



muoviamo la sardegna

BILANCIO DI ESERCIZIO 2020

CAGLIARI 22 DICEMBRE 2021

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2020

Il presente Bilancio è consultabile sul sito

www.arst.sardegna.it

INDICE

INDICE	2
LETTERA ALL'AZIONISTA	8
ORGANI SOCIALI	9
DATI DI SINTESI DELLA SOCIETA'	11
MISSION	11
PROFILO	11
ARST IN CIFRE	12
ORGANIZZAZIONE	14
Sede Centrale	14
STRUTTURA DIREZIONALE	15
PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI E DI PERFORMANCE (Tab. 0.0)	16
LE LINEE DI ATTIVITA'	17
LE LINEE DI ATTIVITA'	18
LE LINEE DI ATTIVITA'	19
SCENARIO NORMATIVO E MERCATO DI RIFERIMENTO	20
Il Mercato del TPL	20
Lo Scenario Normativo	20
RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI E ANDAMENTO DELLA GESTIONE	22
Eventi di rilievo nel corso dell'esercizio	23
EMERGENZA SANITARIA VIRUS COVID-19 ED EFFETTI DELLA PANDEMIA SUI RISULTATI ANNUALI E SUL VALORE DELLE ATTIVITA'	23
Servizi Ferroviari e Metrotranviari	24
Servizi Automobilistici	26
Accadimenti Vari	28
Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2020	30
CONTO ECONOMICO SINTETICO (Tab. 1.1)	30
STATO PATRIMONIALE SINTETICO (Tab. 1.2)	31
Ricavi Operativi	32
RICAVI PER TIPOLOGIA ANNO 2020 (Graf. 1.3)	32
RICAVI TOTALI PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2020 (Graf. 1.4)	33
Ricavi da Contratti di Servizio	33
RICAVI DA CONTRATTI DI SERVIZIO PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2020 (Graf. 1.5)	33
Ricavi da Titoli di Viaggio	34
PASSEGGERI TRASPORTATI PER MODALITÀ (Tab 1.4)	34
Costi Operativi	35

Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria	35
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (Tab. 14.1)	36
CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO PER LINEE DI ATTIVITÀ (Tab. 14.1 BIS)	37
STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (Tab. 14.2)	40
Principali Indicatori di Performance	41
INDICI DI LIQUIDITÀ (Tab. 14.3)	42
INDICI FINANZIARI (Tab. 14.4)	42
INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA (Tab. 14.5)	43
Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2020	44
Evoluzione prevedibile della gestione	45
SCADENZA CONTRATTI DI SERVIZIO TPL E RETE FERROVIARIA TURISTICA (Tab. 15.1)	45
ANALISI DEI PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ'	48
1. Trasporto Pubblico su Gomma	49
Risultati di Sintesi del TPL su Gomma	49
CONTO ECONOMICO SINTETICO GOMMA (Tab. 5.1)	49
STATO PATRIMONIALE SINTETICO GOMMA (Tab 5.2)	50
Performance e Benchmark Servizi TPL Su Gomma	51
COSTO INDUSTRIALE ARST 2019 VS COSTO STANDARD MIT (Graf. 5.1)	52
ETÀ' MEDIA FLOTTA BUS. TREND 2009-2023 (Graf. 5.2)	53
FLOTTA BUS. CLUSTER PER ETÀ E PER CLASSE ENERGETICA - ANNO 2019 (Graf. 5.3)	54
Il Contratto di Servizio e la sua Applicazione	55
SOTTOCOMPENSAZIONE CONTRATTUALE DEI SERVIZI SU GOMMA 2019 (Graf. 5.4)	56
COPERTURA DEI COSTI INDUSTRIALI DA TDV PER TERRITORIO 2019(Graf. 5.5)	58
La Produzione dei Servizi TPL su Gomma	59
BUS-KM EXTRA-URBANI. 2019-2020 (Tab. 5.3)	59
BUS-KM URBANI. 2019-2020 (Tab. 5.4)	60
BUS-KM TOTALI. TREND 2017-2019 (Tab. 5.5)	60
2. Trasporto Pubblico su Ferro	62
Risultati di Sintesi dei Servizi di Trasporto su Ferro	62
CONTO ECONOMICO SINTETICO TRASPORTO SU FERRO (Tab. 6.1)	62
STATO PATRIMONIALE SINTETICO TRASPORTO SU FERRO (Tab 6.2)	63
La Produzione dei Servizi TPL su Ferro	63
RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL (TRENI-KM) (Tab. 6.3)	64
RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - BUS DA ORARIO (BUS-KM) (Tab. 6.4)	64
RIEPILOGO PERCORRENZE TRENO TPL - SERVIZI SOSTITUTIVI (BUS-KM) (Tab. 6.5)	64
3. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria	65
Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria	66

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA (Tab. 7.1)	66
STATO PATRIMONIALE SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA (Tab. 7.2)	66
Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria	67
4. Trasporto Pubblico Metrotranviario	68
Risultati di Sintesi del TPL Metrotranviario	68
CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO TPL (Tab. 8.1)	68
STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO TPL (Tab. 8.2)	69
La Produzione dei Servizi TPL metrotranviario	69
PERCORRENZE ANNUALI METRO (TRAM-KM) (Tab. 8.3)	69
5. Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria	71
Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria	71
CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA (Tab. 9.1)	71
STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA (Tab. 9.2)	71
6. Il Servizio Turistico del Trenino Verde	73
CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZIO DI TRASPORTO TURISTICO (Tab. 10.1)	74
7. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica	77
8. Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante	79
Risultati di Sintesi della Linea di Attività	79
CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA (Tab. 12.1)	80
STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA (Tab. 12.2)	80
Gestione Operativa dei Servizi di Ingegneria	81
Rete Regionale degli Itinerari Ciclabili	82
(Tab. 12.4)	82
9. Servizi di Gestione Patrimoniale	84
Risultati di Sintesi della Linea di Attività	84
CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE (Tab. 13.1)	84
STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE (Tab. 13.2)	85
Gestione Operativa	85
ALTRE INFORMAZIONI	91
Attività di Ricerca e Sviluppo e di Adeguamento Tecnologico ed Organizzativo	91
Estensione digitalizzazione TdV	91
Smart Working - Google Suite	91
Sicurezza a Bordo Bus	91
Investimenti	91
Rapporti con Imprese Controllate, Collegate, Controllanti e Consorelle	93
Informazioni Attinenti al Personale	93
FORZA LAVORO TOTALE VIRTUALIZZATA (Tab. 17.1)	94
FORZA LAVORO PER QUALIFICA PROFESSIONALE (Tab. 17.2)	95

Selezioni	97
Formazione del Personale	98
Informazioni in Materia Ambientale	100
RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO	101
Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze (ex articolo 6 del d.lgs. 175/2016)	101
Premessa	101
Metodologie per la Valutazione del Rischio Aziendale	102
BUDGET 2021 (Tab 16.1)	104
Le Analisi di Bilancio	104
ANALISI DI BILANCIO. TREND PLURIENNALE 2018-2021 (Tab. 16.2)	105
ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI MEDIA TRIENNIO 2018-2020 (Tab. 16.4)	106
ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI BUDGET 2021 (Tab. 16.5)	106
Il Modello "Z SCORE"	107
MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI 2017-2020 (Tab. 16.6)	108
MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI BUDGET 2021 (Tab. 16.7)	109
MODELLO Z-SCORE. PUNTEGGI 2017-2021 (Graf. 16.1)	110
Principio di Revisione n. 570 dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili	110
PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI ESERCIZIO 2020 (Tab. 16.8)	111
PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI BUDGET 2021 (Tab. 16.9)	112
PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - RISULTATI DI SINTESI (Tab. 16.10)	113
Conclusioni Finali	113
Delibera	114
NOTA INTEGRATIVA	117
Stato Patrimoniale (Tab. 18.1)	118
Conto Economico (Tab. 18.2)	121
Rendiconto Finanziario (Tab. 18.3)	123
Premessa	126
Principi di Redazione e Criteri di Valutazione	126
Immobilizzazioni Immateriali	127
Immobilizzazioni Materiali	127
Contributi Pubblici in Conto Impianti e in Conto Esercizio	129
Partecipazioni	129
Partecipazioni Immobilizzate	129
Partecipazioni non Immobilizzate	129
Rimanenze	129
Strumenti Finanziari Derivati	130
Crediti	130
Crediti Tributarî e Attività per Imposte Anticipate	131
Disponibilità Liquide	131

Ratei e Risconti	131
Fondi per Rischi e Oneri	132
Trattamento di Fine Rapporto di Lavoro Subordinato	132
Debiti	132
Valori in Valuta	132
Costi e Ricavi	133
Informazioni sullo Stato Patrimoniale - Analisi dell'Attivo	133
Crediti Verso Soci	133
Immobilizzazioni	133
Immobilizzazioni Immateriali	133
Composizione della Voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"	134
Composizione della Voce "Altre Immobilizzazioni Immateriali"	135
Immobilizzazioni Materiali	136
Composizione della Voce "Immobilizzazioni Materiali in Corso e Acconti"	136
Operazioni di Locazione Finanziaria	137
Immobilizzazioni Finanziarie	137
Partecipazioni, altri titoli e strumenti derivati finanziari attivi	137
Crediti Immobilizzati	138
Partecipazioni in Imprese Controllate	138
Partecipazioni in Imprese Collegate	138
Attivo Circolante	138
Rimanenze	138
Crediti	139
Crediti verso Clienti	139
Crediti verso Imprese Collegate	140
Crediti verso controllanti	140
Crediti Tributari	141
Crediti verso altri	141
Crediti - Ripartizione per Area Geografica	143
Disponibilità Liquide	143
Ratei e Risconti Attivi	143
Informazioni sullo Stato Patrimoniale - Analisi del Passivo	144
Patrimonio Netto	144
Disponibilità e Utilizzo delle Voci di Patrimonio Netto	145
Riserve di rivalutazione	145
Riserva indisponibile Art. 7-ter Legge 126/2020	145
Perdite e riduzioni di capitale	146
Fondi per Rischi ed Oneri	146
Trattamento di Fine Rapporto	148
Debiti	148

Debiti - Distinzione per Scadenza	149
Debiti Assistiti da Garanzie Reali su Beni Sociali	150
Finanziamenti Effettuati dai Soci	150
Ratei e Risconti Passivi	150
Informazioni sul Conto Economico	150
Valore della Produzione	150
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni - Ripartizione per Categoria di Attività	150
Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni - Ripartizione per Area Geografica	151
Altri Ricavi e Proventi	151
Contributi in conto esercizio	151
Costi della Produzione	152
Costi per Materie Prime, Sussidiarie e di Consumo	152
Spese per Servizi	152
Spese per Godimento Beni di Terzi e Operazione di Locazione Finanziaria	152
Oneri Diversi di Gestione	152
Proventi e Oneri Finanziari	153
Proventi Finanziari	153
Interessi e Altri Oneri Finanziari - Ripartizione per Tipologia di Debiti	153
Imposte sul Reddito	153
(Tab. 18.27)	154
Altre Informazioni	154
Dati sull'Occupazione	154
Compensi agli Organi Sociali	154
Compensi al Revisore Legale	155
Informazioni sulle Società o Enti che Esercitano Attività di Direzione e Coordinamento	155
Informazioni Relative alle Operazioni con Parti Correlate	156
Informazioni Ex Art. 1, Comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124	156
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	158
RELAZIONE DEL REVISORE CONTABILE	164
Credits	173

LETTERA ALL'AZIONISTA

Egregio Signor Azionista,

L'attuale contesto socio-economico che vede il protrarsi dell'emergenza sanitaria iniziata nel 2020, ha reso ancora più urgenti e necessarie le azioni da intraprendere sul fronte dei rapporti contrattuali con l'Autorità Concedente e sulla prosecuzione delle attività di adeguamento organizzativo in chiave "sostenibile" configurandosi, quest'ultima, tra gli elementi centrali per le prospettive di sviluppo aziendale in un nuovo sistema di mobilità e secondo una scansione temporale molto ristretta. Ciò a maggior ragione, per le notevoli opportunità fornite dal PNRR che consentiranno di disporre di ingenti risorse fondamentali per le transizioni digitali ed energetiche al centro delle strategie del Piano.

L'Azienda si è rapidamente adattata alle nuove condizioni imposte dalla crisi pandemica mostrando nel 2020 una forte resilienza, capacità e velocità di azione, consapevole di operare in un settore essenziale per il sostegno dell'economia e dell'istruzione nella nostra regione.

Nel corso dell'intero esercizio ha rafforzato il proprio impegno a beneficio della collettività, favorito dal costante confronto con la Proprietà, con le altre aziende e le rappresentanze dei lavoratori. Ciò ha consentito, pur nel difficile contesto, di proseguire tutte le attività che si sono comunque svolte in continuità, con i soli inevitabili rallentamenti e riduzioni previsti dalle normative specifiche stabilite nel corso del 2020 per il contrasto all'emergenza COVID.

E' tuttavia evidente che per sostenere gli sforzi richiesti dal fondamentale ruolo svolto dalla società all'interno del sistema economico e sociale regionale, dovrà necessariamente essere completato il percorso di rinnovo dei Contratti di Servizio nel rispetto degli obiettivi di equilibrio finanziario previsti dal vigente quadro normativo. Equilibrio che, come ampiamente rappresentato in questo documento ed in quelli degli anni precedenti, risulta oggettivamente precario e raggiunto in questi anni solo a prezzo di un'azione di efficientamento complessivo che tuttavia ha raggiunto un livello non ulteriormente comprimibile. Ciò anche per gli impegni di carattere sovraregionale assunti in ordine alle transizioni – che certamente producono costi superiori a quelli attuali - di cui si è già fatto cenno.

La Società nel 2020 ha realizzato un utile pari a 243.866 euro e una redditività (ROE) del 1,2%.

ORGANI SOCIALI

ORGANO AMMINISTRATIVO

Amministratore Unico

Roberto Neroni

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Paolo Pirri

Membri effettivi

Antonella Murino
Giorgio Graziano Cherchi

ORGANO DI REVISIONE

Revisore

Sandro Deiana

Proprietà:

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

Presidente della Giunta Regionale
On.le Christian Solinas

Assessore Regionale dei Trasporti
Giorgio Todde

Direttore Generale dei Trasporti
Dott.ssa Gabriella Massidda

Disciplina di Controllo:

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

Sede Legale:

via Posada 8-10 Cagliari

Capitale Sociale:

Euro 819.000,00 i.v.

Registro Imprese di Cagliari n.:	00145190922
R.E.A di Cagliari n.:	174314
Codice Fiscale:	00145190922
Partita IVA:	00145190922
Sito Web Istituzionale:	www.arst.sardegna.it

DATI DI SINTESI DELLA SOCIETA'

MISSION

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

PROFILO

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

ARST IN CIFRE

Flotta (infografica)

Autobus	812
Treni	47
Metro	14

Passeggeri Trasportati (infografica)

Passeggeri per anno 11.411.539

Passeggeri per giorno 35.600

TPL- Bus Servizi Extraurbani (infografica)

Totale Km rete	15.000
Corse per giorno	3.500
Fermate unidirezionali	3.000
Percorrenze annue Programmate Km	35.660.000
Percorrenze annue Ridefinite Covid-19 Km	31.500.000

TPL - Bus Servizi Urbani (infografica)

Totale Km rete	350
Corse per giorno	600
Fermate unidirezionali	700
Percorrenze annue Programmate Km	2.100.000
Percorrenze annue Ridefinite Covid-19 Km	1.900.000

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

TPL Treno (infografica)

Totale Km rete	168,90 Km
Sassari – Alghero	30,10 Km
Sassari – Sorso	9,90 Km

Macomer – Nuoro	57,80 Km
Monsserrato – Isili	71,10 Km
Percorrenze annue	883.755 Km

TPL – Metro (infografica)

Totale Km rete	16,6 Km
Cagliari	12,3 Km
Sassari	4,3 Km
Corse per giorno	343
Fermate	21
Percorrenze annue	572.874 Km

Trenino Verde – Ferrovia Turistica (infografica rete TVS)

(mettere infografica presentazione Trenino Verde)

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

Servizi di Ingegneria (infografica)

Servizi Patrimoniali (infografica)

Gestione di 6.450 particelle catastali trasferite dal demanio statale

1.843 già regolarizzate e trasferite a RAS 4.337 da regolarizzare

ORGANIZZAZIONE

Sede Centrale

Cagliari, via Posada 8-10

Sedi Territoriali Automobilistiche (STA) (infografica)

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

Sedi Territoriali Ferroviarie (STF) (infografica)

Cagliari, Sassari, Macomer

Sedi Territoriali Secondarie (infografica)

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

STRUTTURA DIREZIONALE

Direttore Centrale

Carlo Poledrini

Vice Direttore

Salvatore Perra

Dirigente Trasporto Ferroviario

Paolo Diana

Direttore Esercizio Metrotranviario

Felice Mulas

Direttore Esercizio Automobilistico

Francesca Sulis

Dirigente Servizio RUF - NEG (1)

Salvatore Perra

Dirigente Servizio COMM

Alessandro Boccone

Dirigente Servizio ISAT (3)

Felice Mulas

Dirigente Servizio Tecnico (4)

Ernesto Porcu (*) / Marco Demuro

Dirigente Servizio BF

Simone Canu

Dirigente Infrastruttura Metroferro (2)

Gianni Pirino

Dirigente Servizio MRL (2)

Silvestro Loddo

Responsabile Sistema Gestione Sicurezza Ferroviaria

Francesco Matzuzzi

Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione

Claudia Carboni

Responsabile Servizio CG

Alessandro Pibiri

N.B.

(1) Fino a 31/07/21;

(2) Dal 01/12/20;

(3) Ad interim;

(4) Fino ad ottobre 2020 in carica Ernesto Porcu.

PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI E DI PERFORMANCE

Indice di Liquidità Corrente (Current Test Ratio)	2020	2019
<u>Attivo Corrente</u> Passivo Corrente	1,42	1,40

Posizione Finanziaria Netta (B-A)	2020	2019
	€ 6.626.978	€ 5.999.684

Giorni di Credito dai Fornitori	2020	2019
<u>Debiti Commerciali x 365</u> Totale Acquisti	161	167

Giorni di Credito ai Clienti	2020	2019
<u>Crediti Commerciali x 365</u> Ricavi delle Vendite + IVA	66	64

Rapporto Debiti su Capitale Netto	2020	2019
<u>Debiti a Lungo Termine + Debiti Locazione Finanziaria</u> Capitale Netto	1,0	1,2

Indice di Rigidità degli Impieghi	2020	2019
<u>Attivo Immobilizzato x 100</u> Totale Attivo Netto	78,9%	82,6%

Turnover del Capitale Circolante	2020	2019
<u>Totale Ricavi</u> Capitale Circolante (media)	6,0	5,4

Costo del Lavoro pro Capite	2020	2019
<u>Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti	€ 31.957	€ 33.389

Valore Aggiunto pro Capite	2020	2019
<u>EBITDA + Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti	€ 36.079	€ 35.033

LE LINEE DI ATTIVITA'



1. Servizi TPL su Gomma



2. Servizi TPL su Ferro



3. Gestione Infrastruttura Ferroviaria



4. Servizi TPL Metrotranviari



5. Gestione Infrastruttura Metrotranviaria



6. Servizio Turistico del Trenino Verde



7. Gestione Infrastruttura Ferroviaria Turistica



8. Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante



9. Servizi di Gestione Patrimoniale

SCENARIO NORMATIVO E MERCATO DI RIFERIMENTO

Il Mercato del TPL

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

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

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

Ciò vale anche per il nostro "mercato" regionale ancorché i margini di sviluppo legati al solo traffico sono notevolmente condizionati dal basso peso demografico. Maggior interesse certamente suscitano le potenzialità in termini di transizione energetica che pongono la nostra Isola in una posizione di sicuro interesse che non può non considerare il TPL quale fondamentale componente del sistema.

Lo Scenario Normativo

Come già ricordato 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 modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 del 14/12/2016.

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.

Il Regolamento n. 1370/2007 tratta 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**.

In tale quadro, le prossime scadenze dei CdS del trasporto ferroviario, del trasporto automobilistico e del trasporto metrotranviario (2/12/2020), pongono con forza la necessità di procedere al loro rinnovo o, se altre fossero le scelte, alla definizione di un quadro di riferimento che possa dare alla Società, se non le auspicabili certezze che sarebbero necessarie, quantomeno riferimenti operativo-gestionali chiaramente definiti per definire un ragionevole percorso futuro.

