calo preventivato nei proventi da TdV, è da considerarsi prudentiale.

L'Amministratore segnala, inoltre, di aver presentato al Concedente specifica richiesta di ristoro, pari a 838.523,00 euro, per i maggiori oneri CCNL del settore ferroviario per il solo anno 2019. Tale somma è stata prudenzialmente svalutata nel 2019, ma la richiesta è considerata fondata sulla base di uno specifico parere legale rilasciato alla Società. Il possibile accoglimento di tale richiesta costituirebbe un ulteriore elemento di rafforzamento rispetto alle incertezze dello scenario 2020.

L'Amministratore Unico ricorda poi che con l'Assessorato sono in corso i necessari confronti per il rinnovo decennale del contratto di TPL ferroviario. La firma di questo nuovo contratto - che dovrebbe essere siglato entro il 2020 e che da seguito a quelli firmati a dicembre per la gestione della infrastruttura - consentirebbe un ulteriore allungamento dell'orizzonte operativo rafforzando le leve gestionali e finanziarie a disposizione della Società.

Rimane la necessità di un confronto con la RAS per il rinnovo contrattuale dei servizi automobilistici che ha però bisogno di una specifica riforma regionale per essere finalizzato. Tuttavia, la diminuzione generalizzata dei load factor - imposta a tutti gli operatori di TPL dalle misure di distanziamento sociale conseguenti alle disposizioni per fronteggiare l'emergenza Covid-19 - **hanno fatto emergere una maggiore consapevolezza dei limiti del modello contrattuale attuale per i servizi su Gomma** che non è più in grado di garantire una adeguata compensazione degli oneri per gli obblighi

di servizio assolti. **Sono, infatti, indispensabili modelli contrattuali che prevedano, come quelli che ricadano direttamente dal Regolamento UE 1370/2007, strumenti di pianificazione economico-finanziaria più dinamici e maggiormente adattabili a scenari operativi in costante evoluzione.** Le conseguenze dell'emergenza da Covid-19 potrebbero rappresentare, quindi, l'occasione per **superare, definitivamente, l'attuale regime dei servizi su Gomma che** per i motivi richiamati nella sezione *Trasporto Pubblico su Gomma*, **penalizza particolarmente gli operatori extra-urbani come ARST.**

Per tutti questi motivi, **pur in uno scenario 2020 che presenta ancora fattori di incertezza, l'Amministratore Unico ritiene di affermare che per effetto:**

- del lavoro di rafforzamento economico finanziario avviato negli anni scorsi;
- degli importanti investimenti in corso sui rotabili da parte del Concedente capaci di determinare, per ARST, notevoli risparmi operativi;
- del progressivo allungamento dell'orizzonte contrattuale voluto dalla stessa RAS;

sia da considerare trascurabile il rischio che possa venir meno la continuità aziendale e la conseguente piena solvibilità della Società.

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 le modalità di erogazione dei servizi forniti alla collettività rendendolo sempre più funzionali ai bisogni e stili di vita dei propri utenti.

Portale CARD ARST - Scontistiche Studenti

Nel 2019 è stata realizzata una importante riforma in campo tariffario. Con la deliberazione della Giunta regionale n. 4/46 del 22.1.2019, vengono sanciti sconti del 60% e dell'80% sugli abbonamenti studenti su base reddituale, da applicare relativamente all'anno scolastico/accademico 2018/2019.

Questo ha comportato per l'azienda la necessità di dotarsi in tempi brevi di uno strumento di tesseramento per tutti gli studenti. È stato infatti ideato, progettato e messo in funzione in meno di 25 giorni il portale per il rilascio della CARD ARST che ha consentito il tesseramento di oltre 20.000 utenti garantendo agli studenti di attivarsi in totale autonomia, senza recarsi negli Uffici Aziendale e fare lunghe code. Il portale è stato predisposto per essere in grado di esportare i dati di tutti i tesserati per attivare la procedura di materializzazione della tessera come previsto dal Progetto SIBEM-RAS-COM.



Rinnovo totale Parco PC Aziendale

Grazie al lavoro di assessment, svolto nell'anno precedente, nel corso del 2019 è stata completata la sostituzione completa del parco PC aziendale, tramite il protocollo **IMAC** (*Install-Move-Add-Change*) sono state sostituite oltre 200 postazioni di lavoro.

Il parco è stato uniformato e upgradato, fornendo ad ogni dipendente una macchina performante, compatta e dotata di monitor da videoconferenza per usufruire al meglio dei tools disponibili sulla piattaforma di collaborazione adottata la Google GSuite.

Smart Working - Google Suite

Le attività di aggiornamento Hardware e Software svolte durante il 2018 e 2019 e quindi con l'adozione della G Suite e la sostituzione di tutto il parco PC aziendale, si riveleranno fondamentali all'inizio della emergenza Covid-19, in cui inizialmente 90 persone, e successivamente oltre 120 persone, hanno avuto la possibilità di lavorare in smart working, seppur in emergenza, senza alcun problema tecnico. In alcuni casi è stato reso possibile prelevare il proprio PC dell'ufficio e portarlo a casa, in altri casi i dipendenti hanno utilizzato il proprio PC personale. I criteri di sicurezza sono rimasti elevati in entrambi gli scenari, in quanto è stato mantenuto l'accesso tramite credenziali di rete, ed è stata ampliata la possibilità di accesso VPN per chiunque avesse bisogno di accedere agli applicativi aziendali come IVU e SAP, mentre l'accesso ai documenti personali in cloud è garantito dalle policy previste dalla Google Suite, ovvero autenticazione a due fattori e avviso di accesso da dispositivi non ancora noti.

Upgrade della SAN (Server Area Network) Aziendale

I server Aziendali attualmente hostati su macchine virtuali con piattaforma WMWare hanno visto nel corso del 2019 un upgrade dei sistemi di storage per migliorare le prestazioni dei servizi aziendali forniti tra cui SAP e IVU, l'attuale configurazione ha portato la capacità di storage a 10TB.

Infomobilità: Il Progetto Metro Sassari

Nel corso del 2019 sono proseguite le attività propedeutiche alla messa in servizio del sistema di infomobilità dedicato al Servizio Metro Sassari, il sistema prevede una serie di paline intelligenti installate 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.

Progetto SIBEM-RAS-COM

È continuato il percorso propedeutico alla messa in esercizio del progetto SIBEM-RAS-COM, proseguendo con le attività di omogeneizzazione dei protocolli di interfaccia tra le apparecchiature di bordo del parco rotabile aziendale.

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 assegnata 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*). Nel corso del 2019 sono stati installati gli apparati di bordo su circa l'84% dei 687 rotabili previsti.

Adeguamento della Piattaforma SAP

La piattaforma ERP SAP ha visto proseguire 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.

Attività di Comunicazione e Marketing

Nel 2019 le **attività di comunicazione e marketing** di ARST rivolte al grande pubblico si sono articolate in **due ambiti** tendenzialmente distinti, i cui contenuti vengono adattati e tarati in funzione dello specifico mezzo di diffusione e del destinatario del messaggio: la comunicazione di prodotto/servizio e la comunicazione istituzionale.

Comunicazione di Prodotto/Servizio

La comunicazione di prodotto/servizio è rivolta a stimolare attenzione, interesse e disponibilità da parte dei destinatari del messaggio, sia facilitando la fruizione di un prodotto/servizio, soprattutto in fase di lancio di una novità, sia incrementando la soddisfazione da parte degli utilizzatori. Oltre ai nuovi prodotti/servizi, i contenuti includono anche le informazioni relative a servizi consolidati dirette ad agevolare la loro fruizione in situazioni specifiche (es. variazione orari e percorsi, limitazioni di esercizio, corse supplementari e sostitutive, etc.).

Nel 2019, i principali progetti di comunicazione di prodotto/servizio sono stati due:

a) Sito Trenino Verde: nuovo sito, logo e immagine coordinata.

Nel 2019 è stata creata, razionalizzata e lanciata una **nuova immagine coordinata e logo del servizio turistico del Trenino Verde della Sardegna**, graficamente coerenti con il logo ARST e in linea con i codici visivi contemporanei.

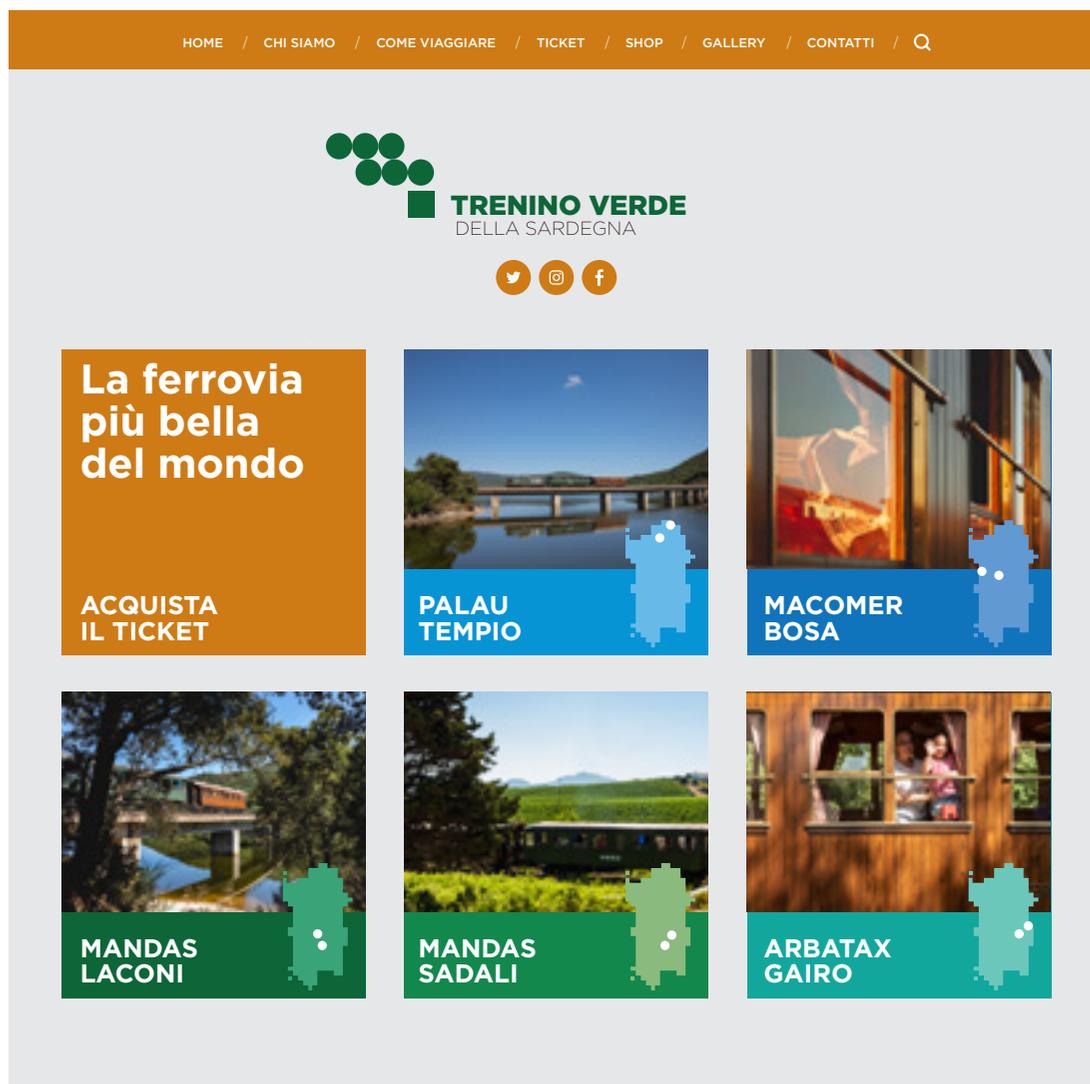
Inoltre, utilizzando esclusivamente risorse interne, **è stato progettato e messo online un sito user-friendly utilizzabile sia da desktop che da smartphone** per orientare, stimolare e convertire la domanda potenziale dei visitatori internet in acquisti di viaggi sulla ferrovia turistica, attraverso contenuti evocativi-valoriali e turistico-informativi.

In sinergia con la nuova veste grafica del sito web, sono state apportate modifiche funzionali e strutturali anche alla **piattaforma di booking online**, attivata nel 2015, per garantire una omogeneità di esperienza dell'utente.

Dal punto di vista strategico, **il nuovo sito stimola una ricaduta positiva sul territorio** perché veicola un concetto di esperienza di viaggio che va oltre il semplice trasporto in treno e si arricchisce di aspetti culturali, storici, paesaggistici,

enogastronomici, archeologici, artigianali e naturalistici da vivere attraverso i servizi turistici ad alto valore aggiunto offerti da qualificati operatori aderenti alla **rete dei Trenino Verde Point promossa da ARST**. Inoltre, per favorire la programmazione delle attività degli operatori turistici, il **calendario 2020 è stato pubblicato a inizio Gennaio**, in notevole anticipo rispetto agli anni passati.

L'emergenza da Covid-19 ha, purtroppo, bloccato la regolare prosecuzione del Calendario 2020.



Home page portale www.treninoverde.com

b) Campagna abbonamenti studenti Cagliari

Sino al 2019, CTM ha venduto in esclusiva gli abbonamenti per i servizi urbani di Cagliari (bus CTM e metro ARST) mentre ARST non era autorizzata a farlo. Questo limite alla distribuzione dei titoli di viaggio, prolungato negli anni, ha sbilanciato e trasformato la percezione dell’abbonamento annuale studente (il prodotto di punta), facendolo diventare nell’accezione comune “l’abbonamento CTM” che permette di viaggiare anche sulla metro.

Ad Agosto 2019, RAS ha confermato ad ARST l’autorizzazione a vendere, in parallelo all’Operatore Urbano, gli abbonamenti per i servizi urbani di Cagliari.

Si trattava quindi di intercettare una parte degli acquirenti (studenti maggiorenni e genitori degli studenti minorenni), modificando, in tempi brevissimi (il 70% degli abbonamenti annuali studenti si vendono tra fine Agosto e fine Settembre), percezione e abitudini consolidate nel tempo: alla fine di Agosto è stata quindi lanciata una **campagna di comunicazione multicanale su quotidiani locali cartacei e online, affissione statica e dinamica su mezzi e stazioni di MetroCagliari e social media** per informare l’utenza della novità, enfatizzando che **con ARST l’intera procedura di acquisto era completamente online.**



Campagna abbonamenti studenti: affissione e allestimento interno MetroCagliari

Comunicazione Istituzionale

La **comunicazione istituzionale** integra, o sostituisce quando non sono presenti, i messaggi sulle novità di prodotto/servizio, con l'obiettivo di **rafforzare il legame col territorio, diffondendo e consolidando i valori della mission istituzionale** per contribuire al miglioramento dell'efficacia complessiva delle attività aziendali e della qualità delle relazioni con gli stakeholders.

Per veicolare i valori della mission aziendale in modo più efficace e coinvolgente, le attività di **Responsabilità Sociale d'Impresa** (RSI) sono lo strumento più efficace della comunicazione istituzionale perché aumentano la rilevanza e l'interesse per l'utenza e sono la conseguenza logica e coerente della stessa mission sociale di ARST.

Nel 2019, **i principali progetti di questo tipo sono stati cinque:**

a) Mobilità sostenibile e sicurezza stradale: Red Valley Festival

Un progetto di Responsabilità Sociale d'Impresa è stata un'iniziativa di mobilità sostenibile legata al Red Valley Festival, un'importante rassegna musicale che si tiene ad Agosto ad Arbatax, frequentata soprattutto da un pubblico under 30, per la quale ARST ha predisposto - in co-marketing con l'organizzazione del festival che ha fornito visibilità ad ARST nell'ambito della campagna di comunicazione dell'evento - **un servizio speciale di bus point-to-point dalle principali località della Sardegna, in coincidenza con i concerti** ad un prezzo particolarmente interessante, contribuendo in questo modo a **ridurre il traffico privato sulle strade nella stagione turistica di punta** e ad **abbassare il fattore di rischio legato all'utilizzo di mezzi privati da parte dei giovani** in occasione di eventi notturni di aggregazione collettiva (#zerodrivedancemore).

Dal 14 al 18 Agosto sono state organizzate delle corse dedicate in partenza da Nuoro, Olbia, Sassari, Oristano, Cagliari e Muravera in partenza nel pomeriggio e rientro in sicurezza all'alba del giorno seguente, al termine del concerto.

b) Mobilità sostenibile e sicurezza stradale: Tutti allo stadio in bus

ARST ha partecipato al progetto di mobilità sostenibile legato alle partite in casa del Cagliari Calcio "Tutti allo stadio in bus" con l'obiettivo di **promuovere la cultura di utilizzo del mezzo pubblico non solo per le occasioni di studio e lavoro ma anche durante il tempo libero**, soprattutto per partecipare ai grandi eventi pubblici che generano un notevole incremento di traffico privato, aumentando i rischi per la sicurezza stradale e l'incolumità dei partecipanti, soprattutto quelli che provengono dai centri più distanti.

Durante la fase sperimentale di questo progetto di Responsabilità Sociale d'Impresa, da Ottobre a Dicembre 2019, per ogni partita in casa del Cagliari Calcio sono state organizzate due corse A/R ad un costo particolarmente interessante, la prima lungo la direttrice Sassari-Cagliari con fermata a Oristano e la seconda lungo la direttrice Nuoro-Cagliari con fermata a Sanluri. Questo progetto ha fornito anche **un'opportunità di partecipazione e di inclusione a persone che non avrebbero altrimenti avuto la possibilità di assistere alle partite e condividere un momento di socialità importante**. Tra i partecipanti, selezionati dai professori in base al loro impegno e ai risultati scolastici, anche gli studenti di un liceo particolarmente sensibile al tema della sicurezza stradale a causa del drammatico incidente nel quale anni fa due studenti persero la vita.



Banner per informazioni e acquisto Tdv su www.arst.sardegna.it

c) Le stazioni protagoniste della vita cittadina: i concerti a San Gottardo

Nell'ambito del contenitore di eventi culturali e artistici "Arts in ARST" e in partnership con le ONLUS Millenote e Non Solo Avvocati, ARST ha organizzato nella stazione S. Gottardo, dove è sempre presente un pianoforte a disposizione dei cittadini, la **rassegna musicale ad accesso libero e gratuita "In viaggio tra musica e parole"** per promuovere periodicamente l'uso di delle stazioni come spazi aperti alla vita cittadina, grazie ad **eventi culturali e di intrattenimento che uniscono il tempo del viaggio con il piacere della musica, dell'incontro e della socializzazione**, come avviene nelle grandi città di profilo europeo.

Sono stati organizzati 3 concerti con una grande partecipazione di pubblico il 14 Febbraio, 29 Giugno e 21 Dicembre.

d) Muoviamo la Sardegna, muoviamo la solidarietà: il bus solidale

Per ARST il pubblico più importante sono i ragazzi e, pensando a quelli meno fortunati, l'azienda il 20 Luglio ha organizzato a Cagliari una **serata speciale a**

beneficio di 100 ragazzi che vivono situazioni di disagio sociale e che sono stati invitati ad assistere, nell'ambito della rassegna musicale Poetto on Air, al concerto di Shaquille O'Neal, ex-campione di basket USA che ora è un DJ conosciuto in tutto il mondo.

Il **bus solidale ARST** è partito dal quartiere di Santa Teresa a Pirri e in particolare dall'Exmé, il luogo di aggregazione sociale di questi ragazzi in una periferia urbana svantaggiata, ed è arrivato al Poetto, un'altra periferia urbana più fortunata, legata al benessere, divertimento e socializzazione. Il trait-d'union - reale e simbolico - delle due periferie è stato **un bus ARST che ha reso visibile l'aspetto solidaristico della mission istituzionale di un'azienda che ha l'obiettivo, attraverso il trasporto pubblico locale accessibile a tutti, di favorire la perequazione delle realtà più periferiche, territorialmente e socialmente svantaggiate.**

e) Uno strumento in più per dialogare col territorio: il video istituzionale

Per agevolare le attività di Responsabilità Sociale d'Impresa, a fine 2019 **è stato realizzato un video istituzionale che racconta la realtà ARST, inquadrando il ruolo sociale dell'azienda e la sua mission istituzionale, presentando sinteticamente le attività e valorizzando l'impegno quotidiano del suo staff**, ricco di tante diverse professionalità. Nella cultura contemporanea e nell'attuale scenario mediatico e di partecipazione ad eventi pubblici e incontri, un breve video è infatti lo strumento di gran lunga più efficace ed efficiente per comunicare.

Questo video, basato per il 50% su riprese ad hoc e immagini di repertorio e per il 50% su immagini di precedenti filmati ARST, è un racconto idoneo a coinvolgere emozionalmente e razionalmente il pubblico attraverso un linguaggio diretto e contemporaneo per portare **l'attenzione sul valore e l'importanza cruciale del trasporto pubblico locale nella vita delle persone.**

Il materiale visivo raccolto può essere adattato, realizzando montaggi diversi e modificando il testo dello speaker, in funzione dei contesti nei quali sarà veicolato nei prossimi anni e in funzione del pubblico, sia esterno che interno all'azienda. Il video istituzionale ARST sarà utilizzato nel 2020 in una serie di incontri con gli studenti delle scuole medie superiori dei principali centri della Sardegna nell'ambito di un progetto che mira a **rafforzare l'ascolto e il dialogo con la fascia di utenza più importante** (il 70% della clientela ARST è costituito da studenti), a **comunicare la funzione sociale del trasporto pubblico locale in Sardegna** come strumento essenziale per realizzare il diritto allo studio e al lavoro, ad aumentare la sensibilità e il rispetto del patrimonio di mezzi pubblici al servizio della collettività, a **far conoscere le professionalità**

necessarie per lo svolgimento del servizio e l'organizzazione di un'azienda articolata e complessa come ARST in un'ottica di orientamento per le future scelte di studio e lavoro degli studenti, ad aiutarli ad **acquisire maggiore consapevolezza della realtà socio-economica e lavorativa regionale** della quale saranno chiamati a diventare protagonisti.



Video "ARST: muoviamo la Sardegna" visibile inquadrando il QR code o su www.youtube.com

Social Media

ARST ritiene strategico utilizzare le potenzialità dei social media per comunicare con la propria utenza e già dal 2015 far parte del gruppo PA Social di ASSTRA, l'associazione nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale. Nel 2019, anche a causa delle dimissioni del social media manager, **le attività sui social media di ARST si sono focalizzate su Facebook, il social media maggiormente diffuso tra gli utenti del TPL**, lasciando sostanzialmente in pausa le altre piattaforme social (Twitter, Instagram, Youtube, etc.).

La comunicazione sulla pagina aziendale di Facebook prevede che i post degli utenti non siano pubblici, che vengano opportunamente moderati e che intervengano dei blocchi in caso di contenuti violenti, volgari o inappropriati. Nel 2019, la pagina aziendale

di Facebook è stata usata sostanzialmente per veicolare:

- **informazioni di servizio all'utenza:** variazioni di orari e corse, interruzioni di servizio, campagne di bus etichette, etc.
- **comunicazione di prodotto o istituzionale:** utilizzo dell'app Dropticket per acquisto tdv, promozione abbonamenti studenti servizi urbani di Cagliari, progetto di mobilità sostenibile "Tutti allo stadio in bus", concerti alla stazione di S. Gottardo, etc.

Rispetto all'anno precedente, nel 2019 **l'utenza ha mostrato particolare interesse e apprezzamento nei confronti della comunicazione social di ARST** e nello specifico della pagina Facebook aziendale: il numero di "like" è aumentato di oltre il 40% (da 7.874 a 11.205) e, soprattutto, il numero cumulativo di persone che nel 2019 ha visualizzato giornalmente la pagina Facebook è stato circa 2.5 volte maggiore rispetto al 2018 (da circa 314.000 a 772.000 utilizzatori unici nel periodo Maggio-Dicembre di entrambe gli anni). Durante la campagna abbonamenti ai servizi urbani di Cagliari, ogni giorno su Facebook ci sono state più di 36.000 visualizzazioni dei contenuti pubblicati e oltre 500 interazioni quotidiane da parte di persone residenti nel bacino di utenza: si tratta di una notevole performance, tipica di pagine Facebook circa 5 volte più grandi. Inoltre, anche una piattaforma di social media poco utilizzata da ARST come Instagram, in pochi giorni ha quintuplicato il numero di persone, soprattutto giovani, interessate all'Azienda.

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 del Codice Civile. 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 dell'ARST S.p.A. si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti al personale.

Nell'intervallo di tempo analizzato, 1 gennaio - 31 dicembre 2019, non si sono verificati decessi di dipendenti, iscritti a libro matricola, sul luogo di lavoro così come non sono stati accertati infortuni gravi sul lavoro che abbiano comportato gravi o gravissime lesioni ai medesimi e per i quali sia stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale.

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

Il sistema delle relazioni sindacali in ARST è basato su consolidati rapporti tra il vertice aziendale e le Organizzazioni Sindacali. In un clima disteso, caratterizzato dalla quasi totale assenza di conflittualità, i rapporti con il personale e in generale con le rappresentanze sindacali dei lavoratori nel corso del 2019 sono stati soddisfacenti, costanti e reciprocamente collaborativi. Le vertenze in atto hanno avuto carattere nazionale e locale.

Nel 2019 vi sono state 4 dichiarazioni di sciopero. Delle quali 3 hanno avuto carattere nazionale e una carattere locale.