Va infine rilevato che, nonostante il quadro normativo nazionale sembrasse finalmente stabilizzato, la stessa approvazione del PNRR da parte della UE comporterà certamente l'assunzione da parte del Governo italiano, di nuovi provvedimenti in materia di servizi pubblici dei quali in questa sede non è possibile definirne l'impatto.

RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI E ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Eventi di rilievo nel corso dell'esercizio

Il 2020 è stato un anno del tutto particolare nel quale si sono realizzate diverse attività degne di menzione (che verranno ricordate nel seguito), condizionate tuttavia dall'evento di gran lunga più importante costituito dall'esplosione della pandemia COVID tuttora – seppure in via di attenuazione - in corso.

Nel medesimo esercizio, si è inoltre concluso il mandato triennale del precedente Organo Amministrativo e, in sede di approvazione del Bilancio 2019, il socio ha provveduto alla nomina del nuovo Amministratore Unico, dott. Roberto Neroni, per il successivo triennio.

EMERGENZA SANITARIA VIRUS COVID-19 ED EFFETTI DELLA PANDEMIA SUI RISULTATI ANNUALI E SUL VALORE DELLE ATTIVITA'

Non è certo possibile riassumere in poche righe gli effetti dirompenti che la pandemia ha generato nella vita economica e sociale in tutto il mondo né è peraltro questa la sede. Quello che invece può e deve essere rilevato è l'impatto nei confronti della mobilità dei cittadini sia a livello individuale sia, per quello che ci occupa, a livello collettivo. La combinazione tra le diverse misure assunte dal Governo in tema di limitazioni di carico previste per decreto, modalità di erogazione dell'istruzione secondaria affidata alla DAD, sviluppo imprevisto ed improvviso dello smart working, ha prodotto una caduta verticale del traffico passeggeri che ha registrato una contrazione su base annua di circa il 50% accumulata a partire dal mese di marzo 2020.

In tutto questo periodo, l'importanza del TPL è emersa con particolare forza tenuto conto che è stato uno dei pochi settori che non ha interrotto mai le proprie attività affermando con pienezza non solo la propria capacità di resilienza ma, anche e soprattutto, il proprio ruolo di servizio essenziale di interesse economico generale in grado di rispondere, in una situazione eccezionale di crisi socio-sanitaria, ai nuovi bisogni di mobilità e sicurezza manifestati dai cittadini, studenti e lavoratori.

Lo sforzo organizzativo-gestionale, è stato molto rilevante: è stato necessario adattare l'offerta dei servizi secondo tempistiche spesso incompatibili con la pianificazione e programmazione necessarie, incrementando il numero di corse, rimodulando gli orari e provvedendo alla previsione di corse aggiuntive per sopperire alla inevitabile riduzione dell'offerta possibile prodotta dalla limitazione dei posti a disposizione per ciascun autobus.

E' stato inoltre necessario, per la prima volta nella storia della società, ricorrere agli ammortizzatori sociali (CIGS) a rotazione per il personale conducente, per tutto il periodo nel quale i servizi di TPL sono stati ridotti significativamente in ragione degli effetti del "lockdown" e della chiusura delle scuole.

La pandemia ha inoltre modificato drasticamente le precedenti abitudini di viaggio, con il tangibile effetto della riduzione della mobilità collettiva con incremento di quella privata che a livello nazionale ha contribuito per l'84,9% al traffico passeggeri totale (80% nel 2019) toccando il valore più alto mai registrato a livello nazionale. Non vi sono ragioni per ritenere che la Sardegna abbia registrato valori diversi.

Ciò ha comportato impatti decisamente rilevanti sull'assetto economico-finanziario di tutte le aziende di TPL che solo grazie agli interventi straordinari stabiliti dal Governo in termini di "ristori" previsti da diversi provvedimenti governativi (richiamati nei paragrafi successivi) hanno potuto e possono ancora affrontare tale crisi senza conseguenze negative immediate.

Conseguenze tuttavia tuttora evidenti in termini di mancato recupero del traffico prepandemico per ragioni che sono state studiate ed evidenziate non solo in Sardegna ma in tutto il resto del territorio italiano ed europeo; il trasporto collettivo è tuttora percepito dai viaggiatori come poco sicuro per il mancato "distanziamento" tra i viaggiatori (anche per brevi distanze) e per la inevitabile promiscuità nelle fermate, nonostante il pieno rispetto delle norme e dei protocolli che via via si sono succeduti. Come verrà ampiamente illustrato nel seguito, la caduta verticale della domanda, anche considerato il parziale recupero di fine anno, ha comportato minori ricavi per circa 10 milioni di euro.

Sono inoltre evidenti le ulteriori conseguenze sui conti delle aziende in ordine alla necessità di sostenere rilevanti maggiori costi per tutte le previste operazioni di disinfezione e pulizia ulteriori rispetto agli standard precedenti, nonché per l'apprestamento di apparecchiature di controllo e prevenzione dei possibili contagi nelle strutture aziendali. A ciò va inoltre sommato l'imponente sforzo organizzativo sopportato da una struttura tecnico-amministrativa fortemente ridotta per le ragioni già esposte.

Non va peraltro trascurata la profonda modifica strutturale dell'offerta che dovrà necessariamente tenere conto delle limitazioni di carico che verosimilmente rimarranno per diverso tempo comportando, a parità di possibile ed auspicabile domanda la necessità, per l'Azienda e per l'Autorità concedente di programmare un volume di produzione superiore rispetto al recente passato. E' infatti di tutta evidenza che se la capacità di trasporto è limitata all'80% della potenzialità, a parità di domanda sarà necessaria una produzione aggiuntiva del 20% rispetto alla situazione prepandemica.

A tale scenario va infine ascritta anche l'affermazione, laddove possibile, di modalità di lavoro differenti rispetto al passato con largo utilizzo del remote working che, oggettivamente, rappresentano una modifica strutturale e forse definitiva della struttura della domanda di trasporto.

Servizi Ferroviari e Metrotranviari

L'esercizio 2020 è stato il primo anno interamente trascorso in ambito normativo ANSFISA per quanto riguarda i servizi ferroviari. A partire dal mese di luglio è stata resa operativa la modifica della struttura organizzativa con la suddivisione tra Trasporto Ferroviario e Gestione della Infrastruttura e Controllo Circolazione, prevista dall' SGS in esecuzione delle specifiche direttive da parte dell'Agenzia.

Nel rispetto di ulteriori direttive di ANSFISA , sono state attivate specifiche procedure per il controllo delle zone tachigrafiche ed applicate le direttive in tema di cartellonistica a bordo dei treni per la gestione delle emergenze. Ulteriori ed impegnative attività di convergenza verso gli standard stabiliti dall'Agenzia ora anche per le ferrovie cosiddette "isolate" (come la rete ARST), sono state realizzate (e sono ancora in corso) specifiche analisi sulle misure mitigative da rispettare nel periodo transitorio legato alla conclusione degli interventi di attrezzaggio (ACCM) in corso di realizzazione sulle linee Monserrato-Isili e Macomer-Nuoro.

Una specifica ed impegnativa attività tuttora in corso e che in ogni caso assumerà valore strutturale è quella connessa alla *conversione* delle abilitazioni ferroviarie (conseguite in regime DPR 753/80) per una serie di figure professionali necessarie all'esercizio ferroviario, nonché a quelle richieste per *l'acquisizione delle nuove licenze* per agenti di condotta (AC), accompagnamento dei treni (AdT) e preparazione dei treni (PT) che sono assolutamente necessarie per garantire la continuità e regolarità dei servizi tenuto conto della progressiva riduzione degli organici specifici, per pensionamento ed oggettive difficoltà nel turnover.

La pandemia con le collegate limitazioni agli spostamenti, i "lockdown" e la forte riduzione delle presenze dei lavoratori per ampi periodi di tempo, hanno comportato una significativa riduzione delle attività esterne programmate per l'esecuzione di alcuni interventi manutentivi sulla rete ferroviaria (TPL e turistica), limitati pertanto allo stretto necessario per garantire la sicurezza del servizio. Ciò ha comportato di fatto l'impossibilità di rispettare la programmazione stabilita dal vigente CdS che è pertanto slittata temporalmente.

A differenza degli interventi sulla infrastruttura previsti dal CdS condizionati pesantemente dalla pandemia, è proseguita con limitati ritardi, la produzione dei nuovi treni STADLER acquistati nel 2019 che cominceranno ad essere consegnati, per l'esecuzione delle attività propedeutiche alla loro immissione in servizio, a fine 2021. E' importante sottolineare come tali rotabili saranno attrezzati con il SSB (SottoSistema di Bordo) necessario alla piena efficienza del nuovo attrezzaggio ACCM in corso di realizzazione. Si tratterà della prima immissione in servizio a livello nazionale, di nuovi rotabili destinati alle ferrovie isolate (quali quelle ARST) dopo il passaggio in ambito ANSFISA. Per

questo, l'impegno richiesto all'intera struttura aziendale a ciò deputata, è stato ed è particolarmente importante.

In tema di esercizio dei servizi metrotranviari di Cagliari e Sassari non sono da segnalare particolare attività tenuto conto che fino al 31.12.2021 gli stessi continueranno ad essere gestiti all'interno dell'ambito normativo definito dal DPR 753/80. E' tuttavia di recente stato stabilito che a partire dal 1° gennaio 2022, con il trasferimento degli USTIF ad ANSFISA, anche i servizi metrotranviari saranno "vigilati" dall'Agenzia. Ciò in qualche modo favorisce quel processo di convergenza operativa e delle competenze professionali che anche in ARST porterà positivi riscontri anche in termini di produttività dando ulteriore evidenza del vantaggio competitivo garantito dalla plurimodalità aziendale.

Naturalmente, si sono portate avanti tutte le ordinarie attività di controllo delle linee e abilitazione di nuovi operatori di esercizio sempre più necessari per tenere conto di talune migrazioni verso il settore della condotta ferroviaria che, come è noto, recluta prevalentemente da settori operativi analoghi. Meritano tuttavia di essere ricordate alcune attività ed interventi che da tempo attendevano di essere completate o realizzate. Tra le prime, relativamente alla rete di metrosassari, la rimessa in servizio della vettura tramviaria SS03 (una della 4 vetture Ansaldo Breda "Sirio" in esercizio a Sassari) che risultava da diversi anni inutilizzabile per seri problemi manutentivi aggravati, peraltro, dal trasferimento di tutte le attività manutentive Ansaldo a Hitachi, nuova proprietaria della società. Si ricorda, ancora, il completamento dei lavori di ripristino della linea di contatto (tranciata a suo tempo dal passaggio di un camion gru) e ripresa regolare dell'esercizio. Tra i nuovi interventi, si segnala la realizzazione e collaudo del nuovo ed innovativo sistema di telecomunicazioni, tra PCO (Centrale) e tram SIRIO, che aveva da qualche tempo mostrato anomalie e malfunzionamenti. Tale sistema verrà realizzato anche per la rete metropolitana di Cagliari.

Analogamente a quanto già riportato per l'infrastruttura ferroviaria TPL in termini di limitazione alle attività prodotte dalla pandemia, anche per l'infrastruttura turistica la cui manutenzione è regolata dal vigente contratto triennale, si sono registrati inevitabili ritardi. Tenuto conto che gli effetti del COVID, contrariamente a quanto si prevedeva, si sono protratti anche per l'intera annualità, gli interventi realizzati hanno privilegiato gli aspetti più strettamente legati alla sicurezza, differendo a tempi successivi quelli ordinari e di ammodernamento.

Servizi Automobilistici

L'Esercizio Automobilistico nel corso del 2020, in concomitanza con l'emergenza COVID19, ha subito, nel rispetto dei vari DPCM e delle ordinanze regionali già ricordati, una rilevante contrazione della produzione in termini di bus-km corrispondente ad oltre 4 Milioni ossia oltre l'11% della percorrenza contrattualmente programmata.

Nello specifico, i servizi sono stati significativamente ridotti con particolare riferimento al periodo compreso fra il 6 Marzo ed il 10 Giugno per poi riprendere regolarmente con l'esercizio estivo.

In tali periodi l'offerta di trasporto, in termini di posti effettivamente disponibili per ciascuna tipologia di autobus in uso, è stata ridotta di una percentuale che è variata dal 50% all'80%, sulla base delle disposizioni vigenti

Nel contesto pandemico che ha condizionato la gran parte dell'esercizio, le attività più significative poste in essere durante l'anno sono state principalmente indirizzate a garantire il rispetto delle norme previste dall'emergenza sanitaria, con continui adattamenti dei programmi di esercizio allo scopo di garantire sempre la mobilità in sicurezza delle categorie di lavoratori che non hanno avuto limitazioni durante il lockdown.

Oltre alla riduzione delle percorrenze, la pandemia ha prodotto pesanti conseguenze in termini di caduta del traffico passeggeri, proporzionalmente ben più ampia rispetto a quella dei servizi, con una rilevantissima riduzione degli introiti che ha messo e mette tuttora in discussione l'equilibrio economico e finanziario delle Aziende in assenza di adeguate misure di sostegno. Alla riduzione oggettiva del traffico passeggeri vanno inoltre sommati gli effetti fortemente negativi degli obblighi di distanziamento che hanno, per un verso, "disincentivato" il controllo dei titoli di viaggio da parte degli operatori di esercizio oltre al divieto di verifica e di emissione dei tdv a bordo bus, pure previsti dai DPCM, per altro verso, generato un diffuso senso di insicurezza anche tra gli stessi operatori aziendali.

E' doveroso inoltre rappresentare ancora che, per la prima volta nella storia dell'azienda, è stato purtroppo necessario ricorrere agli ammortizzatori sociali a rotazione, un certo numero di operatori di esercizio tenuto conto della contrazione della produzione e dell'indisponibilità di altri strumenti una volta esaurite le giornate di ferie residue a disposizione di ciascun operatore. Va pure ricordato che le normative eccezionali assunte nel periodo più grave della crisi, avevano già raddoppiato le giornate mensili a disposizione per chi usufruiva dei benefici della L. 104, riducendo in qualche misura la necessità di ricorso allo strumento della CIGS.

Una sottolineatura a parte meritano gli effetti della pandemia sui comportamenti da parte dei viaggiatori/utenti. Infatti, le conseguenze legate alla "percezione" sulla sicurezza del trasporto, si sono rivelate ben più negative rispetto alle evidenze scientifiche (ed alle verifiche reali) relative ai rischi di contagio nei mezzi di trasporto. A questa purtroppo ricorrente rappresentazione dei servizi di TPL quali componenti a rischio nelle politiche di contrasto del contagio, si deve necessariamente aggiungere l'evidenza della necessità di rivedere profondamente la struttura stessa dei servizi ora legata alle esigenze lavorative e scolastiche che vanno modificandosi, anche strutturalmente, oltre alla accresciuta ed oramai accertata importanza assunta dagli spostamenti per svago e tempo libero che poco o niente vengono soddisfatti dall'attuale assetto dei servizi.

Un'ulteriore considerazione, ben nota anche se meno legata alla pandemia, è quella relativa alla "qualità" dei servizi sia in termini di comfort che di tempo di viaggio e servizi accessori. Sul comfort, tenuto conto che ancora al 31.12.2020 circolavano oltre 150 bus con oltre 20 anni di anzianità, la strada già imboccata con l'acquisto di oltre 500 nuovi autobus nel biennio in via di completamento nel 2021/2022, è certamente in grado di fornire risposte adeguate mentre in materia di tempi di viaggio ed assistenza a bordo/terra, resta ancora da fare ancorché molti degli interventi possibili ed auspicabili sono inevitabilmente legati a competenze e responsabilità esterne all'Azienda.

Accadimenti Vari

Nel corso del 2020 – come detto largamente caratterizzato dalla pandemia – sono stati tuttavia portati avanti diverse altre attività ancorché condizionate nell'avanzamento, dalla oggettiva contrazione nella disponibilità delle risorse umane che, per ampi intervalli, hanno proseguito in *remote-working* con tutte le limitazioni che tale nuova, e per certi versi ancora inesplorata, modalità di lavoro presenta nell'ambito delle attività tecniche. Queste infatti devono essere necessariamente svolte in team ed al di fuori della propria residenza di lavoro. Per altro verso, hanno ricevuto un nuovo impulso tutti i progetti e relative attività connesse alla digitalizzazione, all'ulteriore dematerializzazione dei documenti, alla spinta definitiva verso la completa transizione digitale della bigliettazione.

La stessa pandemia ha impresso una fortissima accelerazione dell'attivazione della Centrale Operativa aziendale dalla quale è stato possibile monitorare in tempo reale l'indice di occupazione di un gran numero di autobus in circolazione in tutta la Regione e consentire così di intervenire in tutti quei casi nei quali le norme in termini di distanziamento, massima capacità di carico ed uso delle mascherine, sembravano non essere rispettate.

Non appena è risultato materialmente possibile, si è pure proceduto a programmare le fondamentali attività formative richieste non solo dal quadro normativo ordinario ma, anche ed in particolare, dall'implementazione sempre più profonda, della transizione ferroviaria dall'ambito DPR 753 (USTIF), al mondo ANSFISA. Specie nel settore ferroviario, l'impossibilità di svolgere attività formative in presenza ha fortemente limitato la capacità di procedere nel programma di conversione delle abilitazioni e di formazione di nuovi Agenti di Condotta (AC) e agenti di Accompagnamento Treni (AdT) il cui organico è fortemente deficitario.

Per evidenti ragioni, nel 2020 non è stato possibile effettuare la consueta indagine di Customer Satisfaction. In compenso sono tuttavia stati presentati i risultati dell'indagine svolta nel 2019 dalla quale sono emerse con tutta evidenza da parte dei viaggiatori, numerose e diffuse valutazioni molto positive sull'azione aziendale. In particolare, il giudizio complessivo sul servizio offerto da ARST è positivo con valutazione sufficiente nel 34% dei casi, buono nel 43% e ottimo nel 6%; ciò conduce ad una percentuale di valutazioni positive dell'83%. Un risultato che dà riscontro a tutti gli sforzi che quotidianamente tutte le donne e uomini di ARST approfondono per garantire un servizio sempre più adeguato, pur con le limitazioni che sono state già ampiamente rappresentate. In termini di

“utilizzatori” viene evidenziata la prevalenza dell’utenza femminile (in particolare nei servizi urbani) ed una forte presenza di giovanissimi (fino a 18 anni) e studenti (il 65% in ambito extraurbano). I dettagli dell’intera indagine sono già stati messi a disposizione.

Si ricorda ancora che, per la prima volta da alcuni anni, è stato possibile promuovere fin da inizio anno il calendario dei viaggi del Trenino Verde; ovviamente l’impatto del COVID ha costretto alla sospensione dei servizi per gran parte del periodo primaverile ed estivo, oltre a limitare i passeggeri effettivamente trasportati. La risposta dei viaggiatori è stata tuttavia, come al solito, molto positiva e ciò fa ben sperare anche per il 2021/2022 tenuto conto della prevista riapertura dell’intera linea Mandas-Arbatax con l’esecuzione degli interventi sulle travate metalliche presenti lungo la tratta Seui-Ussassai.

Devono in ultimo essere ricordati i 2 eventi di svio del Trenino Verde che si sono verificati nel mese di agosto nelle linee Tempio-Palau e Lanusei-Tortolì. Entrambi gli eventi non hanno avuto conseguenze se non in termini i marginali danni all’armamento mentre i viaggiatori non hanno subito alcuna conseguenza. Al proposito non sembra inutile ricordare che i viaggi del Trenino Verde avvengono a velocità non superiori ai 25 Km/h e che l’armamento in quelle tratte è in corso di ammodernamento e sostituzione.

Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2020

Con il Bilancio 2020 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.

Tale risultato è particolarmente significativo considerata la situazione di estrema difficoltà affrontata nel 2020 a causa delle restrizioni legate alla pandemia COVID 19.

Non vanno in ogni caso trascurate le iniziative del Governo volte a tutelare le aziende del settore TPL che hanno consentito, nonostante i numerosi tagli ai km di esercizio, il conseguimento del pareggio di bilancio.

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

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

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

Per meglio analizzare l'andamento 2020 riportiamo, nelle tabelle che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale sintetici riclassificati secondo logiche gestionali.