Il personale dell'ARST diminuisce, nel periodo considerato, passando da 2.109 a 2.044 unità. Il numero medio annuo del personale in forza nel 2019 è inferiore rispetto al 2018 registrandosi una diminuzione del 3,1 %.

Si è confermata anche nel 2019, la specifica attenzione da parte di tutte le strutture aziendali sulla componente variabile dei costi, condizionata dalle diverse esigenze (straordinari, diarie, pernottamenti, etc.).

Nella tabella seguente, è riportata la situazione media del 2019 a confronto con la media 2018.

La forza numerica media, virtualizzata, è diminuita di 65 unità.

È stato fatto un confronto tra dati numerici medi (relativi alla forza lavoro) virtualizzati.

Nella virtualizzazione si tiene conto:

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

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

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

FORZA LAVORO TOTALE VIRTUALIZZATA

	2019	2018	Δ
TOTALE	2.044	2.109	(65)

Nella tabella che segue è invece riportato il dettaglio della forza media utilizzata nel 2019, distinta per qualifica professionale confrontata con i dati registrati nell'esercizio precedente.

FORZA LAVORO PER QUALIFICA PROFESSIONALE

QUALIFICA	MEDIA 2019	MEDIA 2018	Δ
DIRIGENTI	10	12	(2)
IMPIEGATI	148	156	(8)
COORDINATORI	34	38	(4)
CONDUCENTI	1.164	1.143	21
CONTROLLORI E VERIFICATORI	45	54	(9)
OPERAI BUS	75	83	(8)
AUSILIARI	48	58	(10)
MACCHINISTI	54	56	(2)
SCORTA TRENI	62	64	(2)
PERSONALE STAZIONI	90	92	(2)
OPERAI TRENI	92	102	(10)
IMPIANTI SPECIALI	26	29	(3)
MANUTENZIONE LINEA	92	109	(17)
GUARDIA BARRIERE	39	43	(4)
ASSUNTORI	65	70	(5)
TOTALE GENERALE	2.044	2.109	(65)

I **costi del personale** sono diminuiti (2,31%) rispetto al 2018. Il risultato è dovuto al numero delle risorse, 65 unità, che sono state collocate in quiescenza. Nel 2019 sono cessati tre dirigenti con il massimo dell'anzianità di servizio non sostituiti nel corso dell'anno. Vi è stata inoltre una lieve flessione del numero del personale tecnico addetto alle officine e alle manutenzioni dei settori rotabili e linea.

L'incidenza del costo del personale, al lordo degli oneri del CCNL oggetto di rimborso, è pari al 60,35% del totale dei costi della produzione aziendale, in calo percentuale rispetto all'anno precedente in cui l'incidenza era stato pari al 62%. Si è realizzato nel 2019 un risparmio complessivo nei costi del personale pari ad € 1.932.602.

Nel 2019 la RAS ha approvato il Piano triennale del Fabbisogno del Personale (P.T.F.P.) 2018-2019-2020 redatto sulla base dei contenuti della Deliberazione della Giunta Regionale n. 36/9 del 17 luglio 2018 e nel rispetto del Regolamento per il Reclutamento del Personale di ARST S.p.A. adottato con Delibera dell'Amministratore Unico n. 40 del 17 ottobre 2013, approvata dall'Assessorato dei Trasporti in sede di controllo analogo. Questo consentirà di procedere a nuove assunzioni nel corso del 2020 specie in quei settori dove non è stato possibile procedere rapidamente allo sostituzione del personale andato in quiescenza.

Nel corso del 2019 sono state effettuate numerose assunzioni con contratto a tempo determinato che hanno riguardato in particolare il personale viaggiante del settore gomma.

Tali assunzioni, nel rispetto dei limiti quantitativi previsti dalla normativa e contrattazione collettiva di settore vigenti, sono state effettuate per rispondere a motivate esigenze di carattere temporaneo o eccezionale e per ragioni sostitutive legate a periodi circoscritti nell'arco dell'anno.

Altre assunzioni a termine sono state effettuate a seguito dell'affidamento di apposite attività tramite specifica Convenzione con la RAS nell'ambito dello sviluppo del progetto dell'Area Vasta Metropolitana, che non incidono sui costi del personale in quanto interamente finanziate dalla Proprietà mediante l'utilizzo di Fondi dedicati.

È stato necessario, inoltre, riqualificare una parte degli operatori di esercizio in forza consentendo loro l'acquisizione delle abilitazioni di macchinisti per la conduzione dei tram e dei treni. Si è provveduto così alla **trasformazione della totalità dei contratti degli operatori di esercizio, da tempo determinato a tempo indeterminato**. Si è provveduto, inoltre, **all'assunzione a ruolo degli operatori di esercizio utilmente collocati sino all'ultimo posto della Graduatoria della Selezione in vigore al 31 dicembre 2019** nell'impossibilità di portare a termine nel breve periodo ulteriori nuove Selezioni che garantissero le sostituzioni dei conducenti destinati ad essere collocati in quiescenza nel 2020.

Occorre, inoltre, sottolineare che il 60,24% del personale ha più di 50 anni di età ed il 41,19% ha più di 55 anni. Solo il 12,15% 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 **a cui certamente andrà posto rimedio nei prossimi anni** anche

per la necessità di dotare l'Azienda delle competenze necessarie per affrontare efficacemente gli adempimenti del nuovo quadro normativo, della sicurezza e tecnologico.

Si rileva una lieve diminuzione della quota del personale che fruisce dei permessi riconosciuti ai sensi della Legge 104 del 5 febbraio 1992 e del D.lgs. n. 151 del 26

marzo 2001. Nel 2019 sono 464 i dipendenti che hanno fatto ricorso a tale forme di sostegno del reddito per l'assistenza di familiari portatori di handicap o per se stessi a fronte dei 487 dipendenti registrati nel 2018. Negli anni passati il trend era stato costantemente in crescita. Dai 256 dipendenti del 2015 si era passati ai 394 del 2016 (con un incremento del 48,7%). Nel 2017 con 443 dipendenti fruitori vi era stato un ulteriore incremento rispetto al 2016 pari al 2,78%. Nel 2018 i dipendenti che hanno fruito di tali permessi sono stati 487. Pertanto, la quota di dipendenti beneficiari è passata dall'11,8% del 2014 (256 aventi diritto), al 12,3% del 2015 (265 aventi diritto), al 19,9% del 2016, al 20,3 % del 2017 sino ad arrivare al 23,1% del 2018. Nel 2019 la percentuale è stata sensibilmente inferiore e pari al 21,62 % del personale in forza.

Il decremento della percentuale dei fruitori dei permessi di cui alla Legge 104 e del D.lgs 151 è, in parte, imputabile alle azioni che l'Azienda ha messo in atto al fine di contrastare gli abusi salvaguardare e per effettive e giustificate ragioni degli aventi diritto.

A titolo di esempio, secondo quanto previsto nelle statistiche del Rendiconto Annuale della Ragioneria Generale dello Stato, nel settore pubblico la media nazionale dei fruitori dei permessi riconosciuti ai sensi della Legge 104 è del 13,3%, in quello privato del 3,3%.

Nel 2019 le assenze per malattia hanno coinvolto 1.341 dipendenti rispetto ai 1.435 del 2018 per complessive 24.392 giornate a fronte delle 30.172 giornate del 2018. Gli infortuni hanno coinvolto 107 dipendenti (4 dipendenti in più rispetto al 2018), ma per un numero complessivo inferiore di giornate, 3.723 a fronte delle 5.210 giornate del 2018.

Le giornate di mancata prestazione - senza entrare nel merito né della legge né della sua applicazione - **ha comunque delle pesanti ripercussioni sui costi e sull'organizzazione del lavoro**, con particolare riferimento a quello degli operatori di esercizio. È, infatti, sufficiente considerare che le giornate di mancata prestazione 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

Al fine di superare i limiti imposti da una pianificazione eccessivamente compressa e per rendere la formazione coerente con strategie, obiettivi e processi di innovazione aziendali, ARST ha riproposto un modello di **programmazione triennale delle attività formative adottando il Piano della formazione 2019 - 2021**.

La programmazione triennale ha consentito 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 è tenuto 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, propedeutica alla progettazione dei corsi di formazione. Il Piano di Formazione 2019 è, quindi, una fase della programmazione delle attività formative rivolte a impiegati - conducenti - operai che si svolgeranno nel predetto triennio.

La programmazione aziendale della formazione ha tenuto conto:

- degli obiettivi strategici;
- delle relazioni sindacali, realizzate attraverso la consultazione dei relativi organismi paritetici previsti 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.

Nella programmazione triennale 2019 - 2020 - 2021 si è tenuto conto delle esigenze formative maturate in precedenza e non soddisfatte. In particolare con riferimento alla formazione obbligatoria, ex art. 37 del D.lgs 81/08 e Accordo Stato e Regioni del 21/12/2011, ci si è posto l'obiettivo di completare le relative azioni formative considerate prioritarie e non concluse nel triennio precedente.

Nel 2019 la quasi totalità dei percorsi formativi sono stati intrapresi mediante l'utilizzo

delle risorse economiche disponibili a valere sul Conto di Formazione Aziendale gestendo 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.

Nel 2019, si è confermata 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.

Il 30 giugno 2019 è entrata in vigore la Legge 172/2017 che all'art. 15 ter ha previsto, il passaggio delle competenze in materia di sicurezza ferroviaria, dall'USTIF (Ufficio Speciale Trasporti) che 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) all' ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) anche per le ferrovie isolate come quelle gestite da ARST.

L'adeguamento del sistema ferroviario nel suo complesso, alle nuove norme di sicurezza e direttive emanate dall'ANSF ha comportato l'avvio di specifici corsi di formazione per il personale.

I corsi hanno avuto ad oggetto le nuove tecnologie adottate per l'implementazione del Sistema Automatizzato Marcia Treni, l'elettrificazione della linea e l'eliminazione dei PL con presidio manuale sostituiti dai nuovi impianti semaforici.

L'impatto di questa normativa è stata particolarmente rilevante non solo in termini organizzativi, ma in misura ancora più significativa, in termini di investimenti necessari sia per l'adeguamento ed attrezzaggio della rete che nella programmazione della formazione di supporto.

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

- acquisizione, mantenimento, consolidamento obbligatorio delle competenze nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza dei passaggi a livello di I e II livello;
- acquisizione, mantenimento, consolidamento delle abilitazioni di Ispettori Ponti Certificati di I e II livello;
- aggiornamento delle competenze nell'ambito dei procedimenti espropriativi e l'acquisizione coattiva sananti e degli appalti in seguito all'entrata in vigore del Decreto Sblocca Cantieri;
- aggiornamento delle competenze dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) e degli Addetti al Servizio Prevenzione e Protezione (ASPP);

- formazione dei conducenti Metro-CAF;
- aggiornamento delle competenze in materia di Trasporto Pubblico su Gomma.
- acquisizione e il mantenimento delle competenze nell'incarico di Energy Manager.
- digitalizzazione e ruolo dei manager per lo sviluppo di competenze digitali tra processi aziendali e tecnologie.
- mantenimento delle competenze dei settori amministrativo contabili.

L'attività formativa si è prevalentemente orientata verso il settore Metrotranviario. La formazione avviata nell'anno precedente si conclusa negli ultimi mesi del 2019 coinvolgendo quasi 70 operatori di esercizio che sono stati avviati al conseguimento delle abilitazioni della condotta tram per complessive 1.834 ore.

L'altro settore dove è stata contemplata l'esigenza di soddisfare il fabbisogno formativo è quello della Manutenzione Linea. Sono stati effettuati corsi relativi alla manutenzione ed elettrificazione dei passaggi a livello; inoltre circa 20 persone hanno acquisito l'abilitazione di Ispettori Ponti Certificati di I e II livello per 300 ore circa.

Le ore di formazione dedicate agli aggiornamenti obbligatori dei Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza (RLS) e degli Addetti al Servizio Prevenzione e Protezione (ASPP) sono state circa 800.

È stata avviata la formazione specifica in materia di TPL con Master Universitari di II livello che hanno impegnato il personale per circa 1.056 ore.

Il personale coinvolto nella formazione è stato complessivamente di 500 unità per complessive 4.600 ore.

Informazioni in Materia Ambientale

Nel 2019 è proseguita da parte del Servizio competente, l'azione di presidio delle attività aziendali prevalentemente responsabili della produzione dei rifiuti, delle emissioni in atmosfera e degli scarichi nelle reti fognarie. Pur con le innegabili difficoltà che derivano dalla vetustà dei diversi impianti che - come si è descritto in altra sezione del documento - presentano notevoli criticità in ragione della normativa sopravvenuta e della obsolescenza tecnica, è stato possibile procedere secondo i programmi stabiliti relativamente alla caratterizzazione dei rifiuti, allo smaltimento degli stessi comprese le rottamazioni dei veicoli vetusti che costituiscono "rifiuto speciale", ed all'impegnativo rinnovo dei diversi Certificati Prevenzione Incendi (CPI) relativi a diverse sedi aziendali.

In questo senso, nell'ottobre 2019 è stata bandita la gara (annuale, con rinnovo per altri due anni alle stesse condizioni) **per la caratterizzazione dei rifiuti di tutte le sedi aziendali.** Il contratto è stato firmato il 24 febbraio 2020. Attualmente, le attività non sono ancora partite a causa dell'emergenza Covid-19.

Relativamente agli aspetti legati al contenimento dei consumi energetici nell'ambito degli obiettivi di tutela ambientale nazionali, è stata inoltre **bandita e assegnata la gara per l'aggiornamento della diagnosi energetica.** Nel mese di dicembre è stata quindi possibile inviare gli esiti dell'attività (la diagnosi) entro i termini di legge. Sul fronte dell'efficienza aziendale, tra le attività messe a bando è prevista anche l'implementazione di un piano di monitoraggio dei consumi energetici e un'analisi dettagliata delle bollette finalizzata a individuare possibili risparmi economici. Questa seconda fase ha subito un rallentamento a causa dell'emergenza Covid-19.

Come si è anticipato più sopra, nel corso del 2019 sono stati, inoltre, **rimossi dal piazzale della sede ferroviaria di Monserrato, 49 rottami costituiti da rotabili ferroviari,** inutilizzabili e privi di valore storico, a suo tempo regolarmente radiati dal parco anche a seguito di intervento delle autorità di vigilanza.

Nel corso del 2019 si sono, inoltre, realizzate attività minori di regolarizzazione di alcune situazioni critiche mentre si sta predisponendo una nuova procedura per la gestione dei rifiuti e per la riorganizzazione fisica dei depositi temporanei.

Sussiste ancora la problematica relativa allo smaltimento incontrollato di rifiuti da parte di terzi presso aree ferroviarie dismesse di proprietà regionale in comodato d'uso all'Azienda, non sorvegliate per oggettiva impossibilità. Per quanto il fenomeno sembri ridotto rispetto anche al recente passato - grazie, forse, a una più attenta vigilanza generale da parte degli Enti Locali (EELL) nei quali insistono tali aree - resta, comunque, **la necessità di individuare, di concerto con la proprietà, una soluzione tecnico-amministrativa che sollevi l'Azienda da una responsabilità con i relativi costi che certamente non può esserle attribuita in assenza di risorse adeguate.**



 ARST LIFE Sede Centrale, Via Posada, Cagliari 10:15 am





🕒 ARST LIFE Sede Centrale, Via Posada, Cagliari 7:55 am

DELIBERA

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, 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 2019, da cui risulta un utile pari a 80.502 euro (utile di 23.388 euro nel 2018);
- preso atto delle Relazioni del Collegio Sindacale e del Revisore,

delibera

1. di approvare la relazione dell'Amministratore Unico sull'andamento della gestione;
2. di approvare lo Stato Patrimoniale, il Conto Economico e le Note Illustrative del Bilancio al 31 dicembre 2019 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	31/12/19	31/12/18
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	16.813	14.951
6. IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	103.238.532	100.433.241
7. ALTRE	67.063	201.185
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	103.322.408	100.649.377
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
1. TERRENI E FABBRICATI	28.767.661	30.427.957
2. IMPIANTI E MACCHINARIO	519.137	390.651
3. ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	54.170.021	7.087.148
5. IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	12.788.448	53.763.624
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	96.245.267	91.669.380
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
1. PARTECIPAZIONI IN		
d-bis) ALTRE IMPRESE	2.150	2.150
TOTALE PARTECIPAZIONI	2.150	2.150
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	2.150	2.150
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	199.569.825	192.320.907
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I) RIMANENZE		
1. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	17.283.334	16.298.349
5. ACCONTI	225.176	233.520
TOTALE RIMANENZE	17.508.510	16.531.869
		SEGUE

ATTIVO	31/12/19	31/12/18
II. CREDITI		
1. VERSO CLIENTI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	22.524.623	24.149.807
ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	0	441.852
TOTALE CREDITI VERSO CLIENTI	22.524.623	24.591.659
3. VERSO IMPRESE COLLEGATE		
ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	15.000	15.000
TOTALE CREDITI VERSO IMPRESE COLLEGATE	15.000	15.000
4. VERSO CONTROLLANTI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	18.626.528	20.570.889
TOTALE CREDITI VERSO CONTROLLANTI	18.626.528	20.570.889
5-BIS. CREDITI TRIBUTARI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	557.273	1.294.945
TOTALE CREDITI TRIBUTARI	557.273	1.294.945
5-QUATER. VERSO ALTRI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	2.944.439	2.943.918
ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	231.982	231.103
TOTALE CREDITI VERSO ALTRI	3.176.421	3.175.021
TOTALE CREDITI	44.899.845	49.647.514
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBIL.	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE		
1. DEPOSITI BANCARI E POSTALI	53.429.754	31.653.362
3. DANARO E VALORI IN CASSA	127.663	95.382
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	53.557.417	31.748.744
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)	115.965.772	97.928.127
D) RATEI E RISCONTI	1.396.038	1.594.302
TOTALE ATTIVO	316.931.635	291.843.336

SEGUE

PASSIVO	31/12/19	31/12/18
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	108.072	84.684
V. RISERVE STATUTARIE	0	0
VI. ALTRE RISERVE, DISTINTAMENTE INDICATE		
RISERVA STRAORDINARIA	5.238.627	5.238.627
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	4.560.232
TOTALE ALTRE RISERVE	9.798.859	9.798.859
VII. RISERVA PER OPERAZ. DI COPERT. DEI FLUSSI FINANZ. ATTESI	0	0
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	0	0
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	80.502	23.387
PERDITA RIPIANATA NELL'ESERCIZIO	0	0
X. - RISERVA NEGATIVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)	19.704.923	19.624.420
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
4. ALTRI	5.556.496	6.902.547
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI (B)	5.556.496	6.902.547
C) TRATT. DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	23.291.243	25.687.509
D) DEBITI		
4. DEBITI VERSO BANCHE		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	8.701.091	8.982.363
TOTALE DEBITI VERSO BANCHE	8.701.091	8.982.363
7. DEBITI VERSO FORNITORI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	36.375.500	33.874.853
TOTALE DEBITI VERSO FORNITORI	36.375.500	33.874.853
		SEGUE



ARST LIFE Treno Sassari-Alghero, Sassari 10:20 am

	31/12/19	31/12/18
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	121.552.530	117.480.033
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI		
ALTRI	32.749.545	32.429.667
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	32.749.545	32.429.667
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	154.302.075	149.909.700
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	27.559.276	27.288.098
7. PER SERVIZI	27.315.903	25.185.647
8. PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	6.027.628	3.410.587
9. PER IL PERSONALE:		
a) SALARI E STIPENDI	58.345.758	59.379.723
b) ONERI SOCIALI	18.958.656	19.543.517
c) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	4.264.032	4.581.437
e) ALTRI COSTI	347.471	119.182
TOTALE COSTI PER IL PERSONALE	81.915.917	83.623.859
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI:		
b) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	6.379.310	3.963.967
d) SVALUTAZIONE CREDITI ATTIVO CIRCOLANTE E DISPONIBILITÀ LIQUIDE	1.064.461	1.887.017
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	7.443.771	5.850.984
11. VARIAZ. RIMAN. DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(984.984)	(866.908)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	0	1.865.000
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.128.370	2.352.682
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	151.405.881	148.709.949
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	2.896.194	1.199.751

	31/12/19	31/12/18
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI:		
a) DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI		
ALTRI	33.448	28.553
TOT. PROVENTI FINANZ. DA CREDITI ISCRITTI NELLE IMMOBILIZZAZIONI	33.448	28.553
c) DA TITOLI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE CHE NON COSTITUISCONO PARTECIPAZIONI	0	1.887.017
d) PROVENTI DIVERSI DAI PRECEDENTI		
TOTALE ALTRI PROVENTI FINANZIARI	33.448	1.915.570
17. INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI		
ALTRI	2.497.211	3.004.750
TOTALE INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	2.497.211	3.004.750
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (C) (15+16-17+-17-BIS)	(2.463.763)	(1.089.180)
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)	432.431	110.571
20. IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE, ANTICIPATE		
IMPOSTE CORRENTI	351.929	87.184
TOT. IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE, ANTICIPATE	351.929	87.184
21. UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	80.502	23.387

RENDICONTO FINANZIARIO

	ESERCIZIO CORRENTE	ESERCIZIO PRECEDENTE
A. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ OPERATIVA (METODO INDIRETTO)		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	80.502	23.387
IMPOSTE SUL REDDITO	351.929	87.184
INTERESSI PASSIVI/(ATTIVI)	2.463.763	1.089.180
(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	2.896.194	1.199.751
RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		
ACCANTONAMENTI AI FONDI	0	1.865.000
AMMORTAMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI	6.379.310	3.963.967
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	1.064.461	1.887.017
TOTALE RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	7.443.771	7.715.984
2. FLUSSO FINANZIARIO PRIMA DELLE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	10.339.965	8.915.735
VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		
DECREMENTO/(INCREMENTO) DELLE RIMANENZE	(976.641)	(870.834)
DECREMENTO/(INCREMENTO) DEI CREDITI VERSO CLIENTI	1.002.575	(8.725.690)
INCREMENTO/(DECREMENTO) DEI DEBITI VERSO FORNITORI	2.500.647	(3.817.304)
DECREMENTO/(INCREMENTO) RATEI E RISCONTI ATTIVI	198.264	(8.552)
INCREMENTO/(DECREMENTO) RATEI E RISCONTI PASSIVI	27.815.596	27.480.527
ALTRI DECREMENTI / (ALTRI INCREMENTI) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	1.043.846	17.528.882
TOTALE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	31.584.287	31.587.029
3. FLUSSO FINANZIARIO DOPO LE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	41.924.252	40.502.764
ALTRE RETTIFICHE		
INTERESSI INCASSATI / (PAGATI)	(2.463.763)	(1.089.180)
(IMPOSTE SUL REDDITO PAGATE)	0	0
DIVIDENDI INCASSATI	0	0
(UTILIZZO DEI FONDI)	(3.742.317)	(6.443.694)
ALTRI INCASSI/(PAGAMENTI)	0	0
TOTALE ALTRE RETTIFICHE	(6.206.080)	(7.532.874)
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	35.718.172	32.969.890
B. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ D'INVESTIMENTO		

	ESERCIZIO CORRENTE	ESERCIZIO PRECEDENTE
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
(INVESTIMENTI)	(10.955.197)	(12.347.037)
DISINVESTIMENTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
(INVESTIMENTI)	(2.673.031)	(1.168.180)
DISINVESTIMENTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
(INVESTIMENTI)	0	0
DISINVESTIMENTI	0	10.000
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)	(13.628.228)	(13.505.217)
C. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
MEZZI DI TERZI		
INCREMENTO/(DECREMENTO) DEBITI A BREVE VERSO BANCHE	(281.272)	(4.424.586)
ACCENSIONE FINANZIAMENTI	0	0
(RIMBORSO FINANZIAMENTI)	0	0
MEZZI PROPRI		
AUMENTO DI CAPITALE A PAGAMENTO	1	0
(RIMBORSO DI CAPITALE)	0	0
CESSIONE (ACQUISTO) DI AZIONI PROPRIE	0	0
(DIVIDENDI E ACCONTI SU DIVIDENDI PAGATI)	0	0
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(281.271)	(4.424.586)
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE (A ± B ± C)	21.808.673	15.040.087
EFFETTO CAMBI SULLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	0	0
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'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 INIZIO ESERCIZIO	31.748.744	16.708.657
DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI	0	0
DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO		
DEPOSITI BANCARI E POSTALI	53.429.754	31.653.362
ASSEGNI	0	0
DENARO E VALORI IN CASSA	127.663	95.382
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO	53.557.417	31.748.744
DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI	47.557.733	27.652.787



🕒 ARST LIFE Centrale di Controllo regionale, Via Posada, Cagliari 11:41 am

Premessa

Il bilancio chiuso al 31/12/2019 di cui la presente nota integrativa costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del C.C., corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto in accordo a quanto disposto agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, 2425 ter del C.C., in maniera conforme ai principi stabiliti dall'art. 2423 bis e ai 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%);
- veicoli di linea ferroviari: 10%;
- impianti e macchinari: 10%;
- veicoli ausiliari: 20%;
- attrezzature e dotazioni di officina: 12%;
- macchine emettitrici e obliterate: 20%;
- mobili e arredi: 12%;
- costruzioni leggere: 10%;
- apparecchiature elettroniche ed elaborazione dati: 20%;
- macchine 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'attualizzazione dei crediti scadenti oltre i 12 mesi nel caso di differenza significativa tra tasso di interesse effettivo e tasso di mercato.