CONTO ECONOMICO SINTETICO (Tab. 1.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	116.213.929	124.572.998	(6,7)
COSTI OPERATIVI	107.846.751	121.212.855	(11,0)
di cui Spese per il Personale	64.872.931	68.246.782	(4,9)
VALORE AGGIUNTO	73.240.108	71.606.925	2,3
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	8.367.177	3.360.143	149,0
Ammortamenti Netti	1.925.204	939.547	104,9
Accantonamenti/Svalutazioni	3.704.613	838.523	341,8
EBIT	2.737.360	1.582.073	(73,0)
Saldo Attività Finanziarie	(1.762.739)	(2.495.398)	29,4
Saldo Attività Straordinarie	(53.432)	1.345.756	(104,0)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	921.189	432.431	113,0
Imposte sul Reddito	677.323	351.929	(92,5)
RISULTATO NETTO (EAT)	243.866	80.502	202,9
CASH FLOW	5.873.683	1.858.572	216,0

STATO PATRIMONIALE SINTETICO (Tab. 1.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	20.492.041	18.261.880	12,2
Attivo Fisso (B)	76.710.308	86.599.086	(11,4)
Totale Attivo Netto (A1+B)	97.202.349	104.860.966	(7,3)
Totale Passivo Consolidato (D)	77.253.560	85.156.043	(9,3)
Capitale Netto (E)	19.948.789	19.704.923	1,2
Totale Capitale Investito (D+E)	97.202.349	104.860.966	(7,3)

Il **Conto Economico** evidenzia un calo dei **ricavi operativi** (- 6,7% vs 2019) principalmente per la contrazione dei ricavi da traffico rispetto al 2019, a seguito della riduzione dei servizi stabilita dalle restrizioni per il contenimento della diffusione della pandemia COVID 19.

In particolare i proventi da titoli di viaggio hanno registrato una contrazione del 49,5 % rispetto all'esercizio precedente, solo parzialmente compensata dai ristori ricevuti dal Ministero per circa 4,5 milioni che porta ad una variazione negativa del 26,7 %.

Il **valore aggiunto** generato nell'esercizio è stato pari a 73.242.050 euro in aumento del 2,3% rispetto al 2019, principalmente in ragione dei costi cessanti legati ai periodi di blocco, anche se parziale, dell'attività durante il lock down.

Il **marginale operativo (EBITDA)** è pari a 8.369.119 euro, in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente, dove risultava pari a 3.360.143 di euro. Migliora per 732.659 euro anche il **saldo delle attività finanziarie**, soprattutto, grazie alla rinegoziazione delle condizioni di pagamento dei fornitori commerciali.

Il **risultato netto finale** è pari a 245.809 euro.

L'analisi dello **Stato Patrimoniale** evidenzia un decremento **dell'attivo fisso (-11,4%) e del passivo consolidato (-9,3%)** che ha riguardato principalmente la riduzione delle immobilizzazioni materiali per il normale processo di ammortamento.

Contrariamente all'esercizio precedente si è registrato un incremento del Capitale Circolante Netto (+ 12,2%), con un incremento del 8,1 % dell'Attivo Corrente e del 6,4% del Passivo Corrente. Va evidenziato il decremento dei debiti verso i fornitori ordinari del 17,3% con il contestuale aumento dei debiti verso le banche.

Nonostante le difficoltà incontrate nell'esercizio 2020 a causa della Pandemia si registrano dei miglioramenti, anche se minimi, negli indici di liquidità e nei giorni di dilazioni di pagamento ai fornitori.

Migliora la **posizione finanziaria netta** che passa da 5.999.684 euro a 6.626.978 euro.

Per le prospettive future **rimane fondamentale la ridefinizione del contratto di trasporto pubblico per i servizi automobilistici** che 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, del nuovo contratto di servizio per la gestione della infrastruttura ferroviaria e metrotranviaria ha consentito **un migliore equilibrio di queste attività dal punto di vista economico e finanziario.**

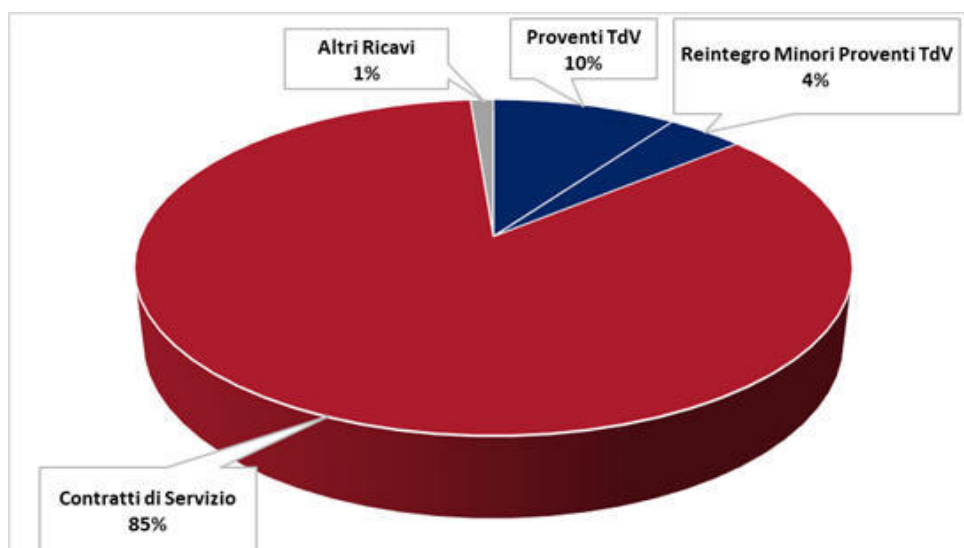
Rimangono invece tutt'ora da definire i contratti per il servizio di Trasporto Ferroviario e Metrotranviario.

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

Ricavi Operativi

I ricavi aziendali sono rappresentati prevalentemente dai corrispettivi per i Contratti di Servizio (85%), dai ricavi da traffico (10%) e, per l'esercizio 2020, dal reintegro del Ministero per i mancati introiti, decreto-legge n. 34 del 2020, art. 200, comma 1, (4%). 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 2020 (Graf. 1.3)

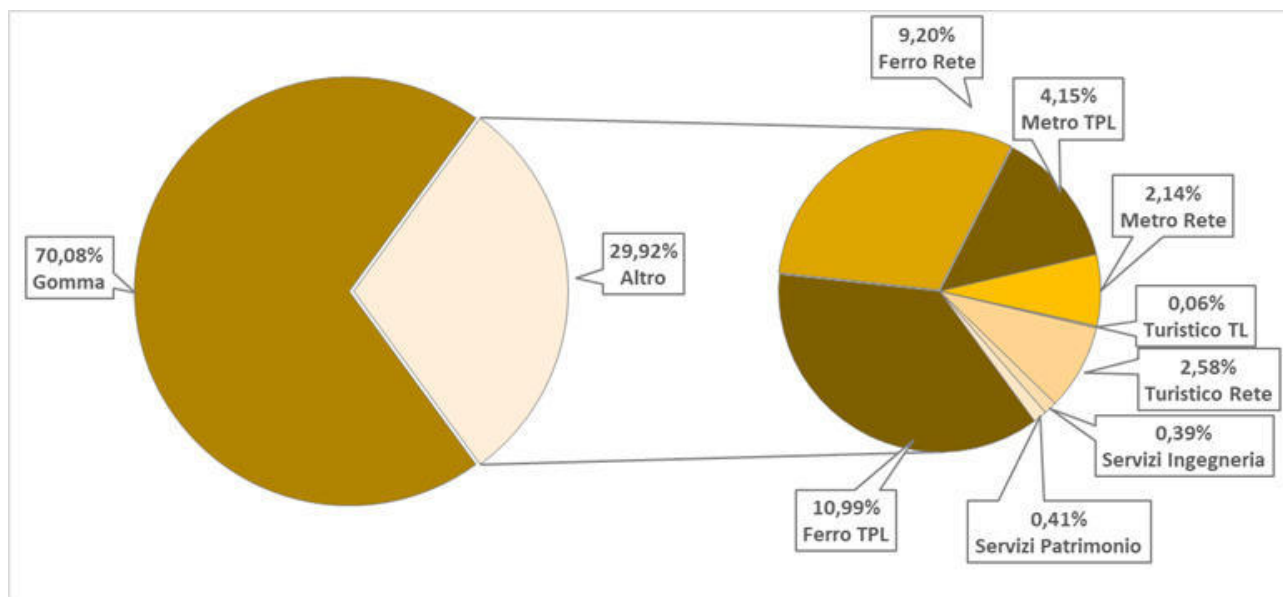


L'esercizio 2020 chiude con **i ricavi operativi in calo** del solo 6,7% rispetto al 2019, soprattutto, grazie ai ristori del Ministero ed ai maggiori corrispettivi dei contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico metrotranviario (+11,9 %). Infatti i soli ricavi da Titoli di Viaggio (TdV) registrano una

contrazione del 49,5% a causa della Pandemia Covid 19.

In rapporto ai ricavi totali da corrispettivo e da traffico (TdV), i Servizi su Gomma rappresentano il 70,08%, il TPL Ferroviario e Metrotranviario il 15,14% (10,99+4,15%), le attività di gestione della Infrastruttura Ferroviaria e Metrotranviaria il 11,34% (9,20+2,14%), la gestione della infrastruttura Ferroviaria turistica il 2,58% e gli altri ricavi l'1%.

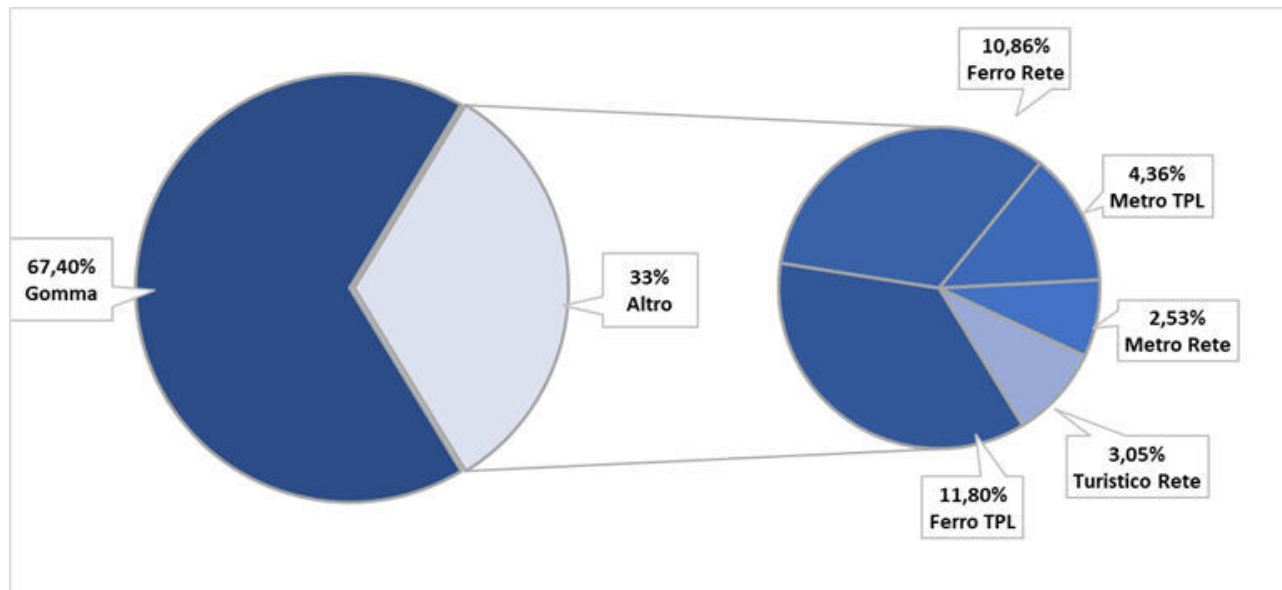
RICAVI TOTALI PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2020 (Graf. 1.4)



Ricavi da Contratti di Servizio

I corrispettivi da Contratti di Servizio erogati dalla Regione Sardegna nel 2020 sono stati pari a circa 98,5 milioni di euro, facendo registrare un decremento del 1,3% rispetto all'anno precedente.

RICAVI DA CONTRATTI DI SERVIZIO PER LINEE DI ATTIVITÀ ANNO 2020 (Graf. 1.5)



Ricavi da Titoli di Viaggio

I ricavi da Titoli di Viaggio per Servizi di TPL ammontano, per il 2020, a 11.434.118 euro, in diminuzione del 48,3% rispetto al 2019. Tale diminuzione è da ricondurre essenzialmente alle soppressioni delle corse stabilite nel periodo di Lock Down.

RICAVI DA TITOLI DI VIAGGIO TPL PER MODALITÀ 2019-2020 (Tab. 1.3)

	2020	2019	Δ %
GOMMA	10.175.105	20.232.139	(49,7)
FERRO	857.752	1.206.556	(28,9)
METRO	401.261	685.359	(41,5)
TOTALE	11.434.118	22.124.054	(48,3)

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

In attesa del riconoscimento definitivo dei ristori spettanti sono stati imputati a conto economico solamente gli acconti ricevuti, e per la sola linea bus, e rimandati al futuro esercizio eventuali congruagli spettanti.

Complessivamente il numero di passeggeri trasportati nel 2020 è diminuito del 51,2%.

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

PASSEGGERI TRASPORTATI PER MODALITÀ (Tab 1.4)

	2020	2019	Δ %
AUTOBUS EXTRA URBANO	8.790.447	18.097.826	(51,4)
AUTOBUS URBANO	819.255	1.510.634	(45,8)
METRO	1.270.603	2.699.465	(52,9)
TRENO	531.234	1.087.194	(51,1)
TOTALE	11.411.539	23.395.119	(51,2)

Costi Operativi

I **costi operativi** sono risultati in calo rispetto all'esercizio precedente (-11%).

In particolare i **costi del personale** sono in diminuzione (-4,9%) rispetto al 2019. Questo risultato è legato sia al numero medio di addetti del personale che è calato, rispetto all'anno precedente, da 2.044 a 2.030 unità sia per gli effetti delle misure poste in essere dalla Società per fronteggiare gli effetti negativi della Pandemia Covid 19, a partire dal ricorso agli ammortizzatori sociali.

Va evidenziato, però, che attualmente l'Azienda è sotto organico e che sono in corso selezioni per l'assunzione di nuovo personale tecnico e amministrativo nell'ambito delle previsioni contenute nel Piano triennale annualmente revisionato alla luce delle effettive esigenze.

Anche i costi di manutenzione, nonostante l'elevata età media dei rotabili, risultano in calo in seguito alla riduzione delle percorrenze (-20,5%).

Come specificato nelle sezioni dedicate al TPL su Gomma e su Ferro, **è stata avviata negli ultimi anni un'importante attività di rinnovo del parco rotabili** ferroviari e automobilistici. Sono stati immessi in servizio 9 nuovi treni (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'immissione 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.

Andamento della Gestione Economica, Patrimoniale e Finanziaria

L'analisi del Conto Economico è stata svolta nella sezione *Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2020*, vedasi anche gli approfondimenti dedicati ai *Ricavi Operativi* e ai *Costi Operativi*.

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

Nel corso dell'esercizio assistiamo ad un **incremento dell'Attivo Corrente di 5.139.245 euro (+8,1%)** e ad un aumento del **Passivo Corrente per 2.919.077 euro (+6,4%) rispetto al 2019**, con un conseguente aumento del Capitale Circolante Netto del 12,2%.

Si registra inoltre un decremento dell'Attivo Fisso, - 11,4%, a seguito dell'ordinario ammortamento delle immobilizzazioni.

In particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- le **Disponibilità Liquide per 6.626.978 euro (+10,5%)**. Tali disponibilità hanno avuto un incremento per effetto di alcuni bonifici ricevuti dalla RAS negli ultimi giorni dell'anno;
- i **Crediti Commerciali verso RAS per 13.639.180 euro (-13,8%)** si riferiscono ai conguagli per i contratti di servizio in essere e sono stati incassati a inizio 2021;
- i **Crediti verso la Regione per CCNL per 16.303.941 euro (+24,3%)**. Sono relativi sia alla quota Regione che alla quota Stato per la copertura dei rinnovi del CCNL;
- le **Immobilizzazioni Materiali per 75.757.109 euro** sono costituiti per la maggior parte dal materiale rotabile, per maggior dettaglio si rimanda alla Nota Integrativa;

Tra le voci del Passivo Corrente va evidenziato il calo dei debiti verso fornitori nel corso dell'esercizio -17,3%, con i giorni di dilazione nel pagamento che passano da 167 del 2019 a 161 del 2020.

Tra le voci del Passivo Consolidato va segnalato che il **Fondo TFR Lavoro Subordinato** è in diminuzione **per 3.701.586 euro (-15,9%)** 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 crescita di 2.220.168 euro** rispetto all'esercizio precedente (+12,2%).

Il **Capitale Netto** è in lieve incremento **(1,2%)** a seguito del conseguimento dell'utile nell'esercizio pari a **243.866 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.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO (Tab. 14.1)

	2020	2019	Δ %
RICAVI OPERATIVI	116.213.929	124.572.998	(6,7)
Proventi TdV	16.278.781	22.207.779	(26,7)
Contratti di servizio	98.488.514	99.768.525	(1,3)
Bus	66.385.895	67.859.852	(2,2)
Treno	22.314.327	21.818.264	2,3
Metro	6.788.292	6.069.040	11,9
Trenino Verde	3.000.000	4.021.369	(25,4)
Altri Ricavi	1.446.634	2.596.694	(44,3)
TOTALE RICAVI OPERATIVI	116.213.929	124.572.998	(6,7)
COSTI OPERATIVI	107.846.753	121.212.855	(11,0)
Spese per il Personale	64.872.931	68.246.782	(4,9)
Persoanle medio	2.030	2.044	(0,7)
Paga media	31.957	33.389	(4,3)
Materie Prime e di Consumo	17.379.166	23.029.747	(24,5)
di cui carburanti	11.913.563	16.734.387	(28,8)
Manutenzioni	11.552.205	14.523.374	(20,5)
Assicurazioni	4.730.983	4.778.955	(1,0)
Vigilanza e Pulizia	3.307.579	2.918.558	13,3
Servizi per la Produzione	980.401	2.002.182	(51,0)
Spese per Marketing, Pubblicità	99.442	126.676	(21,5)
Spese per Energia e Acqua	981.246	1.113.232	(11,9)
Spese per ICT e Telecom	502.743	649.053	(22,5)
Spese per Servizi Professionali	753.210	932.385	(19,2)
Spese per altri Servizi e Beni di Terzi	697.207	795.176	(12,3)
Oneri Diversi di Gestione	1.989.640	2.096.735	(5,1)
TOTALE COSTI OPERATIVI	107.846.753	121.212.855	(11,0)
VALORE AGGIUNTO	73.240.107	71.606.925	2,3
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	8.367.176	3.360.143	149,0
Ammortamenti Netti (1)	1.925.203	939.547	104,9
Accantonamenti/Svalutazioni (2)	3.704.613	838.523	341,8
EBIT	2.737.360	1.582.073	73,0
Saldo Attività Finanziarie	(1.762.739)	(2.495.398)	29,4
Saldo Attività Straordinarie	(53.432)	1.345.756	(104,0)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	921.189	432.431	113,0
Imposte sul Reddito	(677.323)	(351.929)	92,5
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	243.866	80.502	202,9
CASH FLOW (1+2+3)	5.873.682	1.858.572	216,0

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO PER LINEE DI ATTIVITÀ (Tab. 14.1 BIS)