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

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

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

Crediti Tributari e Attività per Imposte Anticipate

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

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 attualizzati i debiti nel caso in cui il tasso d'interesse desumibile dalle condizioni contrattuali non sia significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato.

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

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

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

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

Valori in Valuta

Non sono iscritti in bilancio attività o passività in valuta.

Costi e Ricavi

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

Le transazioni economiche e finanziarie con società del gruppo e con controparti correlate sono effettuate a normali condizioni di mercato. Con riferimento ai *'Ricavi delle vendite e delle prestazioni'*, si precisa che le rettifiche di ricavi, ai sensi dell'OIC 12 par. 50, sono portate a riduzione della voce ricavi, ad esclusione di quelle riferite a precedenti esercizi e derivanti da correzioni di errori o cambiamenti di principi contabili, rilevate, ai sensi dell'OIC 29, sul saldo d'apertura del patrimonio netto.

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 € 103.322.408 (€ 100.649.377 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	1.563.951	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
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO				
AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO	14.398		134.122	148.520
ALTRE VARIAZIONI	16.260	2.805.291	0	2.821.551
TOTALE VARIAZIONI	1.862	2.805.291	(134.122)	2.673.031
VALORE DI FINE ESERCIZIO				
COSTO	1.580.211	103.238.532	1.526.839	106.345.582
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	1.563.398	0	1.459.776	3.023.174
VALORE DI BILANCIO	16.813	103.238.532	67.063	103.322.408

Composizione della Voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"

La voce è pari a € 103.238.532 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 TPL.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

	VALORI AL 01/01/2019	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2019
IMPLEMENTAZ. SOFTWARE PIANIFICAZ. GESTIONE RETE DI TRASPORTO	182.595		182.595
IMPLEMENTAZ. 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 RIQUALIFIC. STAZIONE SANLURI	1.289.445		1.289.445
REALIZZAZIONE PL KM 3+577 SASSARI SORSO	119.000		119.000
METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI SAN GOTTARDO- POLICLINICO	21.300.313		21.300.313
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI SUPPORTO TECNICO	579.154		579.154
METROPOLITANA LEGGERA SASSARI 1° LOTTO	221.773		221.773
METROPOLITANA LEGGERA CAGLIARI 1° LOTTO	1.384.185		1.384.185
RISTRUTTURAZIONE MATERIALE ROTABILE D'EPOCA	34.561		34.561
LINEA SAN GOTTARDO SETTIMO SAN PIETRO	2.754.121		2.754.121
RIQUAL. 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	14.982.636	2.071.921	17.054.557
SISTEMA DI VIDEOSORVEGLIANZA DEPOSITI E AUTOSTAZIONI	68.571		68.571
SISTEMA DI MONITARAGGIO DELLA FLOTTA	213.109		213.109
METRO CA CIS-MATTEOTTI	11.054		11.054
METRO CA RADDOPPIO CARACALLA	642.814	219.802	862.616
METRO CA REPUBBLICA - MATTEOTTI	317.142	160.593	477.735
DEPOSITO FERROVIARIO STAZIONE SASSARI	18.654		18.654
REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI	158.290	140.250	298.540
METRO CA REPUBBLICA-CIS	8.961		8.961
MANUTENZ. STRAORDINARIA MUSEO FERROVIE MONSERRATO	0	194.578	194.578
ADEGUAMENTO E IMPLEMENTAZIONE LINEA METRO SS (CRM)	0	18.147	18.147
TOTALE	100.433.241	2.805.291	103.238.532

Composizione della Voce "Altre Immobilizzazioni Immateriali"

La voce è pari a € 67.063 costituita dai lavori per la realizzazione dello stralcio funzionale Stazione FS - S. Maria di Pisa - 2° lotto linea metropolitana leggera di Sassari (€ 201.185 nel precedente esercizio), annualmente ammortizzati ad un'aliquota del 10% ridotta del 50% nel primo esercizio.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 96.245.267 (€ 91.669.380 nel precedente esercizio).

Nell'esercizio 2019 sono stati acquistati n. 41 nuovi autobus per un importo pari a € 7.894.600 di cui € 7.104.617,73 coperti da finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e € 789.982,27 a carico dell'Azienda. Sono stati, inoltre, capitalizzati i 9 treni Stadler per un importo pari a € 42.775.000 totalmente finanziati dalla Regione Sardegna.

Inoltre, sono stati riscattati n. 252 autobus in leasing per un importo di € 560.477,63.

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

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

VALORI IN EURO

	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
VALORE DI INIZIO 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
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO					
AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO	1.660.296	99.054	4.471.440	0	6.230.790
ALTRE VARIAZIONI		227.540	51.554.313	(40.975.176)	10.806.677
TOTALE VARIAZIONI	(1.660.296)	128.486	47.082.873	(40.975.176)	4.575.887
VALORE DI FINE ESERCIZIO					
COSTO	53.653.160	2.453.991	105.067.411	12.788.448	173.963.010
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	23.181.817	1.934.854	50.897.390		76.014.061
SVALUTAZIONI	1.703.682	0			1.703.682
VALORE DI BILANCIO	28.767.661	519.137	54.170.021	12.788.448	96.245.267

Composizione della Voce “Immobilizzazioni Materiali in Corso e Acconti”

Le immobilizzazioni materiali in corso sono pari a € 12.788.448 (€ 53.763.624 nel precedente esercizio).

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO

VALORI IN EURO

	VALORI AL 01/01/2019	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2019
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	44.737.480	(42.775.000)	1.962.480
RIQUALIFICAZIONE TECNICA PIAZZA MATTEOTTI	457.676	132.445	590.121
INSTALLAZIONE N. 90 CARTELLI FERMATA ORISTANO	13.210		13.210
SISTEMAZIONE ESTERNA PIAZZALE V.LE MONASTIR	337.369	7.899	345.268
MANUT. STR. PIAZZALI E DEPOSITI AZIENDALI	421.742	43.444	465.186
ADEG. COMPLESSO EX DALL'ARGINE ORISTANO	890.061		890.061
SISTEMA INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA	268.128		268.128
ACQUISTO ROTAIE	257.400		257.400
STRUTTURA PROVVISORIA PIAZZA MATTEOTTI	55.002		55.002
DEPOSITO FERROVIARIO MACOMER	158.474		158.474
RISCATTO AUTOBUS IRIZAR	265.380	(265.380)	0
RIQUALIFICAZIONE FERMATE TPL GOMMA	0	111.825	111.825
SISTEMI DI GESTIONE E CONTROLLO A BORDO BUS	0	1.769.591	1.769.591
			SEGUE

	VALORI AL 01/01/2019	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2019
FONDO SVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO	(50.000)		(50.000)
FONDO RIVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO	171.332		171.332
TOTALE	53.763.624	(40.975.176)	12.788.448

Operazioni di Locazione Finanziaria

La Società ha riscattato nel 2019 i rimanenti 252 autobus, con 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

VALORI IN EURO

	PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE	TOTALE PARTECIPAZIONI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO		
COSTO	2.150	2.150
VALORE DI BILANCIO	2.150	2.150
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO		
VALORE DI FINE ESERCIZIO		
COSTO	2.150	2.150
VALORE DI BILANCIO	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 31/12/2019 la Società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

Partecipazioni in Imprese Collegate

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

Attivo Circolante**Rimanenze**

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 17.508.510 (€ 16.531.869 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	16.298.349	984.985	17.283.334
ACCONTI	233.520	(8.344)	225.176
TOTALE RIMANENZE	16.531.869	976.641	17.508.510

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 44.899.845 (€ 49.647.514 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	23.055.742	0	23.055.742	531.119	22.524.623
VERSO IMPRESE COLLEGATE	0	15.000	15.000	0	15.000
VERSO CONTROLLANTI	18.626.528	0	18.626.528	0	18.626.528
CREDITI TRIBUTARI	557.273	0	557.273		557.273
VERSO ALTRI	2.944.439	2.118.999	5.063.438	1.887.017	3.176.421
TOTALE	45.183.982	2.133.999	47.317.981	2.418.136	44.899.845

Crediti verso Clienti

Tale voce pari a € 22.524.623 è composta da Crediti esigibili entro l'esercizio successivo al netto del Fondo Svalutazione Crediti e rappresenta i crediti verso abituali clienti per Contratti di Servizio, servizi di trasporto ordinari, noleggi o locazioni attive.

Nella voce fatture da emettere sono contabilizzati i corrispettivi relativi ai conguagli chilometrici per i Contratti di Servizio con la RAS per l'esercizio 2019.

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

- € 1.174.948,93 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Anno 2019. Conguaglio Anno 2019;
- € 15.874,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Anno 2018. Ritenute di garanzia Anno 2018;
- € 3.535.139,23 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Anno 2019. Conguaglio Anno 2019;
- € 109.568,03 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Anno 2018. Ritenute di garanzia Anno 2018;
- € 2.590.000,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Anno 2019;
- € 1.431.369,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Periodo Gennaio-Luglio 2019;
- € 5.718.033,74 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2019. Conguaglio Km Bus 2019 e Rivalutazione ISTAT 2019;
- € 484.431,81 Corrispettivo Manutenzione Rete Metrotranviaria - Anno 2019. Conguaglio 2019;
- € 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;
- € 723.042,57 Agevolazione Studenti - Anno 2019.

Nella voce “*Crediti verso utenti e clienti*” sono compresi i crediti verso la società che gestisce il Servizio di Trasporto urbano di Cagliari. Nel mese di aprile 2020 è stato firmato un accordo che ha definito il credito vantato da ARST per gli anni 2016/2017/2018/2019 per un importo di € 770.000,00. Nei bilanci degli esercizi precedenti per il contenzioso in corso era stato iscritto un credito pari a € 1.506.936,94, di cui € 90.000 di competenza dell’esercizio 2018, già fatturato. Per la restante parte era stato costituito apposito fondo svalutazione di € 1.416.936,94.

La definizione del contenzioso ha, pertanto, generato una sopravvenienza attiva di € 770.000 che è stata imputata per € 510.000 tra i ricavi da titoli di viaggio di esercizi precedenti e per € 260.000 tra i ricavi da titoli di viaggio di competenza dell’esercizio.

Sono compresi, inoltre, € 1.152.934 relativi a note di credito da ricevere dai fornitori per conguagli chilometrici relativi alle manutenzioni full service effettuate sui rotabili aziendali.

Il Fondo Svalutazione Crediti al 31/12/2019 è pari a € 531.119. Nel corso dell’esercizio sono state effettuate svalutazioni di crediti in sofferenza, iscritti nell’attivo circolante e scadenti oltre l’esercizio, per € 525.441. Si tratta di crediti risalenti al periodo 2002-2006 che per prudenza si è ritenuto opportuno stralciare.

Per ripristinare la congruità del Fondo sono stati accantonati € 225.938; il valore del Fondo al 31/12/2019 risulta pari all’8% dei crediti verso clienti, esclusi i crediti per Contratti di Servizio.

Altri Crediti

Tra gli altri crediti assume particolare rilievo il credito verso la Regione Sardegna per euro 18.626.528 così composto:

- € 987.430,73 Oneri Malattia 2019;
- € 8.574.070,95 CCNL Quota RAS anno 2019;
- € 3.555.102,59 CCNL Quota Stato anno 2019;
- € 73.790,42 Contributi compensativi Agevolazioni tariffarie TPL. Invalidi 4° Trimestre 2019;
- € 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 - 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.
- € 838.523,00 CCNL 2015 Contratto di Servizio Ferro 2019. Per tale credito è stato iscritto un apposito fondo svalutazione di pari importo, in attesa di definizione con la RAS;
- € 2.266.986,00 sono relativi al residuo credito per gli esercizi 2008 e 2009 per oneri CCNL sostenuti dalla ex ARST Gestione FDS Srl. A fronte di tale credito in data 21 gennaio 2020 è stato incassato un ulteriore acconto pari a € 1.000.000,00;
- € 1.235.454,06 Smaltimento rifiuti ex G.G. FdS.

I crediti tributari sono composti dal credito verso l'Erario per l'IVA relativa agli esercizi 2007 e 2008 della ex GG. FdS pari a € 557.273 per il quale sono in corso le procedure per il rimborso.

Nella voce altri crediti assumono particolare rilevanza:

- € 1.677.770,50 verso l'Agenzia delle Dogane relativi ai rimborsi Accise sul gasolio per autotrasporto del 3° e 4° trimestre 2019 e per i quali è stata effettuata nel corso del 2020 la compensazione con altri tributi e contributi;
- € 1.887.017,00 verso il Ministero dei Trasporti per interessi maturati per la causa relativa al CCNL 2008/2009 ex FdS. A fronte di tale credito è stato iscritto nell'esercizio 2018 un fondo svalutazione di pari importo;
- € 545.088,90 per cartelle Equitalia emesse per conto della Società per sanzioni amministrative.

CREDITI - DISTINZIONE PER SCADENZA

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO	QUOTA SCADENTE ENTRO L'ESERCIZIO	QUOTA SCADENTE OLTRE L'ESERCIZIO
CREDITI VERSO CLIENTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	24.591.659	(1.841.098)	22.750.561	22.750.561	0
CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	0	0	0	0	0
CREDITI VERSO IMPRESE COLLEGATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	15.000	0	15.000	0	15.000
CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLANTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	20.570.889	(1.708.688)	18.862.201	18.862.201	0
CREDITI VERSO IMPRESE SOTTOPOSTE AL CONTROLLO DELLE CONTROLLANTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	0	0	0	0	0
CREDITI TRIBUTARI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	1.294.945	(737.672)	557.273	557.273	0
ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE ISCRITTE NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	0	0	0		
CREDITI VERSO ALTRI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	3.175.021	(46.725)	3.128.296	2.896.314	231.982
TOTALE CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	49.647.514	(4.334.183)	45.313.331	45.066.349	246.982

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 € 53.557.417 (€ 31.748.744 nel precedente esercizio).

Tra le disponibilità liquide sono state imputate anche le disponibilità liquide vincolate costituite dai contributi per investimenti incassati dalla RAS per € 47.557.733 in conformità a quanto previsto dall'OIC n.14.

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	31.653.362	21.776.392	53.429.754
DENARO E ALTRI VALORI IN CASSA	95.382	32.281	127.663
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	31.748.744	21.808.673	53.557.417

Ratei e Risconti Attivi

I risconti attivi sono pari a € 1.396.038 (€ 1.594.302 nel precedente esercizio) e sono riferiti ai premi assicurativi pagati anticipatamente nel 2019 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
RATEI ATTIVI	0	0	0
RISCONTI ATTIVI	1.594.302	(198.264)	1.396.038
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI	1.594.302	(198.264)	1.396.038

Informazioni sullo Stato Patrimoniale - Analisi del Passivo

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 19.704.923 (€ 19.624.420 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

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	ALTRE DESTINAZIONI	RICLASSIFICHE	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	23.388		108.072
ALTRE RISERVE					
RISERVA STRAORDINARIA	5.238.627	0	0		5.238.627
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	0	0		4.560.232
TOTALE ALTRE RISERVE	9.798.859	0	0		9.798.859
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	23.387	(23.387)	0	80.502	80.502
TOTALE PATRIMONIO NETTO	19.624.420	(23.387)	23.388	80.502	19.704.923

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

MOVIMENTAZIONI PATRIMONIO NETTO

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	ALTRE DESTINAZIONI	RICLASSIFICHE	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	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

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:

DISPONIBILITÀ ED UTILIZZO DELLE VOCI DI PATRIMONIO NETTO

VALORI IN EURO

	IMPORTO	ORIGINE /NATURA	POSSIBILITÀ DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE
CAPITALE	819.000	APPORTO DEI SOCI		0
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	RIVALUTAZIONE BENI IMPRESA 2007	B	8.898.490
RISERVA LEGALE	108.072	RISERVA DI UTILI	B	108.072
ALTRE RISERVE				
RISERVA STRAORDINARIA	5.238.627	APPORTO DEI SOCI	B	5.238.627
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	AVANZO DI FUSIONE	B	4.560.232
TOTALE ALTRE RISERVE	9.798.859			9.798.859
TOTALE	19.624.421			18.805.421
RESIDUA QUOTA DISTRIBUIBILE				
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 € 5.556.496 (€ 6.902.547 nel precedente esercizio).

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

FONDO PER RISCHI E ONERI

VALORI IN EURO

	ALTRI FONDI	TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	6.902.547	6.902.547
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO		
ALTRE VARIAZIONI	(1.346.051)	(1.346.051)
TOTALE VARIAZIONI	(1.346.051)	(1.346.051)
VALORE DI FINE ESERCIZIO	5.556.496	5.556.496

Il fondo per Rischi e Oneri al 31/12/2019 risulta così composto:

- fondo cause di lavoro € 535.479,61 (825.660,58 nel precedente esercizio);
- fondo contenziosi con fornitori € 215.179,65 (come nel precedente esercizio);
- fondo per il risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007 € 224.259,28 (€ 278.333,34 nel precedente esercizio);
- fondo contenzioso tributario € 266.727,42 (€ 900.000 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 € 2.107.000,00 (come nel precedente esercizio) per una causa in corso con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo - Policlinico e € 111.373,00 per un'altra causa in corso con il fornitore dei lavori per la costruzione del Centro Intermodale di Sassari, entrambi questi fondi sono ritenuti congrui e cautelativi per la Società;
- fondo riqualificazione del patrimonio € 231.477,00 (€ 600.000 nel precedente esercizio), costituito per la riqualificazione del patrimonio ex Gestioni Governative cedute dalla RAS in comodato alla Società, adeguatamente ridotto nell'esercizio in chiusura sulla base delle attività svolte;

- fondo per la riparazione dei tram, danneggiati nel sinistro metrotranviario avvenuto a Cagliari il 19/01/2016, € 1.865.000,00 rimborsate dall'assicurazione e accantonate nell'esercizio 2018 in attesa di valutare i preventivi per la riparazione dei mezzi.
Nel 2020 è stato stipulato il contratto per l'affidamento della riparazione di un mezzo.

Trattamento di Fine Rapporto

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 23.291.243 (€ 25.687.509 nel precedente esercizio).

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

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

VALORI IN EURO

	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	25.687.509
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	
ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO	551.246
UTILIZZO NELL'ESERCIZIO	2.947.512
TOTALE VARIAZIONI	(2.396.266)
VALORE DI FINE ESERCIZIO	23.291.243

Debiti

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 56.394.820 (€ 55.460.303 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	8.982.363	(281.272)	8.701.091
DEBITI VERSO FORNITORI	33.874.853	2.500.647	36.375.500
DEBITI TRIBUTARI	2.080.490	602.272	2.682.762
DEBITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	2.854.169	(193.274)	2.660.895
ALTRI DEBITI	7.668.428	(1.693.856)	5.974.572
TOTALE	55.460.303	934.517	56.394.820

Di seguito viene riportata nel dettaglio la suddivisione dei debiti:

- debiti verso banche per anticipazione fatture per € 8.701.091. 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 € 36.375.500. 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;

Nel corso dell'esercizio, d'intesa con il Revisore della Società, è stata avviata un'attività di circolarizzazione dei debiti verso i fornitori che in prima fase ha portato all'individuazione di una serie di partite risalenti a oltre 10 anni fa, relative, in larga parte, a debiti e/o acconti a fornitori della ex GG. FdS riportati nella contabilità di ARST Spa a seguito della fusione. La Società, sentito anche il parere del Consulente fiscale, ha ritenuto opportuno provvedere allo stralcio di tali partite debitorie per un importo pari a € 294.998 e analogamente, allo stralcio delle partite relative agli acconti a fornitori per un importo pari a € 69.060.

Nell'esercizio 2020 è in corso di svolgimento l'attività di analisi di tutte le altre partite debitorie/creditorie nei confronti dei fornitori.

- debiti tributari per € 2.682.762. Si tratta per € 1.967.753 di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi del mese di dicembre 2019 e della 13° mensilità, in scadenza a gennaio 2020; per € 350.500 di debiti per IVA relativa al mese di dicembre 2019 e per € 364.509 per Tassa Rifiuti;
- debiti verso istituti previdenziali per € 2.660.895. Si tratta delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2019 e della 13° mensilità, in scadenza a gennaio 2020;
- altri debiti per € 5.974.572 costituiti prevalentemente da:
 - € 3.987.296 relativi alle competenze spettanti al personale dipendente nel mese di dicembre 2019, pagate a gennaio 2020;
 - € 1.104.400 relativi alla quota di finanziamento versata dalla Regione Sardegna per l'acquisto di nuovi autobus per conto di altri operatori. ARST, infatti, è la Mandataria capogruppo dell'ATI costituita con altri operatori del settore in data 09/04/2019 per la fornitura di n. 106 autobus, di cui n. 38 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

VALORI IN EURO

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
DEBITI VERSO BANCHE	8.982.363	(281.272)	8.701.091
DEBITI VERSO FORNITORI	33.874.853	2.500.647	36.375.500
DEBITI TRIBUTARI	2.080.490	602.272	2.682.762
DEBITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	2.854.169	(193.274)	2.660.895
ALTRI DEBITI	7.668.428	(1.693.856)	5.974.572
TOTALE	55.460.303	934.517	56.394.820

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 € 211.984.153 (€ 184.168.557 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	184.168.557	27.815.596	211.984.153
TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI	184.168.557	27.815.596	211.984.153

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 VENDITE E PRESTAZIONI PER CATEGORIA DI ATTIVITÀ

VALORI IN EURO

CATEGORIA DI ATTIVITÀ	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
RICAVI DELLE VENDITE	20.880.346
CONTRATTI DI SERVIZIO	99.768.525
ALTRI RICAVI DA TRAFFICO	393.659
RICAVI DELLE VENDITE ANNI PRECEDENTI	510.000
TOTALE	121.552.530

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 VENDITE E PRESTAZIONI PER AREA GEOGRAFICA

VALORI IN EURO

AREA GEOGRAFICA	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
ITALIA	121.552.530
TOTALE	121.552.530

Altri Ricavi e Proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 32.749.545 (€ 32.429.667 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

- contributi in conto canoni di leasing € 5.664.703;
- contributi in conto impianti (quota di competenza dell'esercizio) € 5.579.310;
- rimborsi oneri CCNL e malattia € 13.955.128;
- accise su gasolio autotrazione € 3.543.429;
- altri ricavi € 4.006.975 di cui € 1.315.417 per risarcimento sinistri, € 750.000 per il rimborso degli oneri del personale per la progettazione dell'Area Vasta di Cagliari ed € 935.673 per concessioni diverse e sanzioni amministrative.

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
ALTRI			
RICAVI DIVERSI	32.429.667	(293.483)	32.136.184
SOPRAVVENIENZE E INSUSSISTENZE ATTIVE	0	18.900	18.900
RIPRISTINO VALORE DI PRECEDENTI SVALUTAZIONI	0	368.523	368.523
ALTRI RICAVI E PROVENTI	0	225.938	225.938
TOTALE ALTRI	32.429.667	319.878	32.749.545
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	32.429.667	319.878	32.749.545

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 € 27.559.276 (€ 27.288.098 nel precedente esercizio).

Spese per Servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 27.315.903 (€ 25.185.647 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 € 6.027.628 (€ 3.410.587 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

SPESE PER GODIMENTO BENI DI TERZI E OPERAZIONE DI LOCAZIONE FINANZIARIA

VALORI IN EURO

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
AFFITTI E LOCAZIONI	3.410.587	2.617.041	6.027.628
TOTALE	3.410.587	2.617.041	6.027.628

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 2.128.370 (€ 2.352.682 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	12.409	1.379	13.788
ICI/IMU	278.206	(2.561)	275.645
IMPOSTA DI REGISTRO	10.976	(1.525)	9.451
IVA INDETRAIBILE	97.171	50.906	148.077
ABBONAMENTI RIVISTE, GIORNALI...	16.340	(5.860)	10.480
CONTRIBUTI ASSOCIATIVI	154.089	32.028	186.117
TARI	470.896	58.199	529.095
TASSA POSSESSO VEICOLI DI LINEA	361.760	19.810	381.570
ALTRI ONERI DI GESTIONE	950.835	(376.688)	574.147
TOTALE	2.352.682	(224.312)	2.128.370

Proventi e Oneri Finanziari

Proventi Finanziari

Tra i proventi finanziari sono stati iscritti gli interessi su depositi bancari pari a € 33.448.

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 € 2.497.211.

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 2019 si è registrata una riduzione della spesa per interessi passivi di € 507.539 rispetto all'esercizio precedente, imputabile al fatto che ARST ha beneficiato di un incremento della dotazione finanziaria disposta mediante la legge regionale n. 40 del 5 novembre 2018. La Società aveva beneficiato di tale dotazione finanziaria anche nell'esercizio 2018, ma solo per due mesi.

Proventi e Oneri Eccezionali

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

Imposte sul Reddito

La composizione di tale voce è determinata nella sua totalità dall'IRAP che ammonta a € 351.929.

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

IMPOSTE SUL REDDITO

VALORI IN EURO

	IMPOSTE CORRENTI
IRES	0
IRAP	351.929
IMPOSTE SOSTITUTIVE	0
TOTALE	351.929

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:

DATI SULL'OCCUPAZIONE

	NUMERO MEDIO
DIRIGENTI	10
IMPIEGATI + COORDINATORI	182
OPERAI	167
ALTRI DIPENDENTI	1.685
TOTALE DIPENDENTI	2.044

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

	AMMINISTRATORI	SINDACI
COMPENSI	147.664	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 € 4.108,94 per la certificazione dei piani formativi dei corsi di formazione del personale dipendente finanziati da Fonservizi.