	TOTALI 31/12/2020	GOMMA	FERRO TPL	FERRO RETE	METRO TPL	METRO RETE	TURISTICO O TL	TURISTICO RETE	SERVIZI INGEGNERIA	SERVIZI PATRIMONIO
RICAVI OPERATIVI	116.213.929	81.446.627	12.769.151	10.695.116	4.818.193	2.492.448	65.980	3.000.000	454.024	472.390
Proventi TdV	11.500.098	10.175.105	857.752	-	401.261	-	65.980	-	-	-
Reintegro Minori Proventi TdV da Fondo Statale	4.778.683	4.365.407	292.188	-	121.088	-	-	-	-	-
Contratti di Servizio	98.488.514	66.385.895	11.619.211	10.695.116	4.295.844	2.492.448	-	3.000.000	-	-
Bus	66.385.895	66.385.895	-	-	-	-	-	-	-	-
di cui rimborso oneri vetustà flotta										
Treno	22.314.327	-	11.619.211	10.695.116	-	-	-	-	-	-
Metro	6.788.292	-	-	-	4.295.844	2.492.448	-	-	-	-
Trenino Verde	3.000.000	-	-	-	-	-	-	3.000.000	-	-
Altri Ricavi	1.446.634	520.220	-	-	-	-	-	-	454.024	472.390
TOTALE RICAVI OPERATIVI	116.213.929	81.446.627	12.769.151	10.695.116	4.818.193	2.492.448	65.980	3.000.000	454.024	472.390
COSTI OPERATIVI	107.846.751	76.565.939	11.382.446	9.524.545	4.420.077	1.747.416	106.827	2.952.625	905.603	241.273
Spese per il Personale	63.640.626	42.048.538	8.229.171	7.467.781	1.916.470	1.053.034	38.980	1.970.506	792.334	123.812
Recupero CIG	0									
Altre spese per il Personale	1.232.305	742.377	143.432	173.852	27.308	21.391	548	102.590	19.220	1.588
Spese per il Personale	64.872.931	42.790.915	8.372.603	7.641.633	1.943.777	1.074.425	39.528	2.073.096	811.554	125.400
Spese per il Personale Lordo Totale	77.621.769	51.214.308	10.021.116	9.137.619	2.327.695	1.285.374	47.337	2.467.838	970.279	150.203
Spese per il Personale Lordo netto CIG	77.621.769	51.214.308	10.021.116	9.137.619	2.327.695	1.285.374	47.337	2.467.838	970.279	150.203
Spese Personale Lorde	76.389.464	50.471.931	9.877.684	8.963.768	2.300.387	1.263.983	46.788	2.365.248	951.059	148.615
Rimborso CCNL	12.748.838	8.423.393	1.648.513	1.495.987	383.918	210.950	7.809	394.742	158.725	24.803
Personale medio	2.031	1.330,1	242,5	273,3	60,5	30,9	0,8	70,5	19,0	3,3
Paga media	31.335	31.612	33.930	27.328	31.653	34.060	51.895	27.933	41.710	37.746,5
Materie Prime e di Consumo	17.379.166	14.842.472	861.466	493.888	771.859	17.788	1.411	383.778	5.773	730
Manutenzioni	11.552.205	8.594.556	547.423	630.872	1.121.448	349.412	1.086	297.575	3.803	6.032
Assicurazioni	4.730.983	3.682.831	494.379	158.993	265.308	45.078	8.062	70.493	5.231	606
Vigilanza e Pulizia	3.307.579	2.601.292	325.125	71.875	153.487	148.803	335	5.929	367	367
Servizi per la Produzione	980.401	923.654	14.281	-	32.963	-	9.503	-	-	-
Spese per Marketing, Pubblicità	99.442	85.962	4.706	3.244	1.462	822	457	1.782	503	503

Spese per Energia e Acqua	981.246	417.973	244.537	196.259	22.965	56.421	1.305	38.740	1.435	1.610
Spese per ICT e Telecom	502.743	323.554	48.712	39.948	41.424	10.366	9.145	19.522	7.188	2.885
Spese per Servizi Professionali	753.210	408.653	128.048	84.839	19.244	1.589	883	13.344	971	95.640
Spese per altri Servizi e Beni di Terzi	697.207	489.160	64.052	63.501	16.690	13.436	29.528	10.689	9.214	937
Oneri Emergenza COVID	-									
Oneri Diversi di Gestione	1.989.640	1.404.916	277.115	139.494	29.450	29.276	5.584	37.677	59.565	6.564
Costi Direzione Generali	-									
TOTALE COSTI DIRETTI	107.846.751	76.565.939	11.382.446	9.524.545	4.420.077	1.747.416	106.827	2.952.625	905.603	241.273
Gomma Servizi Sostitutivi	0	(65.947)	65.947							
Servizi Turistici Ferroviari	0		(76.500)				76.500			
Treni Materiale			(32.130)					32.130		
Costi Servizio Tecnico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personale Indiretto									0	
Personale Medio Totale	2.031	1.330	243	273	61	31	1	71	19	3
Paga media		77.006	82.322	66.876	76.889	83.150	227.890	69.966	102.154	91.584
TOTALE COSTI INDIRETTI	0	(65.947)	(42.683)	0	0	0	76.500	32.130	0	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	107.846.751	76.499.992	11.339.763	9.524.545	4.420.077	1.747.416	183.327	2.984.755	905.603	241.273
VALORE AGGIUNTO	73.240.108	47.737.550	9.801.991	8.812.204	2.341.893	1.819.457	(77.819)	2.088.341	359.975	356.517
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	8.367.177	4.946.635	1.429.388	1.170.571	398.116	745.032	(117.347)	15.245	(451.579)	231.117
Ammortamenti Netti	1.925.204	1.523.519	137.944	142.674	36.787	41.979	508	26.079	14.215	1.499
Accantonamenti/Svalutazioni	3.704.613	2.579.850	562.184	246.192	183.802	34.631	1.275	66.490	26.142	4.047
EBIT	2.737.360	843.266	729.261	781.705	177.526	668.422	(119.131)	(77.324)	(491.936)	225.571
Saldo Attività Finanziarie	(1.762.739)	(1.163.043)	(227.573)	(207.509)	(52.860)	(29.190)	(1.075)	(56.043)	(22.034)	(3.411)
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(53.432)	(35.254)	(6.898)	(6.290)	(1.602)	(885)	(33)	(1.699)	(668)	(103)
Risarcimento Assicurazioni										
EBT	921.189	(355.031)	494.790	567.906	123.064	638.347	(120.238)	(135.066)	(514.638)	222.056
Imposte sul Reddito	677.323	446.893	87.444	79.734	20.311	11.216	413	21.534	8.467	1.311
RISULTATO NETTO	243.866	(801.924)	407.346	488.171	102.752	627.131	(120.651)	(156.600)	(523.105)	220.745
TOTALE COSTI (1+2-3+4)	112.212.017	79.633.447	11.792.723	9.954.463	4.530.036	1.829.801	185.323	3.088.411	950.319	247.494
TOTALE COSTI LORDO RIMBORSI CCNL	124.960.855	88.056.840	13.441.236	11.450.449	4.913.954	2.040.750	193.132	3.483.153	1.109.044	272.297

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO (Tab. 14.2)

ATTIVO				PASSIVO			
	2020	2019	Δ %		2020	2019	Δ %
ATTIVO CORRENTE				PASSIVO CORRENTE			
1. Magazzino	18.507.051	17.508.510	5,7	Debiti verso Fornitori Commerciali	21.915.165	26.485.703	(17,3)
Crediti Commerciali verso RAS	13.639.180	15.816.988	(13,8)	Debiti Locazione Finanziaria			
Crediti verso altri Clienti	6.721.474	6.085.820	10,4	Debiti verso Banche	15.201.999	8.701.091	74,7
Fondo Svalutazione Crediti	(531.119)	(531.119)	0,0	Debiti verso Dipendenti	4.175.960	3.987.296	4,7
2. Totale Crediti verso Clienti	19.829.535	21.371.689	(7,2)	Debiti verso Istituti di Previdenza	2.974.727	2.660.895	11,8
Crediti CCNL verso Regione	16.303.941	13.116.605	24,3	Debiti Tributarli	1.793.538	2.682.762	(33,1)
Altri Crediti verso Regione	4.071.089	1.309.244	210,9	Debiti Diversi	2.257.017	881.582	156,0
Crediti Accise su Gasolio	680.666	1.677.771	(59,4)	1. Totale Debiti Correnti	48.318.406	45.399.329	6,4
Crediti verso Erario							
Altri Crediti a breve termine	1.577.741	1.281.668	23,1				
3. Totale altri Crediti	22.633.437	17.385.288	30,2				
4. Disponibilità liquide	6.626.978	5.999.684	10,5				
5. Ratei e Risconti Attivi	1.213.446	1.396.038	(13,1)	2. Ratei e Risconti Passivi			
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	68.810.447	63.661.209	8,1	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	48.318.406	45.399.329	6,4
A1. CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	20.492.041	18.261.880	12,2				
	2020	2019	Δ %		2020	2019	Δ %
ATTIVO FISSO				PASSIVO CONSOLIDATO			
Crediti verso Ministero	2.116.530	2.116.530	0	Fondi per Rischi e Oneri	8.843.009	5.556.496	59,1
Fondo svalutazione (-)	(1.887.017)	(1.887.017)	0,0	TFR Lavoro Subordinato	19.589.657	23.291.243	(15,9)
Crediti CCNL quota Stato	708.861	2.826.728	(74,9)	Fondo per Contributi Conto Impianti	48.820.894	56.308.304	(13,3)
6. Totale Crediti a Medio Termine	938.374	3.056.241	(69,3)	Fondo per Acquisto Immobile			
Immobilizzazioni Immateriali	12.675	83.876	(84,9)				
Immobilizzazioni Materiali	75.757.109	83.456.819	(9,2)				
Immobilizzazioni Finanziarie	2.150	2.150	0,0				
7. Totale Immobilizzazioni	75.771.934	83.542.845	(9,3)				
B. TOTALE ATTIVO FISSO	76.710.308	86.599.086	(11,4)	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	77.253.560	85.156.043	(9,3)
				E. CAPITALE NETTO	19.948.789	19.704.923	1,2
TOTALE ATTIVO (A+B)	145.520.755	150.260.295	(3,2)	TOTALE PASSIVO (C+D+E)	145.520.755	150.260.295	(3,2)

Principali Indicatori di Performance

L'Indice di Liquidità Corrente (1,42) e **l'Indice di Liquidità Immediata** (1,04) confermano la marginalità in cui opera l'Azienda che potrà essere affrontata solo con la definizione dei nuovi Contratti di Servizio, in particolare quello automobilistico, essendo tale linea pari a oltre il 70% dei ricavi totali dell'azienda. E' di tutta evidenza la criticità di tale situazione che è stata dettagliatamente rappresentata più volte al Socio e che risulta inadeguata a sostenere tutte le importanti attività che la stessa Regione Sardegna affida alla propria società quale "ente attuatore" con tutti i potenziali rischi, non solo finanziari, che detto ruolo comporta.

La **Posizione Finanziaria Netta**, pari a 6.626.978 euro, è leggermente migliorata rispetto al precedente esercizio, mentre risulta in leggero calo l'indice di **Autonomia Finanziaria** che passa da 5,3 a 4,9.

Nonostante la politica di smobilizzo dei crediti operata negli ultimi esercizi e il recupero dell'equilibrio finanziario, non si è registrato il **miglioramento dei Giorni di Pagamento dei Fornitori** passati da 167 giorni medi nel 2019 a 161 giorni medi nel 2020 anche a seguito delle difficoltà incontrate per gli effetti della Pandemia Covid 19 – non risulta ancora in linea con le previsioni.

Restano sostanzialmente invariati anche **i giorni di incasso dei crediti verso i clienti** che risultano pari a 66 nel 2020.

Continua a calare il **Rapporto dei Debiti sul Capitale Netto** che passa da 1,2 a 1,0.

Cala l'indice di **rigidità degli impieghi** (78,9%), e aumenta l'indice di **elasticità degli impieghi** (21,1%).

Si confermano in miglioramento gli indicatori di produttività ed efficienza nonostante la particolarità dell'esercizio 2020. Tra questi, quello maggiormente positivo è il **Turnover del Capitale Circolante** (6,00) che esprime la capacità di quest'ultimo di generare ricavi dal Capitale Operativo corrente investito nell'attività, grazie agli interventi del Ministero per la tutela delle aziende del settore e alle misure poste in campo dalla Società nel 2020 per fronteggiare gli effetti pandemici.

In significativo calo anche il **Costo del Lavoro Pro Capite**, pari a 31.957 euro rispetto a 33.389 euro dell'anno precedente, mentre cresce il **Valore Aggiunto pro Capite** che passa da 35.033 del 2019 a 36.080 euro del 2020.

INDICI DI LIQUIDITÀ (Tab. 14.3)

INDICI DI LIQUIDITA'	2020	2019
Indice di Liquidità Corrente (Current Test Ratio)	1,42	1,40
<u>Attivo Corrente</u>		
Passivo Corrente		
Indice di Liquidità Immediata (Quick Test Ratio)	1,04	1,02
<u>Crediti a Breve + Disponibilità Liquide</u>		
Passivo Corrente		
Giorni di Credito ai Clienti	66	64
<u>Crediti Commerciali x 365</u>		
Ricavi delle Vendite + IVA		
Giorni di Credito dai Fornitori	161	167
<u>Debiti Commerciali x 365</u>		
Totale Acquisti		

INDICI FINANZIARI (Tab. 14.4)

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA	2020	2019
Indice di Autonomia Finanziaria (Leverage)	4,9	5,3
<u>Totale Attivo</u>		
Capitale Netto		
Posizione Finanziaria Netta (B-A)	6.626.978	5.999.684
A. Debiti finanziari		
B. Disponibilità liquide	6.626.978	5.999.684
Rapporto Debiti su Capitale Netto	1,0	1,2
<u>Debiti a Lungo Termine + Debiti Locazione Finanziaria</u>		
Capitale Netto		
Indice di Rigidità degli Impieghi	78,9%	82,6%
<u>Attivo Immobilizzato x 100</u>		
Totale Attivo Netto		
Indice di Elasticità degli Impieghi	21,1%	17,4%
<u>Capitale Circolante x 100</u>		
Totale Attivo Netto		
Incidenza Passività a Breve	33,2%	30,2%
<u>Passività a Breve x 100</u>		
Totale Impieghi		

Incidenza Passività Consolidate	53,09%	56,67%
<u>Passività Consolidate x 100</u> Totale Impieghi		

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA (Tab. 14.5)

INDICI DI PRODUTTIVITA' ED EFFICIENZA	2019	2018
Ricavi pro Capite	57.248	60.946
<u>Totale Ricavi</u> Numero Medio Dipendenti		
Valore Aggiunto pro Capite	36.079	35.033
<u>EBITDA + Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti		
Costo del Lavoro pro Capite	31.957	33.389
<u>Spese per il Personale</u> Numero Medio Dipendenti		
Turnover dell'Attivo	0,8	1,0
<u>Totale Ricavi</u> Totale Attivo (media)		
Turnover del Capitale Investito	1,2	1,4
<u>Totale Ricavi</u> Capitale Investito (media)		
Turnover del Capitale Circolante	6,0	5,4
<u>Totale Ricavi</u> Capitale Circolante (media)		

Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2020

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, sono proseguite le attività di convergenza tecnico-organizzativa richieste da ANSIFISA con la presentazione di tutta la documentazione necessaria al conseguimento del CIE (Certificato Idoneità all'Esercizio) richiesto dalle nuove norme previste per il regolare esercizio dei servizi ferroviari anche nelle reti isolate. Detta documentazione è tuttora all'esame dell'Agenzia che ha chiesto ulteriori chiarimenti ed integrazioni.

Sempre in ambito ferroviario, si deve ricordare nel mese di febbraio 2021, il sequestro da parte dell'autorità giudiziaria, di 79 rotabili presenti nelle aree ferroviarie in uso all'Azienda. Tale sequestro è stato operato nell'ambito di un'indagine legata alla tutela dei beni storici. Nel momento in cui si redigono le presenti note, i rotabili risultano tutti dissequestrati mentre si è in attesa di determinazioni da parte della Procura di Cagliari.

Si ritiene importante inoltre segnalare la conclusione di alcuni importanti interventi infrastrutturali e l'avvio di altrettanti nuovi interventi.

Tra i primi si segnala la conclusione dei lavori di restauro ed ammodernamento del Museo Ferroviario di Monserrato, avvenuto grazie alla messa a disposizione delle necessarie risorse finanziarie destinate al secondo e conclusivo lotto dei lavori. Ugualmente si sono conclusi gli interventi di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e tecnologico dell'Autostazione di Cagliari – Piazza Matteotti. Anche in questo caso, si tratta di interventi che per poter essere conclusi hanno richiesto la predisposizione di perizie tecniche conseguenti al verificarsi di eventi imprevisti ed imprevedibili.

Tra i secondi, si ricordano l'affidamento dei lavori relativi al raddoppio della linea metrotranviaria Repubblica-Caracalla, l'affidamento dei primi interventi di attrezzaggio della linea ferroviaria Sassari-Alghero consistenti nella realizzazione delle canalizzazioni propedeutiche al passaggio delle linee di fibra ottica necessarie per la realizzazione del nuovo sistema di segnalamento ferroviario. Quest'ultimo intervento è stato finanziato nell'ambito degli interventi nazionali destinati all'adeguamento tecnologico delle ferrovie isolate a seguito della transizione normativa in ambito ANSFISA.

Sono ulteriormente stati avviati interventi importanti anche sulle linee ferroviarie turistiche con l'affidamento dei lavori sulle travate metalliche della linea Mandas-Arbatax e con l'avvio di alcuni dei progetti finanziati dai fondi FSC.

Come si è già fatto cenno in altre parti della presente relazione, è proseguito nel 2021 il processo di rinnovamento del parco autobus con l'immissione in servizio degli autobus aggiudicati nel corso del 2019 e si completerà entro il 2021 l'aggiudicazione di tutti i nuovi autobus a trazione termica previsti dal piano dei 150 milioni con fondi FSC di cui già si è detto.

Evoluzione prevedibile della gestione

Come si è già più volte ricordato, la prosecuzione delle attività aziendali è strettamente legata alla prossima scadenza dei CdS prorogati nel 2019. Nella tabella che segue sono riassunte tutte le scadenze.

Nel corso del 2020 si sono portate avanti numerose interlocuzioni con l'Assessorato dei Trasporti, funzionali alla definizione dei valori necessari a predisporre, nel rispetto del vigente quadro

normativo, un nuovo Contratto novennale per i servizi ferroviari (Trasporto). Tali attività sono state condotte da parte dell'Assessorato dei Trasporti anche con l'ausilio di una società di consulenza e sono giunti alla pressoché completa definizione, condivisa dalla Società. Ciò nonostante, ancora alla data nella quale vengono redatte queste note, il Contratto non risulta sottoscritto. E' evidente come tale stato di cose – sostanzialmente replicato nel caso del CdS del trasporto su gomma – impedisce di prevedere un'evoluzione della gestione molto diversa da quella attuale da quella, cioè, di mera proiezione ordinaria delle attività già in corso di attuazione. Viene pertanto preclusa, *sic stantibus rebus*, ogni possibile attività di pianificazione a medio-lungo periodo essendo nei fatti realizzabile solo quella a breve termine. In un contesto nel quale sono particolarmente rilevanti le risorse messe a disposizione dal PNRR e che saranno previste pure dalla prossima programmazione comunitaria, tale stato di cose rischia concretamente di porre la Società in una posizione di secondo piano se non addirittura, di escluderla dallo scenario di sviluppo tecnologico ed organizzativo legato alle 2 transizioni epocali (digitale ed energetica) in corso in Italia. E ciò, nonostante l'Azienda abbia assunto e gli sia riconosciuto anche a livello nazionale un importantissimo ruolo di guida verso la transizione ferroviaria per la trazione ad idrogeno dei nuovi treni e sviluppato progetti di grande rilievo anche nell'ambito del Just Transition Fund relativo al Sulcis.

Uguualmente nel settore del trasporto su gomma, con lo sviluppo della trazione elettrica negli autobus, il mercato di riferimento principale a livello regionale è ancora costituito da ARST che con oltre 42 autobus elettrici in via di affidamento e risorse per ulteriori decine di autobus elettrici o ibridi, necessita di una stabilità contrattuale e, quindi, finanziaria che non può essere differita ancora.

SCADENZA CONTRATTI DI SERVIZIO TPL E RETE FERROVIARIA TURISTICA (Tab. 15.1)

SCADENZA CONTRATTI	
02/12/2021	Contratto Gomma
31/12/2021	Contratto Ferro TPL
31/12/2029	Contratto Ferro-Metro RETE
31/12/2021	Contratto Metro TPL
31/12/2022	Contratto Turistico RETE

ANALISI DEI PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ'

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

Dopo aver completato nel 2019 anche la separazione contabile anche dello Stato Patrimoniale delle diverse linee di attività risulta ancora più agevole la completa rappresentazione delle attività aziendale e valutare l'equilibrio raggiunto dal punto di vista patrimoniale/finanziario di ogni linea e capire il contributo di ciascuna di esse alla gestione della tesoreria di gruppo oltre a fornire informazioni sulla gestione e sulle attività dell'impresa più approfondite e più accurate per la futura predisposizione dei Piani Economici Finanziari (PEF).

Le 9 linee di attività così individuate sono:

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

Nelle pagine successive vengono esaminate le performance delle singole linee.

1. Trasporto Pubblico su Gomma

Risultati di Sintesi del TPL su Gomma

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

Dal punto di vista strettamente operativo, le attività legate all'esercizio 2020 sono state pressoché totalmente assorbite e dedicate alla ricerca della migliore e più economica organizzazione possibile dei servizi avuto riguardo delle limitazioni di carico che si sono succedute nel tempo (ancora in vigore); tutto il personale aziendale appartenente a questa linea di attività, ha profuso uno straordinario impegno per garantire in ogni tempo la mobilità dei cittadini.

E' evidente che le pesanti limitazioni al traffico hanno prodotto una riduzione dei proventi da traffico molto rilevante a fronte di una significativa riduzione dei costi operativi, ridotti dell'11.2% (i c.d. "costi cessanti").