COMPENSI REVISORE LEGALE

VALORI IN EURO

	VALORE
REVISIONE LEGALE DEI CONTI ANNUALI	19.672
ALTRI SERVIZI DI VERIFICA SVOLTI	4.109
TOTALE CORRISPETTIVI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE O ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE	23.781

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 2019, ha ricevuto le somme indicate nella seguente tabella:

ENTE CONCEDENTE	CAUSALE	IMPORTO
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. 3° TRIM. 2018	85.733,62
R.A.S.	CONTRIB. REALIZZAZ. RETE REG. ITINERARI CICLABILI	929.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. 4° TRIM. 2018	71.797,03
R.A.S.	CANONE 1° SEMESTRE LOCAZIONE FINANZIARIA	505.970,70
R.A.S.	ANTICIPO CONTRIBUTO AGEVOLAZIONI TDV STUDENTI	2.840.040,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL TARIFF. 1 TRIM. 2019	226.411,63
R.A.S.	CANONE 2° SEMESTRE LOCAZIONE FINANZIARIA	505.970,70
R.A.S.	3° ACCONTO CONTRIBUTO ACQ. BUS 50%	10.275.378,54
R.A.S.	VERSAMENTO 1° ACCONTO FONDO CONSIP ARST	187.548,78
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. 2° TRIM. 2019	104.467,28
R.A.S.	CONTRIBUTO PER TDV STUDENTI MAR. APR. MAG. 2019	14.124,60
R.A.S.	GIROCONTO COFINANZIAMENTO QUOTA ARST	29.363,32
R.A.S.	FONDI POR FESR 2014-20 CONTR.GEST.BORDO	69.000,00
R.A.S.	FONDI POR FESR 2014-20 CONTR.GEST.BORDO	230.000,00
R.A.S.	FONDI POR FESR 2014-20 CONTR.GEST.BORDO	161.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOLAZIONI TDV STUDENTI	2.854.164,60
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. INVALIDI 3° TRIM. 2019	66.571,19
R.A.S.	ACQUISTO MATERIALE ROTABILE D.I.408/2016	2.778.219,00
R.A.S.	EROGAZIONE 1 ACCONTO ACQUISTO AUTOBUS ATI CTM	1.710.400,00
R.A.S.	FONDI POR FESR 2014-20 CONTR.GEST.BORDO	69.000,00
R.A.S.	FONDI POR FESR 2014-20 CONTR.GEST.BORDO	230.000,00
R.A.S.	FONDI POR FESR 2014-20 CONTR.GEST.BORDO	161.000,00
R.A.S.	ABBONAMENTI SCONTATI STUDENTI GIU. LUG. AGO. 2019	499.932,50
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	750.000,00

SEGUE

ENTE CONCEDENTE	CAUSALE	IMPORTO
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	86.250,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	60.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	55.800,00
R.A.S.	3° ACCONTO PROGETTO AREA VASTA	750.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (ARMAMENTO)	159.300,00
R.A.S.	1° ACCONTO BUS ADDENDUM	15.046.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	121.800,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	118.800,00
R.A.S.	ACQUISTO MATERIALE ROTABILE FSC 14-20	1.550.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	99.450,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	89.100,00
R.A.S.	2° ACCONTO RIQUALIF. FERMATE TPL BUS	87.500,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	58.500,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (ARMAMENTO)	58.200,00
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	49.500,00
R.A.S.	RINNOVO PARCO AUTOBUS D.I. 345/2016	3.837.578,34
R.A.S.	ACCONTO CRM + 3 UDT	3.160.000,00
R.A.S.	RINNOVO PARCO AUTOBUS D.I. 345/2016	2.327.648,78
R.A.S.	CONTRIBUTO TRENINO VERDE (COSTONI E TRAVATE)	11.550,00
R.A.S.	CONTRIBUTO MANUT. STRAORD. MUSEO MONSERRATO	30.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO N.2 AUTOBUS URBANI GARA 2 2011	342.800,00
R.A.S.	CONTRIBUTO N.2 AUTOBUS URBANI GARA 2 2011	59.700,00

VALORI IN EURO

Fatti di Rilievo Avvenuti dopo la Chiusura dell'Esercizio

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, sono proseguite - almeno fino al mese di marzo - le ordinarie attività gestionali che occorre distinguere tra quelle di derivazione Covid-19 (di cui si tratterà nel seguito) e quelle estranee all'emergenza.

Tra queste ultime, si ricorda la pubblicazione degli atti di gara per la fornitura di nuovi autobus per i quali è stata, dalla Regione Sardegna, affidato ad ARST il ruolo di stazione appaltante attraverso la costituzione di specifica ATI. Si tratta dei primi 4, dei 10 lotti previsti, per un importo complessivo a base d'asta pari ad € 11.320.000; gli autobus destinati esclusivamente ad ARST sono 41 in totale ed è previsto anche l'affidamento delle relative manutenzioni attraverso il collaudato sistema del full-service.

Sono stati appaltati i servizi per la manutenzione del sistema di segnalamento di MetroCagliari per € 1.354.000 nonché il servizio di manutenzione full service relativo ai treni Stadler per € 2.690.000, oltre ai ricorrenti appalti per l'esecuzione delle attività di sfalcio e diserbo delle linee ferroviarie.

Si sono inoltre concluse le gare per l'affidamento dei servizi di assistenza per il conseguimento del rinnovo del CQC per gli autisti, oltre ad altre procedure minori.

Per ciò che riguarda invece le attività negoziali svolte in via prioritaria per il reperimento dei DPI e dei servizi di pulizia/sanificazione/igienizzazione dei locali e dei mezzi, si segnala l'esecuzione di ben 29 diverse procedure (dato al 30 aprile 2020) che hanno intensamente impegnato tutta la struttura organizzativa tecnica e negoziale oltre - evidentemente - il Servizio Sicurezza e Qualità, titolare della materia.

Emergenza Covid-19

I fatti che si sono registrati dopo la chiusura dell'esercizio, riportati più sopra, sono essenzialmente legati ad aspetti gestionali che danno evidenza della dinamica operativa aziendale e rivestono interesse relativamente anche all'evoluzione della gestione.

Tra questi certamente non è ricompresa l'emergenza Covid-19 con tutte le pesanti conseguenze che si sono verificate a livello economico e sociale e si stanno tuttora verificando anche sulle altre aziende di TPL.

Le ricadute sull'azienda riguardano la quasi totalità delle linee di attività giacché non vi è settore che non abbia dovuto fare i conti con la riduzione della produzione del servizio disposta dalle ordinanze regionali e con la necessità di ridurre al massimo la presenza dei lavoratori negli uffici.

Si ricorda brevemente che già a partire dalla chiusura delle scuole disposta a livello nazionale, tutti i servizi definiti “scolastici” sono stati sospesi **mentre a partire dal 13 marzo e fino al 4 maggio è stata disposta, con ordinanza regionale, la riduzione almeno del 50% dei servizi e dal 4 maggio tale riduzione è stata rimodulata al 40%.**

La più importante conseguenza di tale nuovo quadro operativo è stata la creazione di esuberi di forza lavoro per le attività più direttamente collegate alla riduzione dei servizi (in particolare conducenti, macchinisti e capitreno) mentre nel contempo si è registrata una drastica riduzione del traffico viaggiatori, anche oltre il 90% dei valori precedenti, in ragione non solo della chiusura di tutte le attività economiche disposta a livello nazionale, ma, anche, per l’oggettivo timore di contagio all’interno dei mezzi di trasporto giacché le disposizioni specifiche relative al TPL sono state precisate solo successivamente.

In questo contesto è stato, quindi, necessario fare ricorso agli ammortizzatori sociali previsti anche per i dipendenti delle aziende di TPL, attraverso la possibilità di fare ricorso al Fondo Bilaterale di Solidarietà a suo tempo istituito dalle parti sociali.

Le modalità di ricorso agli ammortizzatori sociali e le condizioni di utilizzo sono state stabilite dal Titolo II - Capo 1 - Art. 19 del Decreto Legge n° 18 del 17 marzo 2020. Tenuto conto dei limiti aziendali di utilizzo e della consistenza complessiva del Fondo è stato dedicato, di concerto con le OO.SS., un grande impegno al fine di riuscire a definire regole e modalità di applicazione tali, da consentire la più rapida formalizzazione della richiesta. L’intento è stato quello di evitare il rischio di esaurimento dei fondi disponibili, considerato che le richieste sarebbero state processate in ordine di arrivo.

Occorre sottolineare l’assoluta novità di tali procedure per le Aziende di Trasporto Pubbliche. Tali novità non hanno, tuttavia, trovato l’Azienda impreparata. Allo scopo, inoltre, di evitare, maggiori disagi al personale collocato via via in Cassa Integrazione (con un massimo del 40% di riduzione del monte ore), **è stato pure sottoscritto un accordo aziendale con le OO.SS. per la costituzione di un Fondo di Solidarietà ARST** alimentato in parti uguali dall’Azienda e dai lavoratori attraverso la “cessione” del controvalore economico di almeno 2 giorni di ferie/permessi.

Anche il settore amministrativo degli uffici è stato interessato dal sistema di ammortizzatori sociali in quanto il piano attuato in Azienda ha previsto, salvo poche motivate eccezioni, una riduzione generalizzata dell’orario di lavoro settimanale. Ciò ha comportato, inevitabilmente, un rallentamento di diverse attività tenuto conto del **massiccio ricorso al lavoro da remoto** (smart working) - per oltre il 90% del personale amministrativo - che ha richiesto una necessaria fase di rodaggio e messa a punto organizzativa. **Sotto questo profilo le attività di aggiornamento Hardware e Software, avviate con lungimiranza durante il 2018 e 2019** - in particolare con l’adozione della G Suite e la sostituzione di tutto il parco PC aziendale - **hanno consentito di affrontare con strumenti adeguati la nuova modalità di lavoro a distanza.**

Alcune strutture tecniche aziendali, nello specifico, sono state e sono ancora pesantemente impegnate a garantire l'attuazione delle misure per il contrasto al contagio, attraverso il quasi quotidiano reperimento dei DPI per il personale che è tenuto a disporre, ad assicurare le forniture per la sanificazione ed igienizzazione dei locali attività e a vigilare costantemente sull'esecuzione di tutte le operazioni di pulizia richieste dai diversi DPCM e linee guida dei ministeri interessati.

Mentre occorre doverosamente rilevare la diminuzione dei costi di trazione conseguente alla contrazione dei servizi come sopra ricordato, è necessario sottolineare la **drastica riduzione dei ricavi da traffico che durerà certamente anche oltre la fase più acuta dell'emergenza**. Sul tema predetto incidono congiuntamente 2 aspetti: il primo relativo al "timore" di utilizzare i mezzi pubblici in quanto considerati a rischio contagio anche dalle Autorità, tenuto conto che i cittadini vengono invitati ad utilizzare mezzi privati; il secondo è connesso alla **forte riduzione dei posti offerti** a causa del rispetto delle c.d. "distanze sociali" che imponendo interdistanze prestabilite, limitano decisamente la capacità di trasporto dei mezzi fino a 1/3 dei posti disponibili in precedenza. A ciò si aggiunga anche l'impossibilità di effettuare bigliettazione e verifica a bordo dei mezzi che, come si è già riscontrato, ha indotto gran parte della scarsa utenza ad oggi presente a considerare il trasporto gratuito. Con tali presupposti, riesce difficile immaginare un recupero dei ricavi a breve termine. Ugualmente risulta ad oggi problematico programmare i nuovi servizi scolastici a settembre, tenuto conto di quanto sopra rappresentato e delle difficoltà - se non impossibilità - a garantire uguale capacità di trasporto alle ore di punta rispetto al periodo precedente al Covid-19.

ASSTRA - l'Associazione dei Trasporti che raggruppa il 90% delle aziende del settore con oltre 30 aziende e 124 mila addetti - **stima che, per effetto dell'emergenza Covid-19, la perdita media annua dei passeggeri per il 2020 sia stimabile intorno al 50%**.

In questo contesto di ricavi dimezzati e di costi che, al ripristino della produzione prevista dai contratti cresceranno in ragione degli innumerevoli e diversi extra costi dovuti all'applicazione delle linee guida per il contrasto del contagio, saranno necessari, se l'emergenza dovesse protrarsi anche per il 2021, una profonda revisione dei Contratti di Servizio e interventi meno contingenti di quelli finora garantito dallo Stato con il Decreto Rilancio e il Decreto Cura Italia.

Antioco Porcu

Amministratore Unico





🕒 ARST LIFE **Stazione autobus, Piazza Matteotti, Cagliari** 10:05 am



ARST LIFE Centrale operativa treni, Via Sicilia, Sassari 9:10 am



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019 AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.