Il risultato netto è fortemente ridotto rispetto all'esercizio precedente, collocandosi in territorio negativo per € 801.924.

Tutti i dettagli sono facilmente desumibili dalle tabelle che seguono.

CONTO ECONOMICO SINTETICO GOMMA (Tab. 5.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	81.446.627	88.953.175	(8,4)
TOTALE COSTI OPERATIVI	76.499.992	86.120.528	(11,2)
di cui Spese per il Personale	42.790.915	45.579.283	(6,1)
VALORE AGGIUNTO	47.737.550	48.411.930	(1,4)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	4.946.635	2.832.647	74,6
Ammortamenti Netti	1.523.519	628.977	142,2
Accantonamenti/Svalutazioni	2.579.850	-	-
EBIT	843.266	2.203.671	(61,7)
Saldo Attività Finanziarie	(1.163.043)	(1.244.828)	6,6
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(35.254)	(220.708)	84,0
EBT	(355.031)	738.135	(148,1)
RISULTATO NETTO	(801.924)	502.537	(259,6)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO GOMMA (Tab 5.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	156.882	16.674	840,9
Attivo Fisso (B)	32.557.860	36.154.618	(9,9)
Totale Attivo Netto (A1+B)	32.714.742	36.171.292	(9,6)
Totale Passivo Consolidato (D)	28.672.540	34.312.220	(16,4)
Capitale Netto (E)	4.042.203	1.859.072	117,4
Totale Capitale Investito (D+E)	32.714.742	36.171.292	(9,6)

I ricavi operativi del Servizio TPL su Gomma ammontano a 81.446.627 euro, in diminuzione del 8,4% rispetto all'esercizio precedente. In particolare, i ricavi da *Contratto di Servizio* diminuiscono del 2,2%, quelli da *Titoli di Viaggio* subiscono una riduzione pari al 49,7% dovuta alla contrazione dei servizi e dei passeggeri determinata dall'emergenza sanitaria COVID-19. La riduzione dei Ricavi da Titoli di Viaggio risulta parzialmente compensata dai ristori previsti dal Decreto legge n. 34 del 2020 ricevuti a titolo di acconto dal Ministero e pari a circa € 4,3 milioni. Il saldo dei ristori spettanti (calcolati in circa 6,2 milioni di euro) verrà erogato dal Ministero al termine delle attività di verifica. Per approfondimenti su questo aspetto si veda la sezione *Ricavi da Titoli di Viaggio*.

I costi operativi sono pari a 76.499.992 in calo dell'11,2% rispetto all'anno precedente. La principale voce di costo è rappresentata dalle spese per il personale che, al netto dei rimborsi per CCNL, ammontano al 55,9% del totale dei costi operativi e che subiscono una riduzione pari al 6,1 % rispetto all'anno precedente determinata prevalentemente dal ricorso alla Cassa Integrazione e dalle altre misure adottate dalla Società per fronteggiare la pandemia in atto. Le spese per materie prime e di consumo, pari al 19,4% del totale dei costi operativi, subiscono un calo del 24,9% rispetto all'esercizio precedente dovuto alla riduzione del prezzo del gasolio e alla riduzione del consumo di gasolio per effetto della sospensione dei servizi, già citata, stabilita dalle disposizioni anti COVID-19. Anche le spese per manutenzioni e i servizi per la produzione risultano in calo rispettivamente del 21,9% e 32%, mentre subiscono un aumento del 16,4% le spese per Vigilanza e Pulizia.

L'EBITDA dei servizi di TPL su Gomma, come l'esercizio precedente, è positivo per un importo pari a 4.946.635 euro. Ciò denota la capacità di tale linea di business di creare profitto prima di onorare il pagamento di interessi, tasse, svalutazioni ed ammortamenti. Contribuiscono a determinare tale risultato i ristori, stanziati sul Fondo istituito dal Decreto legge n. 34 del 2020, ricevuti a titolo di acconto dal Ministero e pari a 4.365.407 euro.

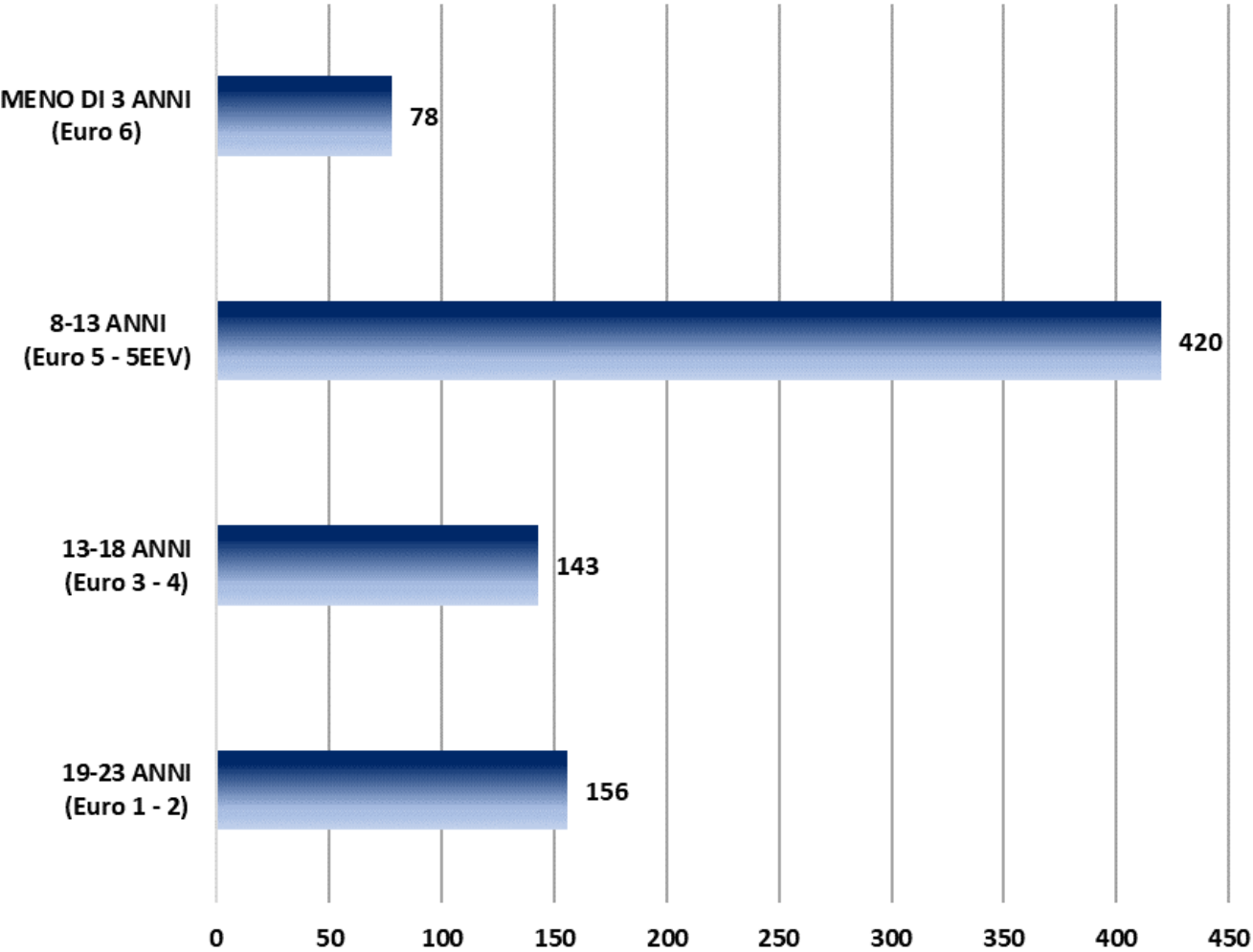
Il **risultato d'esercizio**, negativo per 801.924 euro, peggiora rispetto all'esercizio precedente sia per effetto degli accantonamenti di 2.579.850 euro, sia per effetto degli ammortamenti su autobus acquistati con cofinanziamento aziendale.

Dal lato patrimoniale i Servizi su Gomma denotano un Capitale Circolante Netto ampiamente positivo e risulta, inoltre, equilibrato il rapporto tra attivo fisso e e passivo consolidato. Questi risultati, seppur in netto miglioramento rispetto agli anni precedenti, denotano ancora la necessità di un intervento strutturale a garanzia dell'equilibrio gestionale.

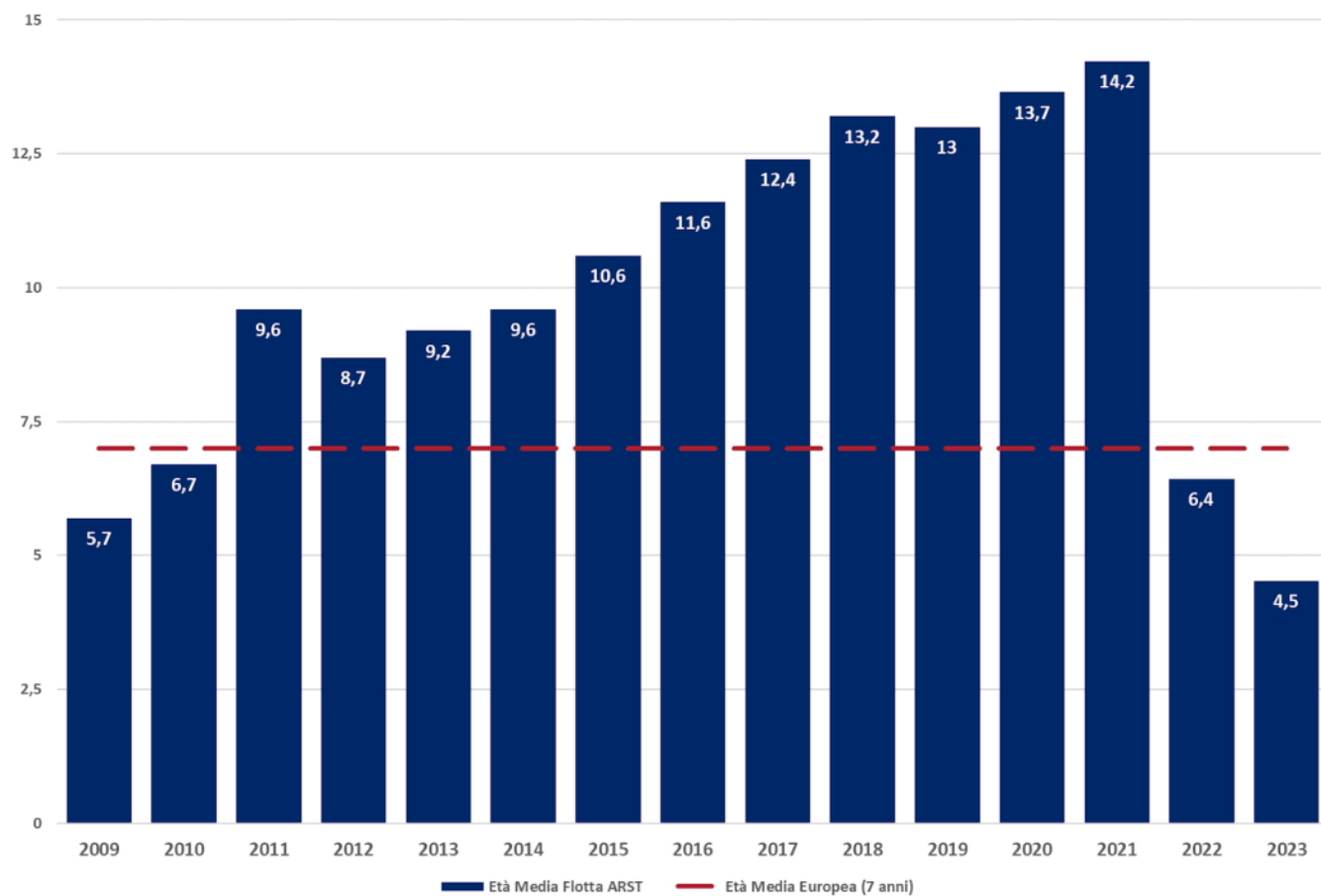
Proprio sul finire dell'esercizio 2021 la RAS sta procedendo alla rivisitazione del contratto gomma con la sottoscrizione di un contratto, seppur di breve durata, fondato sui principi del regolamento comunitario 1370. Questo consentirà alla Società di avere un maggiore equilibrio dei flussi finanziari.

Questo aspetto, unito al rinnovo del parco bus, che dovrebbe completarsi entro l'esercizio 2023, consentirà alla linea di attività di raggiungere il massimo delle sue potenzialità in termine di efficienza ed efficacia.

FLOTTA BUS. CLUSTER PER ETÀ E PER CLASSE ENERGETICA - ANNO 2020 (Graf. 5.3)



ETÀ' MEDIA FLOTTA BUS. TREND 2009-2023 (Graf. 5.2)



La Produzione dei Servizi TPL su Gomma

L'esercizio 2020 si è concluso con una produzione effettiva totale di bus km di linea venduti pari a 33.390.195 a fronte dei 37.958.754 del 2019, ossia circa 4,5 Mil di bus km in meno rispetto al precedente anno.

La produzione, in teoria, avrebbe dovuto essere pari a oltre 37,7 Mil di bus km.

Di fatto l'Esercizio Automobilistico durante il 2020, in concomitanza con l'emergenza COVID – 19 ed in ottemperanza ai vari DPCM ed alle diverse ordinanze regionali, ha subito, una riduzione di oltre l'11% rispetto alla percorrenza prevista (produzione teorica).

I servizi sono stati ridotti notevolmente nel periodo compreso fra il 6 Marzo ed il 10 Giugno riprendendo poi regolarmente con l'esercizio estivo.

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

BUS-KM EXTRA-URBANI. 2019-2020 (Tab. 5.3)

	2020	2020 Ridefinito da Ordinanze Anti COVID-19	2019	Δ '20 - '19
KM PROGRAMMATI (KmP)	35.611.940	31.443.966	35.684.983	(4.241.017)
KM SOPPRESSIONI (KmS)	119.559	119.559	156.064	(36.505)
KM INTENSIFICATI (Kml)	167.077	167.077	346.002	(178.925)
KM EFFETTIVI (KmE)	35.659.458	31.491.484	35.874.920	(4.383.437)
% SCOSTAMENTO (KmE/KmP)	0,13	0,15	0,53	
% KmS/KmP	0,34	0,38	0,44	
% Kml/KmP	0,47	0,53	0,97	

BUS-KM URBANI. 2019-2020 (Tab. 5.4)

	2020	2020 Ridefinito da Ordinanze Anti COVID-19	2019	Δ '20 - '19
KM PROGRAMMATI (KmA)	2.093.269	1.902.683	2.094.357	(191.674)
KM SOPPRESSIONI (KmS)	11.041	11.041	11.779	(738)
KM INTENSIFICATI (Kml)	7.069	7.069	1.256	5.813
KM EFFETTIVI (KmE)	2.089.298	1.898.711	2.083.834	(185.123)
% SCOSTAMENTO (KmE/KmA)	(0,19)	(0,21)	(0,50)	
% KmS/KmA	0,53	0,58	0,56	
% Kml/KmA	0,34	0,37	0,06	

BUS-KM TOTALI. 2019-2020 (Tab. 5.5)

	2020	2020 Ridefinito da Ordinanze Anti COVID-19	2019	Δ '20 - '19
KM PROGRAMMATI (KmA)	37.705.210	33.346.649	37.779.340	(4.432.691)
KM SOPPRESSIONI (KmS)	130.600	130.600	167.843	(37.243)
KM INTENSIFICATI (Kml)	174.146	174.146	347.258	(173.112)
KM EFFETTIVI (KmE)	37.748.755	33.390.195	37.958.755	(4.568.560)
% SCOSTAMENTO (KmE/KmA)	0,12	0,13	0,47	
% KmS/KmA	0,35	0,39	0,44	
% Kml/KmA	0,46	0,52	0,92	

2. Trasporto Pubblico su Ferro

Come è stato più volte ricordato, il CdS scadrà il prossimo 3 dicembre 2021 a seguito della proroga alla precedente scadenza (3 dicembre 2019) prevista dalla normativa regionale. Nel momento in cui vengono redatte le presenti note, si è in attesa di conoscere l'evoluzione del prossimo CdS posto che nel corso del 2020 e di parte del 2021, l'Assessorato dei Trasporti ha attentamente valutato e predisposto tutti gli elementi necessari per la sottoscrizione di un nuovo contratto novennale *in house* nel rispetto della normativa in vigore.

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

Ciò ricordato, prima di commentare gli aspetti operativi, si sottolinea l'incremento dei ricavi dovuto quasi esclusivamente al recupero del pieno esercizio della Sassari-Alghero, avvenuto a partire dalla fine del 2019 ma pienamente operativo in tutto il 2020. La riduzione dei costi operativi è invece sostanzialmente da attribuire alla riduzione dei servizi operata sulla linea Macomer-Nuoro tenuto conto della contrazione dei passeggeri e della contemporanea presenza di servizi aziendali alternativi su gomma.

Risultati di Sintesi dei Servizi di Trasporto su Ferro

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO TRASPORTO SU FERRO (Tab. 6.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	12.769.151	11.679.323	9,3
TOTALE COSTI OPERATIVI	11.339.763	13.445.555	(15,7)
di cui Spese per il Personale	8.372.603	8.651.339	(3,2)
VALORE AGGIUNTO	9.801.991	6.885.107	42,4
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	1.429.388	(1.766.232)	180,9
Ammortamenti Netti	137.944	119.065	15,86
Accantonamenti/Svalutazioni	562.184	467.016	20,4
EBIT	729.261	(2.352.312)	131,0
Saldo Attività Finanziarie	(227.573)	(590.017)	61,4
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(6.898)	(41.780)	83,5
EBT	494.790	(2.984.109)	116,6
Imposte sul Reddito	87.444	44.598	96,1
RISULTATO NETTO	407.346	(3.028.707)	113,4

STATO PATRIMONIALE SINTETICO TRASPORTO SU FERRO (Tab 6.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	3.911.071	2.523.649	55,0
Attivo Fisso (B)	39.168.214	44.658.899	(12,3)
Totale Attivo Netto (A1+B)	43.079.285	47.182.549	(8,7)
Totale Passivo Consolidato (D)	38.816.254	43.252.071	(10,3)
Capitale Netto (E)	4.263.032	3.930.477	8,5
Totale Capitale Investito (D+E)	43.079.285	47.182.549	(8,7)

L'EBITDA è positivo per 1.429.388 euro, come anche il **risultato netto** per 407.346 euro.

Le ragioni di questo risultato positivo, nonostante l'emergenza COVID e sussistendo tutte le criticità già richiamate nello scorso esercizio, risiedono nell'incremento notevole della produzione chilometrica dovuta alla riapertura della linea SS-Alghero che costituisce uno degli assi portanti dell'intero trasporto ferroviario ARST.

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

La Produzione dei Servizi TPL su Ferro

La Produzione complessiva Ferroviaria TPL è stata nel 2020 pari a 916.943 Treni-Km, rispetto ai 1.222.281 Treni-Km del 2019, al lordo delle corse sostitutive automobilistiche.

Nella lettura di questi dati occorre tenere conto di una fondamentale differenza registrata nel 2020 rispetto al 2019. Infatti, la riduzione complessiva registrata nell'esercizio 2020 (pari a 305.338 treni-km, -25% circa) è quasi totalmente ascrivibile ai servizi sostitutivi su gomma crollati a 10.777 rispetto ai 497.238 registrati nel 2019 a causa della sospensione dell'esercizio sulla Sassari-Alghero, tant'è che limitandosi ai soli servizi ferroviari, si registra un incremento pari a 189.666 treni-km.

Anche la Monserrato – Mandas – totalmente riaperta nel 2020, ha fatto registrare un incremento della produzione pari a 27.960 treni-km (+9,1%) che, con la prevista immissione in servizio nel 2022 dei nuovi treni, consentirà anche un potenziale incremento dei viaggiatori.

Continuano a sussistere, in qualche misura aggravate dalla situazione pandemica, tutte le criticità legate alla disponibilità di personale viaggiante regolarmente abilitato; di tale situazione è già stata data evidenza in altre parti del presente documento.

Dal punto di vista della domanda soddisfatta, La domanda di trasporto è sostanzialmente stabilite con elementi ulteriori di ottimismo conseguenti dalla risposta dei viaggiatori registrata anche nel corso delle limitazioni pandemiche.

Non si sono verificati neanche nel 2020 incidenti o anomalie di rilievo nel TPL.

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

LINEA	2020	2019	Δ '20 - '19
Monerrato-Isili	333.783	305.822	27.960
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	333.783	305.822	27.960
Macomer-Nuoro	216.962	258.003	(41.041)
TOT. Macomer	216.962	258.003	(41.041)
Sassari-Alghero	255.247	41.857	213.389
Sassari-Sorso	77.765	88.407	(10.643)
TOT. Sassari	333.011	130.264	202.747
TOT. Direzione Esercizio Sassari	549.973	388.267	161.706
TOTALE ARST	883.755	694.089	189.666

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

LINEA	2020	2019	Δ '20 - '19
Monerrato-Isili	0	0	0
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	0	0	0
Macomer-Nuoro	16.944	16.661	283
TOT. Macomer	16.944	16.661	283
Sassari-Alghero	5.466	14.293	(8.827)
Sassari-Sorso	0	0	0
TOT. Sassari	5.466	14.293	(8.827)
TOT. Direzione Esercizio Sassari	22.410	30.954	(8.544)
TOTALE ARST	22.410	30.954	(8.544)

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

LINEA	2020	2019	Δ '20 - '19
Mon serrato-Isili	9.840	93.244	(83.404)
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	9.840	93.244	(83.404)
Macomer-Nuoro	214	250	(36)
TOT. Macomer	214	250	(36)
Sassari-Alghero	605	403.625	(403.020)
Sassari-Sorso	119	119	0
TOT. Sassari	724	403.744	(403.020)
TOT. Direzione Esercizio Sassari	938	403.994	(403.057)
TOTALE ARST	10.777	497.238	(486.461)

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

LINEA	2020	2019	Δ '20 - '19
Mon serrato-Isili	343.622	399.066	(55.444)
TOT. Direzione Esercizio Cagliari	343.622	399.066	(55.444)
Macomer-Nuoro	234.120	274.914	(40.794)
TOT. Macomer	234.120	274.914	(40.794)
Sassari-Alghero	261.318	459.775	(198.458)
Sassari-Sorso	77.883	88.526	(10.643)
TOT. Sassari	339.201	548.301	(209.100)
TOT. Direzione Esercizio Sassari	573.320	823.215	(249.894)
TOTALE ARST	916.943	1.222.281	(305.338)

3. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria

Il Contratto in vigore per l'esercizio 2020, costituisce la prima annualità operativa del contratto novennale sottoscritto in **data 16/12/2019 con la RAS** 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 interlocuzione 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.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA (Tab. 7.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	10.695.116	11.545.497	(7,4)
TOTALE COSTI OPERATIVI	9.524.545	9.242.548	3,1
di cui Spese per il Personale	7.641.633	6.882.053	11,0
VALORE AGGIUNTO	8.812.204	9.185.003	(4,1)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	1.170.571	2.302.950	(49,2)
Ammortamenti Netti	142.674	94.467	51,0
Accantonamenti/Svalutazioni	246.192	371.507	(33,7)
EBIT	781.705	1.836.976	(57,4)
Saldo Attività Finanziarie	(207.509)	(350.935)	40,9
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(6.290)	335.375	(101,9)
EBT	567.906	1.821.415	(68,8)
Imposte sul Reddito	79.734	35.385	125,3
RISULTATO NETTO	488.171	1.786.030	(72,7)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO FERRO INFRASTRUTTURA (Tab. 7.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	1.913.788	5.191.848	(63,1)
Attivo Fisso (B)	3.011.208	3.539.847	(14,9)
Totale Attivo Netto (A1+B)	4.924.995	8.731.695	(43,6)
Totale Passivo Consolidato (D)	3.074.221	2.715.486	13,2
Capitale Netto (E)	1.850.775	6.016.210	(69,2)
Totale Capitale Investito (D+E)	4.924.995	8.731.695	(43,6)

Sulla base di tale premessa, i **ricavi operativi** sulla gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ammontano a 10.695.116 euro, in riduzione rispetto all'anno precedente (-7,4%). Le ragioni di tale riduzione sono state ricordate in altre parti del presente documento e si riferiscono evidentemente agli effetti della pandemia.

I costi operativi sono pari a 9.524.545 euro, in leggero aumento dell'3,1% rispetto al 2019.

I risultati d'esercizio sono ancora positivi ma in sensibile riduzione (EBITDA 1.170.571 euro e risultato netto d'esercizio 488.171 euro) rispetto all'esercizio precedente (EBITDA 2.302.950 euro e risultato di esercizio 1.786.030 euro).

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, ancorché con importanti riduzioni dovute alla pandemia ed alla oggettiva difficoltà di far operare il personale al di fuori della propria residenza di lavoro.

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

4. Trasporto Pubblico Metrotranviario

Nel 2020, si è attuato il nuovo contratto, con scadenza 31/12/2021, basato sulle prescrizioni del regolamento comunitario 1370 e che prevede un sistema di riallineamento dei costi e dei ricavi oltre ad una ben definita matrice dei rischi. Sulle problematiche legate alla scadenza del CdS, abbiamo avuto più volte modo di tornare in questo documento.

In sede di commento ai risultati dell'esercizio, non possiamo non evidenziare l'effetto positivo del nuovo contratto in termini di conto economico e ciò, nonostante il pesante effetto sul traffico dovuto alla pandemia.

Risultati di Sintesi del TPL Metrotranviario

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO TPL (Tab. 8.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	4.818.193	4.845.308	(0,6)
TOTALE COSTI OPERATIVI	4.420.077	4.905.919	(9,9)
di cui Spese per il Personale	1.943.777	2.058.553	(5,6)
VALORE AGGIUNTO	2.341.893	1.997.941	17,2
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	398.116	(60.611)	756,8
Ammortamenti Netti	36.787	28.469	29,2
Accantonamenti/Svalutazioni	183.802	-	-
EBIT	177.526	(89.080)	299,3
Saldo Attività Finanziarie	(52.860)	(36.982)	(42,9)
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(1.602)	500.010	(100,3)
EBT	123.064	373.948	(67,1)
Imposte sul Reddito	20.311	10.664	90,5
RISULTATO NETTO	102.752	363.285	(71,7)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO TPL (Tab. 8.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	3.340.702	2.520.911	32,5
Attivo Fisso (B)	623.024	594.821	4,7
Totale Attivo Netto (A1+B)	3.963.726	3.115.732	27,2
Totale Passivo Consolidato (D)	2.673.599	2.614.869	2,2
Capitale Netto (E)	1.290.127	500.863	157,6
Totale Capitale Investito (D+E)	3.963.726	3.115.732	27,2

I ricavi operativi della produzione del Servizio TPL Metrotranviario si confermano sostanzialmente su valori analoghi a quelli del 2019: 4.818.193 € nel 2020 a fronte di € 4.845.308 (-0,6%) nonostante la riduzione delle percorrenze dovute al COVID, in ragione della nuova struttura del contratto che, come detto, tiene conto di elementi prima non considerato.

Per la forte riduzione dei costi operativi dovuti alla pandemia (-9.9%), l'EBITDA si situa in territorio positivo per € 398.116 € a fronte di un valore negativo registrato nel 2019 (-60.611 €).

Tuttavia, nel complesso il risultato netto si riduce significativamente dagli € 363.285 del 2019, agli € 102.752 del 2020.

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

La Produzione dei Servizi TPL metrotranviario

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

In termini di produzione complessivamente erogata nell'anno 2020 si registra il previsto recupero delle percorrenze su **MetroSassari** per il completo ripristino dell'esercizio sull'intera linea a seguito della sostituzione della linea aerea danneggiata dall'incidente del 2019 che aveva compromesso la continuità elettrica del percorso. L'incremento rispetto al 2019 è stato del 30.7%.

Su **MetroCagliari**, su entrambe le linee in esercizio, si sono registrate riduzioni dovute al COVID per il 19% nel caso della Repubblica-Policlinico e del 24% per la San Gottardo-Settimo S.P.

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

LINEA	2020	2019	Δ '20 - '19
Repubblica - San Gottardo - Policlinico (MetroCagliari)	410.352	511.769	(101.417)
San Gottardo - Settimo San Pietro (MetroCagliari)	79.252	105.009	(25.758)
Emiciclo Garibaldi - S.Maria di Pisa (MetroSassari)	83.270	63.713	19.557
TOTALE	572.874	680.491	(107.617)

5. Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria

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

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA (Tab. 9.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	2.492.448	1.909.091	30,6
TOTALE COSTI OPERATIVI	1.747.416	1.963.700	(11,0)
di cui Spese per il Personale	1.074.425	1.034.637	3,8
VALORE AGGIUNTO	1.819.457	980.027	85,7
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	745.032	(54.609)	1.464,3
Ammortamenti Netti	41.979	14.280	194,0
Accantonamenti/Svalutazioni	34.631	-	-
EBIT	668.422	(68.889)	1.070,3
Saldo Attività Finanziarie	(29.190)	(67.696)	56,9
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(885)	(5.011)	82,3
EBT	638.347	(141.597)	550,8
Imposte sul Reddito	11.216	5.349	109,7
RISULTATO NETTO	627.131	(146.946)	526,8

STATO PATRIMONIALE SINTETICO METRO INFRASTRUTTURA (Tab. 9.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	3.133.757	850.816	268,3
Attivo Fisso (B)	479.960	1.955.095	(75,5)
Totale Attivo Netto (A1+B)	3.613.717	2.805.912	28,8
Totale Passivo Consolidato (D)	2.711.627	2.746.581	(1,3)
Capitale Netto (E)	902.090	59.331	1.420,4
Totale Capitale Investito (D+E)	3.613.717	2.805.912	28,8

I ricavi operativi sulla gestione dell'Infrastruttura Metrotranviaria, con il nuovo CdS, crescono del 30.6% raggiungendo il valore di € 2.492.448, in crescita rispetto a 1.909.091 € dell'esercizio 2019.

L'EBITDA é positivo per € 745.032 a fronte di un risultato negativo per 54.609 euro registrato nel 2019. Il risultato è anch'esso in territorio positivo per € 627.131 a fronte del risultato negativo di € 146.946 registrato nel 2019.

Come già previsto nel 2019, grazie alla sottoscrizione del nuovo contratto novennale la linea Metro Infrastruttura ha raggiunto il risultato positivo nell'esercizio nel 2020 nonostante il forte impatto del COVID.

Dal punto vista patrimoniale, i valori registrati nel 2020, considerato la modifica strutturale dei conti conseguente alla sottoscrizione del contratto di servizio con la suddivisione del trasporto dalla manutenzione, non consentono di proporre confronti con la situazione precedente.

Come già riportato in altra sezione del documento, sono stati affidati i lavori di realizzazione del raddoppio della tratta di MetroCagliari Repubblica-Caracalla. Le manutenzioni eseguite nel corso dell'esercizio sono di natura corrente.

6. Il Servizio Turistico del Trenino Verde

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

Il 2020 per detto servizio, avrebbe dovuto rappresentare il primo anno di rilancio dopo alcuni anni caratterizzati da problemi di varia natura, normativi (l'applicazione della L. 128/17 e l'avvento dal 1° luglio 2019 di ANSF), tecnico-operativa ed economici. L'avvio era stato più che promettente con una programmazione definita con ampio anticipo sulla stagione e con il primo treno (Treno dell'Epifania) che aveva riscosso molto successo. A ciò, nel mese di febbraio, era seguita l'istituzione del Tavolo Tecnico per la valorizzazione ed il rilancio delle ferrovie turistiche della Sardegna, promosso dalla Regione Sardegna. Dal mese di marzo, con l'esplosione del COVID, tutti i servizi sono stati fino al mese di luglio nel quale vi è stata la ripresa, ridotta, dei viaggi seppure con capacità limitata dall'applicazione dei vincoli stabiliti dai DPCM.

Risultati di Sintesi del Servizio Turistico del Trenino Verde

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

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

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	65.980	83.725	(21,2)
TOTALE COSTI OPERATIVI	183.327	357.351	(48,7)
di cui Spese per il Personale	39.528	62.676	(36,9)
VALORE AGGIUNTO	(77.819)	(210.950)	63,1
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(117.347)	(273.626)	57,1
Ammortamenti Netti	508	826	(38,4)
Accantonamenti/Svalutazioni	1.275	-	-
EBIT	(119.131)	(274.452)	56,6
Saldo Attività Finanziarie	(1.075)	(3.282)	67,2
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(33)	(290)	88,8
EBT	(120.238)	(278.024)	56,8
Imposte sul Reddito	413	309	33,5
RISULTATO NETTO	(120.651)	(278.334)	56,7

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

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	(41.134)	3.858	(1.166,3)
Attivo Fisso (B)	11.442	16.806	(31,9)
Totale Attivo Netto (A1+B)	(29.692)	20.664	(243,7)
Totale Passivo Consolidato (D)	13.520	19.427	(30,4)
Capitale Netto (E)	(43.212)	1.237	(3.593,5)
Totale Capitale Investito (D+E)	(29.692)	20.664	(243,7)

I **ricavi operativi** sulla produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde si sono ridotti di oltre il 20% ed ammontano a 65.980 euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente (€ 83.725). I ricavi operativi per tale linea di attività risultano essere pari al totale dei proventi dalla vendita dei TdV e dei noleggi.

I **costi operativi** sono pari a 183.327 euro e risultano in prevedibile riduzione rispetto all'anno precedente (€ 357.351) a causa del sostanziale blocco, per diversi mesi, dell'esercizio.

L'EBITDA è negativo per 117.347 euro, in miglioramento del 57,1% rispetto ai 273.626 € di perdita del 2019.

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

La Produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde

La produzione del Servizio Turistico è stata nel 2020 pressoché uguale a quella del 2019 e pari a 13.637 treni-km a fronte dei 13.248 Treni-Km registrati nell'esercizio precedente. E' facile quindi desumere come la differenza emersa sul fronte dei proventi sia totalmente ascrivibile alle limitazioni di carico conseguenti al COVID19. Di seguito il dettaglio dei Servizi (produzione Km e pax) svolti dal 2017 al 2019 per linea:

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

	2020			2019		
	Nol	Cal	Tot	Nol	Cal	Tot
Mandas - Arbatax	1.296	5.290	6.586	0	6.664	6.664
Isili - Sorgono	222	962	1.184	0	740	740
Sassari-Palau	295	3.717	4.012	590	4.189	4.779
Macomer-Bosa	1.515	340	1.855	66	999	1.065
Totale	3.328	10.309	13.637	656	12.592	13.248

TRENINO VERDE VIAGGIATORI (Tab. 10.4)

	2020			2019		
	Nol	Cal	Tot	Nol	Cal	Tot
Mandas - Arbatax	508	3.518	4.026	0	3.481	3.481
Isili - Sorgono	180	1.224	1.404	0	797	797
Sassari-Palau	159	726	885	600	2.687	3.287
Macomer-Bosa	414	50	464	55	632	687
Totale	1.261	5.518	6.779	655	7.597	8.252

Nol = Noleggio; Cal = Calendario

7. Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica

Il 2020 è stato il primo anno di applicazione del contratto triennale sottoscritto nell'agosto 2019. Come ampiamente illustrato in tutto il presente documento, le limitazioni di vario genere dovute alle misure di contrasto al COVID19 che si sono susseguite nel 2020, hanno forzatamente condizionato l'esecuzione delle attività così come previste nel programma allegato al Contratto. In particolare le limitazioni alla circolazione delle persone, trattandosi di attività da svolgersi spesso fuori dal Comune di residenza, hanno comportato una "selezione" degli interventi da svolgere che hanno consistito in prevalenza nei lavori di mantenimento della linea.

Risultati di Sintesi della Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Turistica

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

(Tab. 11.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	3.000.000	4.103.833	(26,9)
TOTALE COSTI OPERATIVI	2.984.755	3.944.520	(24,3)
di cui Spese per il Personale	2.073.096	2.453.425	(15,5)
VALORE AGGIUNTO	2.088.341	2.612.738	(20,1)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	15.245	159.313	(90,4)
Ammortamenti Netti	26.079	32.531	(19,8)
Accantonamenti/Svalutazioni	66.490	-	-
EBIT	(77.324)	126.781	(161,0)
Saldo Attività Finanziarie	(56.043)	(109.260)	48,7
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(1.699)	(11.415)	85,1
EBT	(135.066)	6.106	(2.312,0)
Imposte sul Reddito	21.534	12.185	76,7
RISULTATO NETTO	(156.600)	(6.079)	(1.385,1)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA (Tab. 11.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	9.091.694	7.474.432	21,6
Attivo Fisso (B)	573.489	650.973	(11,9)
Totale Attivo Netto (A1+B)	9.665.182	8.125.405	19,0
Totale Passivo Consolidato (D)	517.573	1.002.419	(48,4)
Capitale Netto (E)	9.147.610	7.122.986	28,4
Totale Capitale Investito (D+E)	9.665.182	8.125.405	19,0

Per le ragioni sopra esposte i **ricavi operativi** della Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica pari a 3.000.000 di € sono diminuiti rispetto agli € 4.103.833 del 2019.

Una pressoché uguale riduzione (-24.3%) hanno subito i **costi operativi** pari a 2.984.755 euro rispetto ai valori dell'anno precedente (3.944.520 euro).

L'EBITDA è positivo per € 15.245 a fronte degli € 159.313 registrati nel 2019; il risultato netto d'esercizio risulta negativo per 156.000 euro.

La parte patrimoniale della linea è in equilibrio, e non fa registrare particolari variazioni.

8. Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante

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

Agli impegni già rappresentati nella relazione al bilancio 2019, si sono aggiunti nel 2020 ulteriori attività connesse all'esecuzione di alcuni degli interventi già progettati nonché alla sottoscrizione di nuove Convenzione conseguenti il perfezionamento di specifici finanziamenti.

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

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

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

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

CONTO ECONOMICO SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA (Tab. 12.1)

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	454.024	764.250	(40,6)
TOTALE COSTI OPERATIVI	905.603	880.002	2,9
di cui Spese per il Personale	811.554	1.301.215	(37,6)
VALORE AGGIUNTO	359.975	1.185.463	(69,6)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(451.579)	(115.752)	(290,1)
Ammortamenti Netti	14.215	17.854	(20,4)
Accantonamenti/Svalutazioni	26.142	-	-
EBIT	(491.936)	(133.606)	(268,2)
Saldo Attività Finanziarie	(22.034)	(66.333)	66,8
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(668)	(6.265)	89,3
EBT	(514.638)	(218.804)	(135,2)
Imposte sul Reddito	8.467	6.688	26,6
RISULTATO NETTO	(523.105)	(225.492)	(132,0)

STATO PATRIMONIALE SINTETICO SERVIZI DI INGEGNERIA (Tab. 12.2)

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	(1.381.982)	55.916	(2.571,5)
Attivo Fisso (B)	235.916	366.403	(35,6)
Totale Attivo Netto (A1+B)	(1.146.067)	422.319	(371,4)
Totale Passivo Consolidato (D)	42.664	406.737	(89,5)
Capitale Netto (E)	(1.188.731)	15.582	(7.728,7)
Totale Capitale Investito (D+E)	(1.146.067)	422.319	(371,4)

Nel merito dei risultati di questa linea di attività, sono stati imputati **ricavi operativi** per € 454.024.

I **costi operativi** sono pari a € 905.603, in lieve aumento rispetto all'anno precedente (880.002 euro). La principale voce di costo è costituita dalle spese per il personale al netto dei rimborsi per CCNL.

L'EBITDA negativo e pari ad € 451.579, rispecchia in modo chiaro quale sia l'impatto sui conti di tale linea di attività priva di adeguata remunerazione.

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

Rete Regionale degli Itinerari Ciclabili

Tale attività, pur con le note difficoltà di carattere procedurale legate ai numerosi adempimenti tecnico-amministrativi richiesti per la realizzazione di tali opere ai quali si sono aggiunte quelle introdotte con il COVID19, è proseguita anche nel 2020 nel solco dei programmi che già erano stati ricordati in sede di commento dell'esercizio 2019. La complessità delle procedure è peraltro resa ancora più rilevante dal numero di enti/istituzioni interessate dai percorsi ciclabili.

In questa sede è sufficiente ricordare che il Piano attualmente consiste 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 previsti (e convenzionati) anche ulteriori tracciati ed itinerari per la cui descrizione si rimanda alla Relazione di accompagnamento al precedente esercizio.