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

Signor Azionista,

questo Collegio Sindacale, nominato con deliberazione RAS n. 37/20 del 19.09.2019 e con decorrenza dalla data di approvazione del bilancio relativo all'esercizio 2018 avvenuta in data 20 dicembre 2019, presenta la propria relazione al Bilancio dell'Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Il Collegio è insediato in data 31 gennaio 2019 ed ha svolto le prime attività del proprio ufficio pur con le limitazioni imposte dall'osservanza delle norme riguardanti l'emergenza sanitaria.

Nessuna attività di vigilanza è stata posta in essere durante il trascorso esercizio e, pertanto, si riporteranno le osservazioni già espresse dal precedente Collegio in ordine al controllo legale ed alle criticità riscontrate.

Abbiamo esaminato il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, trasmessoci in data 25 maggio 2020 dall'Amministratore Unico ai sensi dell'articolo 2429 c.c., costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal rendiconto finanziario e dalla Nota Integrativa.

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

Non essendo, inoltre, il Collegio investito della funzione di Revisione Legale, ha vigilato, a decorrere dall'atto di nomina, 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.

Secondo quanto risulta dall’esame dei verbali redatti dal precedente Collegio 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 precedente 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 predisposta dall’amministratore relativa al bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 che evidenziano criticità peraltro già messe in evidenza nella relazione al bilancio 2018, ed in particolare:

1. Permane una sottoremunerazione dei servizi di trasporto, dettagliatamente analizzata dall’Amministratore, giustificata dall’inadeguatezza dell’originario algoritmo contrattuale e significativamente mitigata da azioni di efficientamento operativo e da integrazione di corrispettivi del contratto di servizio accordati dall’Ente Concedente;
2. I contratti di servizio di prossima scadenza dovranno prevedere un significativo adeguamento della remunerazione, al fine di garantire alla Società un corrispondente equilibrio economico, patrimoniale e finanziario anche a motivo della segnalata criticità relativa agli effettivi livelli di copertura, rispetto a quelli previsti nell’algoritmo contrattuale, dei costi industriali da ricavi da Titoli di Viaggio e che prevedano strumenti di pianificazione economico-finanziaria più dinamici e maggiormente conformi a scenari operativi concretamente adattabili all’Azienda in argomento;
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 a concludere che a decorrere dal 2017 la società si sia progressivamente allontanata dalla zona di rischiosità. In particolare, si afferma che *“L’infografica Modello Z-Score. Punteggi 2016-2020 mostra, in maniera efficace, come la Società abbia, a partire dalla fine del 2017, costantemente operato per allontanarsi progressivamente dalla Zona di Rischio passando dal punteggio Z-Score pari 6,035 del 2016, prossimo alla zona considerata di rischio elevato, a punteggi di Z-Score più elevati fino al 8,026 del 2019 che risulta prossimo alla zona di piena solvibilità. Questa andamento temporale è di notevole conforto riguardo il rispetto del principio del Going Concern.”*

4. Nel corso del 2019 è si è avuta una riduzione del costo del personale dipendente pari ad euro ne e 1.707.942 mila a seguito della riduzione di numero 65 unità.

5. Le prospettive per l'anno 2020 analizzate nella Relazione sulla gestione, pur se fortemente condizionate dalla contingente situazione di emergenza sanitaria, evidenziano ancora una volta la necessità di una maggiore remunerazione dei fattori produttivi impiegati e di una prospettiva operativa di più lungo respiro;

6. Esaminando *funditus* il bilancio dell'esercizio appena trascorso si richiama l'attenzione sull'analisi per indici esposta con chiarezza nella relazione sulla gestione predisposta dall'amministratore.

In essa viene posta in evidenza la presenza di diversi indici sintomatici di un affanno finanziario di cui soffre la società e che merita l'adozione di provvedimenti volti alla sua attenuazione.

La relazione sulla gestione (pag. 30) pone in evidenza come l'esercizio appena trascorso abbia fatto registrare sia un rafforzamento patrimoniale, in termini di incremento dell'attivo fisso e del passivo consolidato, ma anche una significativa riduzione del capitale circolante netto.

Questo Collegio osserva quindi che l'analisi del bilancio 2019 fa risaltare una concreta sofferenza finanziaria posta in rilievo dalla significativa contrazione del capitale circolante netto, dal peggioramento degli indici di liquidità, corrente e immediata, e dalla giacenza media dei debiti commerciali ed alla quale occorre porre rimedio attraverso l'adozione di strumenti finanziari che riequilibrino il rapporto di simmetria fra Impieghi e Fonti con evidente beneficio anche per l'economicità della gestione ordinaria.

Con il soggetto delegato all'esercizio della funzione di revisione legale dei conti, in questi primi mesi del corrente esercizio, è stato mantenuto un rapporto costante di scambio di informazioni.

Nella Relazione del Revisore al Bilancio d'Esercizi 2019 emessa in data odierna non sono stati evidenziati rilievi e si da atto delle sue conclusioni qui riportate:

“Ho svolto la revisione legale del bilancio d'esercizio della Società Arst S.p.A. al 31.12.2019, 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 31.12.2019, 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.”

Dalla lettura dei verbali redatti dal precedente Collegio si da atto che 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.

Abbiamo esaminato il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 che presenta un utile di esercizio pari ad Euro 80.502 ed un patrimonio netto pari ad Euro 19.704.923.

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,

tenuto conto di quanto precede ed in considerazione delle risultanze e dell'attività di vigilanza e controllo svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio 2020, esprimiamo il nostro parere favorevole all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 così come redatto dall'Amministratore Unico.

Cagliari, 11 giugno 2020

Il Collegio Sindacale

F.to dott. Paolo Pirri

F.to dott.ssa Antonella Murino

F.to dott. Giorgio Graziano Cherchi

RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE

Revisore Legale – iscrizione registro n. 80484

<i>Enrico Gaia</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Michèle Gaia</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Riccardo Gaia</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Giuseppina Fatteri</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Roberto Manias</i>	<i>Dottore Commercialista</i>
<i>Deborah Piras</i>	<i>Dottore Commercialista</i>

**Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. lgs. 39/2010
al bilancio al 31/12/2019 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 2019, 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 2019, 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) In merito al totale dei crediti pari a € 22.524.623, risultano crediti verso la Regione Sardegna per le prestazioni abituali derivanti dal contratto di servizio, servizi di trasporto ordinari, corrispettivi manutenzioni ecc, di € 15.816.988,56 (€ 19.917.199,16 nel 2018), 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 € 18.626.528 (20.560.897 nel 2018), contabilizzati nella voce "altri crediti".
- b) Tra i crediti verso utenti e clienti sono iscritti crediti per € 770.000 verso CTM SpA per il rimborso dei titoli di viaggio degli esercizi 2016-2017-2018-2019 relativi alla metropolitana leggera di Cagliari, in quanto è stato firmato un accordo transattivo che stabilisce gli importi spettanti ad Arst. Euro 510.000 sono riferiti ai periodi precedenti mentre 260.000 all'esercizio in corso.



Studio
Enrico Gaia
Dottore Commercialista

- c) 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 41 nuovi autobus e per il riscatto, dalla Società di leasing, di ulteriori 252. Sono stati inoltre capitalizzati 9 treni stadler per un importo pari a 42.775.000, totalmente finanziati dalla Regione Sardegna.
- d) Le disponibilità liquide sono di Euro 53.557.417. Tra le stesse disponibilità liquide, sono imputate anche le somme derivanti dai contributi per investimenti incassati dalla Regione, in ottemperanza dell'Oic 14, per Euro 47.557.733.
- e) 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 risulta ridotto rispetto all'esercizio precedente.

Di seguito le variazioni eseguite:

Saldo Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2018	6.902.547,00
Riduzione fondo cause lavoro	- 290.180,97
Incremento fondo per risarcimento degli eredi del dipendente deceduto in un incidente ferroviario 2007	-54.073,45
Riduzione fondo contenzioso tributario	-633.272,58
Riduzione fondo riqualificazione del patrimonio	-368.523,00
Totale Fondo per Rischi ed Oneri al 31/12/2019	5.556.496

- f) Nell'esercizio 2019, i debiti complessivamente sono aumentati. I debiti verso le Banche sono diminuiti, da € 8.982.363 del 2018 a 8.701.091 dell'esercizio in corso.
I debiti vs Fornitori ordinari sono aumentati da € 33.874.853 del 2018 a € 36.375.500 del 2019; durante l'attività di circolarizzazione sono emerse una serie di partite risalenti a debiti e acconti a fornitori della ex GG. FdS riportati nella contabilità Arst a seguito della fusione e pertanto si sono stralciati debiti per € 294.988 e acconti a fornitori per € 69.060.
- g) Dal punto di vista economico si riscontra un incremento dei ricavi della gestione caratteristica dell'2,8% e si registra un miglioramento della situazione economica, favorito dal piano di rilancio avviato nel 2017.



- h) La totalità dei costi della produzione è aumentata passando da € 148.709.949 del 2018 a € 151.405.881 del 2019. In particolare, mentre sono aumentati i costi per materie prime, per servizi e per godimento beni di terzi, risultano diminuiti i costi del personale.
- i) Gli interessi e oneri finanziari passivi risultano diminuiti e sono passati da € 3.004.750 del 2018 a € 2.497.211 del 2019.
- j) Nel complesso, è da rilevare che tutti gli indicatori economici risultano migliorati. L'utile è di 80.502, rispetto all'utile di 23.387 dell'esercizio precedente. La differenza tra i ricavi e costi della produzione passa da € 1.199.751 del 2018 a € 2.896.194 del 2019. Il valore aggiunto, nel 2018 è di € 71.606.925, in aumento del 1,5% rispetto al 2018. Anche il margine operativo (Ebitda) risulta migliorato passando da un importo negativo del 2018 pari a € -333.632 a € 3.360.143.

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 dall'amministratore, 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 dell'amministratore 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 2018 e che il percorso di riorganizzazione della Società stia procedendo positivamente come anche attestato dai principali valori economici. Anche nelle previsioni per il 2020, dall'analisi svolta nella relazione sulla gestione considerando gli effetti del Covid-19, il rischio sulla mancanza di continuità aziendale risulta improbabile.

Per i bilanci relativi agli esercizi 2019, dall'analisi del contenuto del principio contabile nazionale OIC 29 e della comunicazione del 5 maggio 2020 dell'OIC, "*Impairment test e COVID-19*", l'insorgere



dell'emergenza sanitaria da COVID-19 rappresenta un *fatto successivo che non deve essere recepito nei valori di bilancio*: ossia, rientra tra i fatti che attengono a fattispecie sorte dopo la data di riferimento del bilancio, che non influenzano il processo di determinazione dei valori di bilancio, in quanto ritenute di competenza dell'esercizio successivo.

L'amministratore ha dato adeguata informativa in nota integrativa e nella relazione sulla gestione in merito all'evento Covid-19. Nella nota integrativa tale informativa è fornita tra i fatti di rilievo avvenuti successivamente alla chiusura dell'esercizio, mentre nella relazione sulla gestione tra le informazioni relative ai rischi e alle incertezze. In particolare, nella relazione sulla gestione, nelle previsioni per l'anno 2020 si sono considerati gli effetti di.

- minori ricavi da titoli di viaggio e il parziale recupero di tali mancanze mediante il fondo statale;
- i costi cessanti a seguito del taglio delle percorrenze e i maggiori costi sostenuti per i DPI;
- il ricorso alla cassa integrazione.

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 31/12/2019, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Ho svolto le procedure indicate nel principio di revisione SA Italia n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Arst S.p.A. al 31/12/2019 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 del'Arst appare completo e coerente, redatto con gli stessi criteri di chiarezza utilizzati per la redazione del bilancio.

A mio giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Arst S.p.A. al 31/12/2019 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

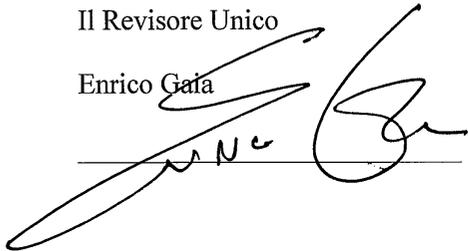
Ho svolto la revisione legale del bilancio d'esercizio della Società Arst S.p.A. al 31.12.2019, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario, dalla Nota Integrativa e dalla Relazione sulla Gestione.

A mio giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31.12.2019, 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, 11 giugno 2020

Il Revisore Unico

Enrico Gaia

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Enrico Gaia', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

Credits

Comitato di Redazione: Simone Canu, Alessandro Langiu,
Tiziana Murru, Lucia Pilo, Fausto Pitzalis, Carlo Poledrini,
Chicco Porcu, Simone Struffaldi, Anna Vespa, Paolo Zedda

Grafica: Alessandro Cortes

Fotografie: Luca Pinna



SEDE CENTRALE
via Posada 8/10 Cagliari

www.arst.sardegna.it

Bilancio approvato
dall'Assemblea dei Soci
il 9 settembre 2020