(Tab. 12.4)



9. Servizi di Gestione Patrimoniale

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

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

Risultati di Sintesi della Linea di Attività

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

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

	2020	2019	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	472.390	688.796	(31,4)
TOTALE COSTI OPERATIVI	241.273	352.732	(31,6)
di cui Spese per il Personale	125.400	223.602	(43,9)
VALORE AGGIUNTO	356.517	559.666	(36,3)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	231.117	336.064	(31,2)
Ammortamenti Netti	1.499	3.079	(51,3)
Accantonamenti/Svalutazioni	4.047	-	-
EBIT	225.571	332.985	(32,3)
Saldo Attività Finanziarie	(3.411)	(13.464)	74,7
Saldo Attività Esercizi Precedenti	(103)	(1.081)	90,4
EBT	222.056	318.440	(30,3)
IMPOSTE SUL REDDITO	1.311	1.153	-
RISULTATO NETTO	220.745	317.287	(30,4)

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

	2020	2019	Δ %
Capitale Circolante (A1)	382.393	473.775	0,4
Attivo Fisso (B)	34.066	61.624	0,2
Totale Attivo Netto (A1+B)	416.459	535.399	(1,2)
Totale Passivo Consolidato (D)	731.562	336.234	2,6
Capitale Netto (E)	(315.104)	199.164	0,2
Totale Capitale Investito (D+E)	416.459	535.399	0,2

I **ricavi operativi** sulla gestione patrimoniale ammontano a 472.390 in riduzione rispetto agli € 688.796 euro registrati nell'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 € 241.273 (nel 2019 € 352.732) costituiti esclusivamente dai costi relativi al personale impiegato in tale attività.

L'**EBITDA** per tale attività è positivo e ammonta ad € 225.571 (€ 332.985 nel 2019); il **risultato netto d'esercizio** ammonta a € 220.745.

Gestione Operativa

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

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

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

ALTRE INFORMAZIONI

Attività di 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.

Estensione digitalizzazione TdV

Anche grazie alla spinta del COVID, si è proceduto ad applicare un nuovo impulso verso la digitalizzazione dei TdV; gli stessi DPCM, considerato il blocco dell'emissione a bordo dei titoli da parte dei conducenti, prevedevano una forte espansione della digitalizzazione, cosa che è stata realizzata anche attraverso la revisione delle procedure già uso per tenere conto dei nuovi vincoli.

Smart Working - Google Suite

Con il lavoro da remoto (remote working), definito anche smart working, è stato necessario fornire un adeguato, costante ed attento supporto alle risorse umane (fino a 120 contemporaneamente) che hanno operato da remoto. Ciò è stato concretamente possibile grazie alle attività di aggiornamento Hardware e Software svolte durante il 2019 con **l'adozione di una piattaforma software adeguate e con la sostituzione di tutto il parco PC 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, si è completata **la fornitura e installazione di 687 sistemi di gestione controllo a bordo autobus;** grazie a queste installazioni è stato possibile mettere in esercizio la Centrale Operativa – prossima Centrale AVM – ed utilizzarla come Centrale di Monitoraggio COVID verificando in tempo reale gli eventuali sovraffollamenti, il rispetto delle norme sull'uso delle mascherine ed i comportamenti dei viaggiatori.

Investimenti (tab. 13.3)

INTERVENTI	IMPORTO
Progettazione Sistema metropolitano area vasta di Cagliari	7.500.000
Metro Cagliari: Repubblica - Bonaria - Matteotti	22.500.000
ARST S.p.A. - Metro Cagliari: Raddoppio Caracalla - Largo Gennari, completamento e adeguamento fermate, stazioni, rete di segnalamento di terra di tutte le linee esistenti e CRM	8.500.000
ARST S.p.A. - 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 delle linee ferroviarie Senorbi - Isili	55.745.738
Realizzazione rete regionale itinerari ciclabili	15.100.000
Deposito Ferroviario Macomer	2.500.000
Metropolitana di Sassari II lotto e III lotto	36.000.000
Riqualificazione fermate TPL	630.000
Messa a norma fermate autobus SS n. 195 Pula	100.000
Lavori di sistemazione esterna piazzale deposito viale Monastir - Cagliari	900.000
Manutenzione straordinaria piazzali depositi aziendali	650.000
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 dep. automob. Cagliari - viale Monastir	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

Rapporti con Imprese Controllate, Collegate, Controllanti e Consorelle

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

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

Informazioni Attinenti al Personale

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

Nell'intervallo di tempo analizzato, 1 gennaio - 31 dicembre 2020, 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 2020 sono stati soddisfacenti, costanti e reciprocamente collaborativi. Le vertenze in atto hanno avuto carattere nazionale e locale.

Nel 2020 vi sono state 5 dichiarazioni di sciopero. Delle quali 2 hanno avuto carattere nazionale e 3 carattere locale.

Il personale dell'ARST è diminuito, nel periodo considerato, passando da 2.044 unità a 2.031. Il numero medio annuo del personale in forza nel 2020 è inferiore rispetto al 2019 registrandosi una diminuzione del 0,63 %.

Si è confermata anche nel 2020, 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 2020 a confronto con la media 2019.

La forza numerica media, virtualizzata, è diminuita di 13 unità.

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

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

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

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

FORZA LAVORO TOTALE VIRTUALIZZATA (Tab. 17.1)

	2020	2019	Δ
Totale	2.031	2.044	(13)

Nella tabella che segue è invece riportato il dettaglio della forza media utilizzata nel 2020, distinta per qualifica professionale confrontata con i dati registrati nell'esercizio precedente.

FORZA LAVORO PER QUALIFICA PROFESSIONALE (Tab. 17.2)

QUALIFICA	MEDIA 2020	MEDIA 2019	Δ
DIRIGENTI E IMPIEGATI	154	158	(4)
CONDUCENTI	1.175	1.164	11
CONTROLLORI E VERIFICATORI	49	45	4
OPERAI BUS	70	75	(5)
AUSILIARI	43	48	(5)
MACCHINISTI	61	54	7
SCORTA TRENI	60	62	(2)
PERSONALE STAZIONI	88	90	(2)
OPERAI TRENI	83	92	(9)
IMPIANTI SPECIALI	24	26	(2)
MANUTENZIONE LINEA	84	92	(8)
COORDINATORI	31	34	(3)
GUARDIA BARRIERE	29	39	(10)
ASSUNTORI	80	65	15
TOTALE GENERALE	2.031	2.044	(13)

I **costi del personale** sono diminuiti (9%) rispetto al 2019. Il risultato è dovuto parzialmente al numero delle risorse, 13 unità, che sono state collocate in quiescenza. Nel 2020 sono cessati tre dirigenti con il massimo dell'anzianità di servizio sostituiti soltanto nell'ultimo mese dell'anno. La flessione sul numero del personale (fatta eccezione per gli operatori di esercizio e i macchinisti) distribuita in modo pressoché uniforme in tutti i settori come si può evidenziare dalla tabelle di cui sopra.

L'incidenza del costo del personale, al lordo degli oneri del CCNL oggetto di rimborso, è pari al 57 % del totale dei costi della produzione aziendale. Si è realizzato nel 2020 un risparmio complessivo nei

costi del personale pari ad € 5.178.986. Rispetto all'anno (in cui la percentuale era dello 54%) precedente si è registrato un leggero incremento derivante dalla riduzione dei costi totali di produzione.

Al raggiungimento di tale riduzione hanno concorso diversi fattori:

- a) i minori oneri derivanti dal pagamento della NASPI a carico del Fondo di solidarietà autoferrotranvieri (€ 941.526,98)
- b) la maggiore incidenza dei permessi l. n. 104 i cui oneri sono a totale carico INPS): 445 unità hanno fruito dei permessi per complessive 17.043 giornate (+ 7.517 giornate rispetto all'anno precedente)
- c) la maggior incidenza dei congedi ex DLgs n. 151/2000: 59 unità di personale hanno fruito di 7.887 giornate (+ 1.431 giornate rispetto all'anno precedente).
- d) la maggior incidenza dei congedi parentali per assistenza ai figli: 126 unità hanno fruito di congedo parentale/maternità per complessive 1394 giornate (+ 224 giornate rispetto all'anno precedente)
- e) la maggior incidenza delle ferie con riduzione delle voci legate all'effettiva prestazione: fruito n. 68.318 giornate (+ 9.783 giornate rispetto all'anno precedente)

Nel 2020 la RAS con Nota protocollo 1954 del 2.07.2020 ha approvato il Piano triennale del Fabbisogno del Personale (P.T.F.P.) 2019/2020/2021 redatto sulla base dei contenuti della Deliberazione della Giunta Regionale n. 42/5 del 23.10.2021 e 39/17 del 10.10.2014 e nel rispetto del Regolamento per il Reclutamento del Personale di ARST S.p.A. adottato con Delibera dell'Amministratore Unico n. 1545 del 24.02.2020, approvata dall'Assessorato dei Trasporti in sede di controllo analogo. **Questo avrebbe consentito 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. Ciò non è stato possibile a causa degli effetti della pandemia che ha determinato la necessità di rinviare lo svolgimento delle prove selettive ad evidenza pubblica bandite.

Nel corso del 2020 sono state effettuate 3 assunzioni a tempo determinato per far fronte ad altrettante cessazioni del personale dedicato alla convenzione "Area Vasta".

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.

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

Nel 2020 sono 504 i dipendenti per complessive 24.930 giornate (+ 8.948 giornate rispetto al 2019), che hanno fatto ricorso a tale forme di sostegno del reddito per l'assistenza di familiari portatori di handicap per se stessi a fronte dei 464 dipendenti registrati nel 2019 (per complessive 15.982 giornate). Negli anni passati il trend era stato costantemente in crescita. Dai 256 dipendenti

del 2015 si era passati ai 394 del 2016 (con un incremento del 48,7%). Nel 2017 con 443 dipendenti fruitori vi era stato un ulteriore incremento rispetto al 2016 pari al 2,78%. Nel 2018 i dipendenti che hanno fruito di tali permessi sono stati 487. Pertanto, la quota di dipendenti beneficiari è passata 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.

Occorre, inoltre, sottolineare che il 60,6% del personale ha più di 50 anni di età ed il 43,09% ha più di 55 anni. Solo il 11,01% 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.

Nel 2020 le assenze per malattia hanno coinvolto 1.344 dipendenti rispetto ai 1.341 del 2019 per complessive 32.867 giornate a fronte delle 24.392 giornate del 2019. Gli infortuni hanno coinvolto 72 dipendenti (35 dipendenti in meno rispetto al 2019), per un numero complessivo inferiore di giornate pari a 3.330 a fronte delle 3.723 giornate del 2019.

Le giornate di mancata prestazione 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 per tutte le causali di cui sopra corrispondono all'impegno di circa 229 dipendenti che, evidentemente, devono essere sostituiti attraverso il ricorso a maggiori prestazioni del resto del personale oppure con sostituzioni a tempo determinato.

Selezioni

Nel corso dell'anno 2020, sono state bandite 23 selezioni mediante Avvisi pubblici pubblicati sul B.U.R.A.S., per il reclutamento di n. 34 unità da destinare ai settori nei quali a seguito della ricognizione del fabbisogno del personale sono state rinvenute le maggiori carenze.

Nessuna di queste Selezioni bandite nel 2020 si è potuta espletare per le misure ANTI COVID-19 restrittive introdotte dai DPCM.

L'emergenza epidemiologica da COVID-19 ha imposto l'adozione di misure per contenere la diffusione del virus. Tra queste, anche la sospensione dello svolgimento delle prove per i concorsi pubblici.

Nel 2020, si è potuto dar corso alle sole Selezioni pubbliche Bandite per titoli e colloquio, mediante procedura ad evidenza pubblica per la copertura di 4 posizioni dirigenziali nelle Aree: Bilancio e Finanza, Manutenzione Linea, Manutenzione Rotabile, Direzione Esercizio Metrotranviarie.

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 2020 – 2022.**

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 2020 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 2020 - 2021 - 2022 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 2020 la quasi totalità delle azioni formative sono state intraprese mediante l'utilizzo delle risorse economiche disponibili a valere sul Conto di Formazione Aziendale. La formazione finanziata viene gestita prevalentemente in house. 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.

Si è rafforzata nel 2020 la necessità di dare priorità a determinati interventi determinati dall'esigenza di intraprendere un percorso di adeguamento tecnologico, riqualificazione dell'offerta e sviluppo operativo già avviato.

Per questo motivo è stata curata la formazione dei 12 Dirigenti che sono stati coinvolti nei corsi per il rafforzamento dei ruoli dei Manager per lo sviluppo delle competenze digitali fra processi aziendali e tecnologie. La digitalizzazione infatti riveste particolare importanza se si tiene conto dell'esigenza che si raggiunga l'obiettivo della convergenza digitale che consente una concreta interazione di tutti i settori aziendali. Questo concetto va assunto in varie accezioni, e cioè nel senso di convergenza delle piattaforme, dei software applicativi per lo storage e l'incrocio dei dati, ma anche degli analytics per interpretare in modo predittivo (e non solo descrittivo) questi ultimi, e convergenza in vari altri significati fra cui, non ultimo, quello in base a cui le competenze e le visioni manageriali devono essere coerenti e convergere verso modalità condivise di soluzione dei problemi.

ARST, è un'organizzazione forte e strutturata che lavora da sempre in un'ottica di convergenza degli strumenti digitale, e che richiede strumenti formativi che la mettano in grado di impostare la propria digitalizzazione.

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

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

L'adeguamento del sistema ferroviario nel suo complesso, alle nuove norme di sicurezza e direttive emanate dall'ANSFISA 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'elettificazione della linea e l'eliminazione dei PL con presidio manuale sostituiti dai nuovi impianti semaforici.

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

- Formazione dei conducenti Metro-CAF;

- Digitalizzazione e ruolo dei manager per lo sviluppo di competenze digitali tra processi aziendali e tecnologie;
- Aggiornamento delle competenze dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), degli Addetti al Servizio Prevenzione e Protezione (ASPP) e Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP);
- Aggiornamento delle competenze in materia di Trasporto Pubblico su Gomma.
- Mantenimento delle competenze dei settori amministrativo contabili;
- Formazione per il riconoscimento di Istruttori ed esaminatori ai sensi del decreto ANSF n. 14/2009;
- Formazione di tutti gli operatori di esercizio per l'aggiornamento della Carta di Qualificazione del Conducente.

Il personale coinvolto nella formazione è stato complessivamente di 900 unità per complessive 28.993 ore.

L'attività formativa orientata verso il settore Metrotranviario e avviata nell'anno precedente si è protratta nel 2020 coinvolgendo quasi 70 dipendenti che sono stati avviati al conseguimento delle abilitazioni della condotta tram per complessive 1.834 ore.

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

In particolare 746 operatori di esercizio hanno partecipato alla formazione finanziata a valere sul Conto di Formazione Aziendale gestito internamente dal Servizio Risorse Umane e Formazione di ARST per un valore complessivo di € 125.672,11. I partecipanti alle sessioni formative, per un totale di 26.110 ore (35 ore ciascuno) hanno tutti conseguito l'attestato per il rinnovo del CQC (Carta di Qualificazione del Conducente).

Informazioni in Materia Ambientale

Nel 2020 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".

A tal proposito, nel mese di febbraio 2020 è stato affidato il contratto **per la caratterizzazione dei rifiuti di tutte le sedi aziendali**. Le attività hanno subito un rallentamento a causa dell'emergenza COVID e attualmente risultano avviate.

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. Resta 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**.

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

Informazioni Relative ai Rischi e alle Incertezze (ex articolo 6 del d.lgs. 175/2016)

Premessa

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

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

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

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

Metodologie per la Valutazione del Rischio Aziendale

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

1. Le Analisi di Bilancio.
2. Il Modello dello "Z Score".

3. Il Principio di revisione n° 570 del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili sulla "Continuità Aziendale".

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.

Nella predisposizione del Budget 2021 si è tenuto conto di quanto successo nei primi mesi dell'anno e **della prevedibile evoluzione della gestione sulla base di ipotesi ritenute realistiche e sufficientemente cautelative.**

In particolare, per l'analisi in oggetto, **il Budget 2021 è stato predisposto dalla Società** - oltre che sulla base dell'andamento aziendale risultante dal triennio 2018/2020, del consuntivo 2020, dalle attività programmate per il 2021 e delle prescrizioni nazionali e regionali relative all'emergenza Covid-19 - **con le seguenti previsioni sul possibile andamento della gestione a seguito dell'emergenza sanitaria:**

- per la voce Proventi da Titoli di Viaggio è stato ipotizzato un calo di circa il 30% con un **minor ricavo in valore assoluto di 5,7 milioni di euro rispetto alla situazione pre Covid;**
- si è ipotizzato di **recuperare dal fondo Statale circa 2,2 milioni di euro per mancati proventi da TDV**, ovvero, i minori ricavi al netto dei costi cessanti;
- i **corrispettivi da contratti di servizio** sono stati calcolati sulla base della produzione chilometrica programmata;
- come per gli esercizi precedenti, in attesa del completamento del rinnovo del parco bus, si è proceduto con l'iscrizione di un corrispettivo appositamente destinato alla copertura dei maggiori oneri di manutenzione.

BUDGET 2021 (Tab 16.1)

FORECAST	2021
TOTALE RICAVI OPERATIVI	126.343.662
TOTALE COSTI OPERATIVI	127.126.557
di cui Spese per il Personale	70.932.386
VALORE AGGIUNTO	70.149.491
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(782.896)
Ammortamenti Netti	1.850.000
Accantonamenti/Svalutazioni	150.000
EBIT	(2.782.896)
Saldo Attività Finanziarie	(2.120.439)
EBT	(4.903.335)
IMPOSTE SUL REDDITO	351.929
RISULTATO NETTO	(5.255.264)

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 2018-2021*) è riepilogativa del **trend pluriennale** dei principali indici e margini aziendali;
- ❑ la seconda Tabella (*Analisi di Bilancio. Indicatori media triennio 2018-2020*) è elaborata sui **dati di consuntivo dell'ultimo triennio del quale viene calcolata la media** per confrontare i relativi indici medi rispetto al benchmark (BK);
- ❑ la terza Tabella (*Analisi di Bilancio. Indicatori Budget 2021*) è predisposta **sulla base del Budget dell'esercizio in corso** i cui indici prospettici vengono nuovamente confrontati rispetto al benchmark (BK).

ANALISI DI BILANCIO. TREND PLURIENNALE 2018-2021 (Tab. 16.2)

INDICATORE	2018	2019	2020	2021
Margine di tesoreria (MT)	9.718.535	(642.668)	771.544	(4.493.713)
Indice di tesoreria secco	1,25	0,99	1,02	0,91
Margine di struttura (MS)	(20.996.121)	(66.894.163)	(56.761.519)	(53.317.999)
Capitale circolante netto	27.844.706	18.261.880	20.492.041	15.226.784
Indice di disponibilità (current ratio)	1,71	1,40	1,42	1,32
Indice di liquidità	1,29	1,02	1,04	0,93
Quick ratio				
MOL	(333.633)	3.360.143	8.367.176	4.696.809
ROE (return on equity)	0,12%	0,41%	1,22%	-35,77%
ROI (return on investment)	-0,46%	3,88%	8,61%	5,64%
Indice di redditività delle vendite ROS	-0,28%	2,78%	7,20%	3,72%
Return On Assets (ROA)	-1,45%	1,23%	1,88%	-1,91%
Durata media dei crediti	76	64	66	65
Durata media dei debiti	95	167	161	100

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI MEDIA TRIENNIO 2018-2020 (Tab. 16.4)

INDICATORE	2018	2019	2020	MEDIA	BK	GIUDIZIO
Margine di tesoreria (MT)	9.718.535	(642.668)	771.544	3.282.470	> 0	POSITIVO
Indice di tesoreria secco	1,25	0,99	1,02	1,08	> 1	POSITIVO
Margine di struttura (MS)	(20.996.121)	(66.894.163)	(56.761.519)	(48.217.268)	> 0	NEGATIVO
Capitale circolante netto	27.844.706	18.261.880	20.492.041	22.199.542	> 0	POSITIVO
Indice di disponibilità (current ratio)	1,71	1,40	1,42	1,51	1,6	NEGATIVO
Indice di liquidità Quick ratio	1,29	1,02	1,04	1,12	1,2	NEGATIVO
ROE (return on equity)	0,00	0,00	0,01	0,01	> 0	POSITIVO
ROI (return on investment)	-0,46%	3,88%	8,61%	4,01%	> 0	POSITIVO
Indice di redditività delle vendite ROS	-0,28%	2,78%	7,20%	3,23%	> 0	POSITIVO
Return On Assets (ROA)	-1,45%	1,23%	1,88%	0,55%	1,5	NEGATIVO
Durata media dei crediti	76,40	64,45	66,18			Si valuta l'andamento: POSITIVO
Durata media dei debiti	95,00	166,61	160,95			Si valuta l'andamento: NEGATIVO

ANALISI DI BILANCIO. INDICATORI BUDGET 2021 (Tab. 16.5)

INDICATORE	2021	BK	GIUDIZIO
Margine di tesoreria (MT)	(4.493.713)	> 0	NEGATIVO
Indice di tesoreria secco	0,9	> 1	NEGATIVO
Margine di struttura (MS)	(53.317.999)	> 0	NEGATIVO
Capitale circolante netto	15.226.784	> 0	POSITIVO
Indice di disponibilità (current ratio)	1,32	1,6	NEGATIVO
Indice di liquidità Quick ratio	0,93	1,2	NEGATIVO
MOL	4.696.809		Si valuta l'andamento: POSITIVO
ROE (return on equity)	-35,77%	> 0	NEGATIVO
ROI (return on investment)	5,64%	> 0	POSITIVO
Indice di redditività delle vendite ROS	3,72%	> 0	POSITIVO
Return On Assets (ROA)	-1,91%	1,5	NEGATIVO
Durata media dei crediti	65		Si valuta l'andamento: POSITIVO
Durata media dei debiti	100		Si valuta l'andamento: POSITIVO

Il Modello "Z SCORE"

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

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

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

Le variabili discriminanti utilizzate sono le seguenti:

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

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

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

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

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

La variabile (X5) detta anche indice di rotazione dell'attivo indica l'attitudine della società di generare ricavi in rapporto al valore dell'attivo.

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

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

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

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

La funzione Z è stata impiegata per analizzare la situazione della Società ARST S.p.A. sia in termini consuntivi, riferiti al periodo 2018-2020, sia in termini prospettici che relativamente al budget 2021. Questi sono i risultati ottenuti:

MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI 2017-2020 (Tab. 16.6)

DATI	2017	2018	2019	2020
capitale circolante netto	33.648.902	27.844.706	18.261.880	20.492.041
totale attività	122.175.530	107.421.817	150.260.295	145.520.755
riserve	28.180.509	18.782.033	18.805.421	18.885.923
ebit	(7.055.516)	(1.998.826)	1.582.073	2.737.360
patrimonio netto	19.601.033	19.624.420	19.704.923	19.948.789
totale passività	122.175.530	107.421.817	150.260.295	145.520.755
ricavi	111.509.425	121.154.787	124.572.998	116.213.929

VARIABILI	2017	2018	2019	2020
X1	0,275	0,259	0,122	0,141
X2	0,231	0,175	0,125	0,130
X3	(0,058)	(0,019)	0,011	0,019
X4	0,160	0,183	0,131	0,137
X5	0,913	1,128	0,829	0,799
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	0,546	0,513	0,241	0,279
variabile x2	2,270	1,721	1,232	1,277
variabile x3	(0,113)	(0,036)	0,021	0,037
variabile x4	0,514	0,586	0,420	0,439
variabile x5	3,685	4,553	3,347	3,224
Totale Z score	6,902	7,337	5,260	5,256

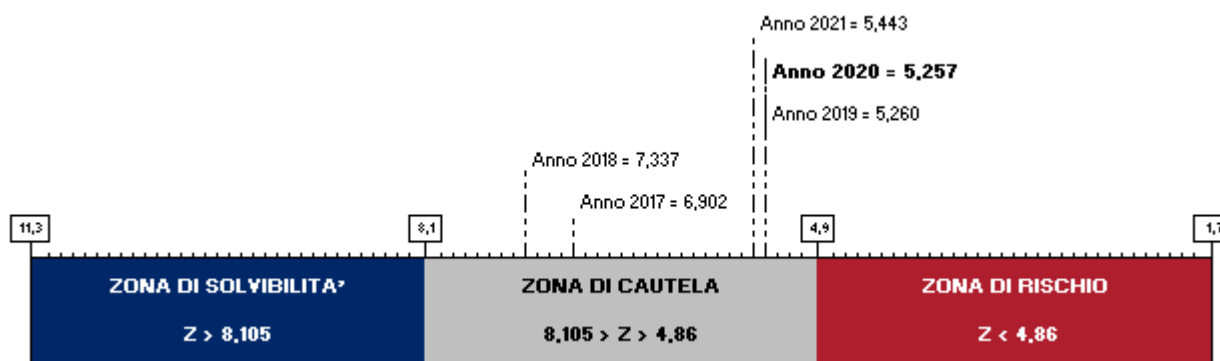
MODELLO Z-SCORE. DATI E VARIABILI BUDGET 2021 (Tab. 16.7)

DATI	2021
attività a breve	63.545.190
passività a breve	48.318.406
capitale circolante netto	15.226.784
totale attività	131.556.714
riserve	13.630.659
ebit	(2.782.896,00)
patrimonio netto	14.693.525
totale passività	131.556.714
ricavi	126.343.662

VARIABILI	2021
X1	0,116
X2	0,104
X3	(0,021)
X4	0,112
X5	0,960
moltiplicatore X1	1,981
moltiplicatore X2	9,841
moltiplicatore X3	1,951
moltiplicatore X4	3,206
moltiplicatore X5	4,037
variabile x1	0,229
variabile x2	1,020
variabile x3	(0,041)
variabile x4	0,358
variabile x5	3,877
Totale Z score	5,443

Nell'infografica che segue sono riportati sinteticamente i risultati sulla base dei consuntivi di esercizio 2018-2020 e del budget 2021. Le probabilità di crisi aumentano da sinistra verso destra.

MODELLO Z-SCORE. PUNTEGGI 2017-2021 (Graf. 16.1)



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

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

Gli indicatori di natura finanziaria sono stati individuati:

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

Gli indicatori di natura gestionale sono individuati:

- a) nella instabilità della struttura amministrativo-esecutiva, con la perdita di amministratori o di dirigenti chiave senza riuscire a sostituirli;
- b) nella perdita di mercati fondamentali, di contratti di distribuzione, di concessioni o di fornitori importanti;

- c) nella inadeguata composizione numerica e qualitativa del fattore lavoro;
d) nella difficoltà nel conservare il normale flusso di approvvigionamento da importanti fornitori.

Gli indicatori di altra natura sono individuati:

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

PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI ESERCIZIO 2020 (Tab. 16.8)

DESCRIZIONE DEL RISCHIO	PROBABILITA'				
	impossibile	improbabile	Poco probabile	probabile	certo
situazione di deficit patrimoniale o di capitale circolante netto negativo;		X			
prestiti a scadenza fissa e prossimi alla scadenza senza che vi siano prospettive verosimili di rinnovo o di rimborso; oppure eccessiva dipendenza da prestiti a breve termine per finanziare attività a lungo termine;	X				
indicazioni di cessazione del sostegno finanziario da parte dei finanziatori e altri creditori;	X				
bilanci storici o prospettici che mostrano cash flow negativi;				X	
principali indici economico-finanziari negativi			X		
consistenti perdite operative o significative perdite di valore delle attività che generano cash flow;			X		
incapacità di saldare i debiti alla scadenza;		X			
cambiamento delle forme di pagamento concesse dai fornitori dalla condizione "a credito" alla condizione "pagamento alla consegna";		X			
incapacità di ottenere finanziamenti per lo sviluppo di nuovi prodotti ovvero per altri investimenti necessari.	X				

perdita di amministratori o di dirigenti chiave senza riuscire a sostituirli;	X				
perdita di mercati fondamentali, di contratti di distribuzione, di concessioni o di fornitori importanti	X				
difficoltà nell'organico del personale o difficoltà nel mantenere il normale flusso di approvvigionamento da importanti fornitori			X		
capitale ridotto al di sotto dei limiti legali o non conformità ad altre norme di legge;	X				
contenziosi legali e fiscali che, in caso di soccombenza, potrebbero comportare obblighi di risarcimento che l'impresa non è in grado di rispettare;	X				
modifiche legislative o politiche governative dalle quali si attendono effetti sfavorevoli all'impresa			X		

PRINCIPIO DI REVISIONE N.570 - ANALISI BUDGET 2021 (Tab. 16.9)

DESCRIZIONE DEL RISCHIO	PROBABILITA'				
	impossibile	improbabile	Poco probabile	probabile	certo
situazione di deficit patrimoniale o di capitale circolante netto negativo;		X			
prestiti a scadenza fissa e prossimi alla scadenza senza che vi siano prospettive verosimili di rinnovo o di rimborso; oppure eccessiva dipendenza da prestiti a breve termine per finanziare attività a lungo termine;	X				
indicazioni di cessazione del sostegno finanziario da parte dei finanziatori e altri creditori;	X				
bilanci storici o prospettici che mostrano cash flow negativi;			X		
principali indici economico-finanziari negativi				X	
consistenti perdite operative o significative perdite di valore delle attività che generano cash flow;			X		
incapacità di saldare i debiti alla scadenza;		X			
cambiamento delle forme di pagamento concesse dai fornitori dalla condizione "a credito" alla condizione "pagamento alla consegna";		X			

incapacità di ottenere finanziamenti per lo sviluppo di nuovi prodotti ovvero per altri investimenti necessari.	X				
perdita di amministratori o di dirigenti chiave senza riuscire a sostituirli;	X				
perdita di mercati fondamentali, di contratti di distribuzione, di concessioni o di fornitori importanti	X				
difficoltà nell'organico del personale o difficoltà nel mantenere il normale flusso di approvvigionamento da importanti fornitori			X		
capitale ridotto al di sotto dei limiti legali o non conformità ad altre norme di legge;	X				
contenziosi legali e fiscali che, in caso di soccombenza, potrebbero comportare obblighi di risarcimento che l'impresa non è in grado di rispettare;	X				
modifiche legislative o politiche governative dalle quali si attendono effetti sfavorevoli all'impresa			X		

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

DESCRIZIONE	ESERCIZIO 2020	BUDGET 2021
impossibile	7	7
improbabile	3	3
poco probabile	4	4
probabile	1	1
certo	0	0

Conclusioni Finali

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

- il rischio di fallibilità, elaborato con il modello "Z Score", adattato alla realtà italiana, si **sia, per ARST, costantemente ridotto a partire dal 2016 (Z=6,035) tale da essere arrivato, nel 2018, a ridosso della soglia di piena solvibilità (Z=7,337). Lo Z Score per il 2020 (Z=5,257)** pur tenendo conto di quanto accaduto nell'esercizio, **si colloca a un**

livello di solvibilità appena inferiore al 2019, ma ancora all'interno della finestra di solvibilità così come per l'esercizio 2021;

- 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 2021 che **il rischio di crisi aziendale sia poco probabile.**

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

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

Va evidenziato che l'esercizio 2021 potrà chiudersi con un risultato nettamente migliore qualora venga confermato il riconoscimento dei ristori per mancati introiti da Titoli di Viaggio almeno pari a quanto spettante per il 2020.

Negli ultimi mesi del 2021 sono inoltre in corso diversi confronti con la RAS per il rinnovo contrattuale dei servizi automobilistici e per la firma del contratto novennale dei servizi ferroviari.

Per tutti i motivi **esposti si ritiene di affermare che pur in uno scenario 2021 che presenta ancora fattori di incertezza sia da considerare trascurabile il rischio che possa venir meno la continuità aziendale e la conseguente piena solvibilità della Società.**

Delibera

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, l'Amministratore Unico propone di assumere la seguente deliberazione:

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

- esaminato il progetto di Bilancio d'Esercizio al 31 dicembre 2020, da cui risulta una utile pari a 243.866 euro (utile di 80.502 euro nel 2019);
- 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 2020 e i relativi allegati;
3. di accantonare a riserva legale l'utile dell'Esercizio;
4. di conferire all'Amministratore Unico ogni più ampio potere, affinché, con l'osservanza dei termini e delle modalità di legge, dia esecuzione alla presente deliberazione.

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

Dott. Roberto Neroni

Amministratore Unico



muoviamo la sardegna

GESTIONE RESPONSABILE DELLA SOSTENIBILITA' 2020

CAGLIARI 22 DICEMBRE 2021

RESPONSABILITA' SOCIALE 2020

Il tema della sostenibilità e della Responsabilità Sociale d'Impresa è da diversi anni al centro delle politiche internazionali e consiste nell'impegno delle imprese a contribuire allo sviluppo economico e sostenibile della società e delle comunità in cui operano, attraverso politiche a favore dei propri stakeholder (clienti, fornitori, lavoratori, famiglie, comunità locali) e dell'ambiente.

La Responsabilità Sociale d'Impresa o CSR (Corporate Social Responsibility) che raggruppa le implicazioni di natura etica e sociale all'interno della visione strategica dell'impresa, è stata progressivamente assorbita dal più ampio e trasversale tema della "sostenibilità" all'interno della quale si collocano in particolare anche le politiche ambientali ed energetiche legate ad una visione più globale delle attività svolte dalle imprese.

Come evidenziato nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), la pandemia di Covid-19 è sopraggiunta in un momento storico in cui era già evidente e condivisa la necessità di adattare l'attuale modello economico verso una maggiore sostenibilità ambientale e sociale. La pandemia, e la conseguente crisi economica, hanno spinto l'UE a formulare una risposta coordinata a livello sia congiunturale, con la sospensione del Patto di Stabilità e ingenti pacchetti di sostegno all'economia adottati dai singoli Stati membri, sia strutturale, in particolare con il lancio a luglio 2020 del programma Next Generation EU (NGEU)

L'emergenza sanitaria da COVID -19 esplosa nei primi mesi del 2020, ha dato maggiore profondità e significato alla sostenibilità, ha rivoluzionato e stravolto i modi di vivere delle persone mettendo in evidenza la stretta connessione tra benessere individuale e collettivo, ambiente e società.

In tutto questo periodo, la sostenibilità del TPL è emersa con particolare forza tenuto conto che è stato uno dei pochi settori economici che non ha interrotto mai le proprie attività affermando con pienezza non solo la propria capacità di resilienza ma, anche e soprattutto, il proprio ruolo di servizio essenziale di interesse economico generale in grado di rispondere, in una situazione eccezionale di crisi socio-sanitaria, ai nuovi bisogni di mobilità e sicurezza manifestati da cittadini, studenti e lavoratori.

LA SOSTENIBILITA' IN ARST

Per ARST la responsabilità sociale e la sostenibilità sono diventati punti cardine per affrontare l'emergenza sanitaria nelle diverse fasi e rappresentano un'ulteriore spinta per rafforzare l'impegno dell'azienda a tutelare i passeggeri e garantire la sicurezza dei dipendenti.

L'ARST ha agito tempestivamente e conformemente ai protocolli e alle politiche in materia di gestione delle emergenze e crisi aziendali mettendo in atto delle misure allo scopo di garantire la sicurezza e la salute dei dipendenti in relazione al proprio ambiente di lavoro. Tra le misure adottate si ricorda l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e l'effettuazione di interventi di sanificazione straordinaria quotidiana di mezzi, stazioni e depositi, disponendo ed estendendo, ove possibile, il ricorso alla modalità dello smart working per il personale amministrativo al fine di assicurare la continuità operativa. Una particolare attenzione è stata rivolta alla costante verifica sul rispetto dei requisiti ambientali dei trattamenti applicati e dei prodotti acquistati.

ARST, attraverso campagne di comunicazione rivolte in parallelo agli stakeholder esterni, ha informato i propri dipendenti e gli stakeholder in merito alle misure e alle regole anti contagio.

In materia ambientale, in un contesto nel quale sono particolarmente rilevanti le risorse messe a disposizione dal PNRR e che saranno previste pure dalla prossima programmazione comunitaria, l'ARST si inserisce in uno scenario di sviluppo tecnologico ed organizzativo legato alle 2 transizioni epocali, digitale ed energetica, in corso in Italia. Infatti, all'Azienda è stato riconosciuto a livello nazionale un importantissimo ruolo di guida verso la transizione ferroviaria per la trazione ad idrogeno dei nuovi treni.

In questo contesto si inserisce il Just Transition Fund (JTF), un nuovo strumento finanziario che mira a fornire sostegno ai territori che devono far fronte a gravi sfide socio-economiche derivanti dalla transizione verso la neutralità climatica. In particolare, esso è volto a garantire che il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici assunti nell'ambito dell'European Green Deal - finalizzato a rendere l'UE climaticamente neutra entro il 2050 - avvenga in modo equo e non lasci indietro nessuno.

Al fine di conseguire l'obiettivo di una neutralità climatica dell'UE in modo efficace ed equo, il Fondo per una transizione giusta fornirà sovvenzioni nelle regioni e nei settori che sono maggiormente esposti alle ripercussioni della transizione a causa della loro dipendenza dai combustibili fossili e dai processi industriali ad alta intensità di gas a effetto serra.

L'Italia ha indicato l'area del Sulcis Iglesiente e l'area di Taranto quali destinatarie della propria quota del JTF, con una dotazione di circa un miliardo di euro. Delle proposte pervenute, 23 riguardano il Sulcis Iglesiente. Le proposte pervenute nei tempi previsti saranno esaminate da una commissione di esperti di sviluppo territoriale e transizione green provenienti dalle

strutture tecniche del ministro per il Sud. Si terrà conto della coerenza con l'oggetto, l'ambito di applicazione, l'obiettivo specifico e le finalità del JTF (art 1, 2 e 8 del Regolamento UE 2021/1056 che istituisce il JTF), della capacità delle proposte di far fronte alle sfide economiche e sociali del territorio al quale si riferiscono e della rilevanza rispetto ai fabbisogni delle due aree documentati dai proponenti o da dati e pubblicazioni accessibili.

ARST nell'ambito del Just Transition Fund relativo al Sulcis, ha sviluppato progetti di grande rilievo infrastrutturale per il territorio in quesitone, centrati su innovazione, ricerca, sostenibilità, energie rinnovabili, nel quadro di una visione complessiva che riguarda anche le politiche attive per il lavoro e sviluppo sostenibile, al fine di garantire la rigenerazione urbana e la tutela del territorio.

Nel settore del trasporto passeggeri su gomma, con lo sviluppo della trazione elettrica negli autobus, l'operatore di gran lunga prevalente nel mercato di riferimento principale a livello regionale è ancora ARST con oltre 42 autobus elettrici in via di affidamento e risorse per ulteriori decine di autobus elettrici o ibridi.

ARST SI PRESENTA

STORIA DI ARST



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

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

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

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

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

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

Il **25 ottobre 2010** nasce l'azienda unica a seguito della fusione per incorporazione di ARST Gestione Fds Srl in **Arst SpA**. La nuova società di trasporti, con circa 2500 dipendenti, si attesta tra le aziende più grosse in Italia. Tra gli obiettivi della nuova azienda un servizio migliore a partire da pendolari e studenti.

La nascita dell'Azienda Unica rappresenta un passo importante per la gestione e lo sviluppo competitivo dei trasporti dell'isola che vede sotto un'unica gestione il Trasporto Pubblico Locale gommato extraurbano ed urbano, ferroviario e metrotranviario.

La nuova ARST SpA può effettuare, oltre ai servizi su gomma e rotaia, anche attività quali di trasporto marittimo, fluviale, lacuale e di cabotaggio, aereo ed elicotteristico.

MISSION

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

PROFILO

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

I SISTEMI DI GESTIONE E LE CERTIFICAZIONI

Carta della Mobilità

La Carta della Mobilità di ARST SpA è il documento esplicativo delle modalità di accesso al servizio, delle procedure di reclamo e di rimborso, degli standard di qualità dei metodi di monitoraggio della qualità, adottati dall'Azienda nell'ottica di un costante incremento dei livelli qualitativi del servizio offerto al Cliente.

La Carta è redatta facendo riferimento, per quanto applicabile ad ARST SpA, ai seguenti documenti normativi e di indirizzo:

- Direttiva del Presidente del Consiglio del 27 gennaio 1994 "Principi generali sulla erogazione dei servizi pubblici".
- Decreto Legislativo 422/97 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art.4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59".
- Legge n. 281 del 30 luglio 1998 "Disciplina dei diritti e doveri dei consumatori e degli utenti".
- Decreto del Presidente del Consiglio del 30 dicembre 1998 — "Schema generale di riferimento per la predisposizione della Carta dei Servizi pubblici del settore trasporti".
- Legge Regionale n.21 del 7 dicembre 2005 — "Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna".

— Regolamento (CE) n.1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai “diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”.

La Carta della Mobilità è disponibile sul sito web aziendale: www.arst.sardegna.it

Sistema di Gestione per la Qualità

Per rispondere alle esigenze di rinnovamento imposte dalle mutate richieste del mercato e della Clientela, ARST SpA ha deciso di perseguire la “**Qualità del Servizio**” come fattore strategico fondamentale per garantire la crescita dell’azienda, impegnandosi in attività di sviluppo organizzativo mirate al miglioramento della Qualità, con l’istituzione e il mantenimento di un Sistema di Gestione della Qualità in conformità alla **Norma UNI EN ISO 9001:2015**, per le sedi territoriali automobilistiche di Cagliari, Oristano, Iglesias/Carbonia, Nuoro. Sono state, inoltre, avviate le attività per conseguire la certificazione anche per la Metrotranvia.

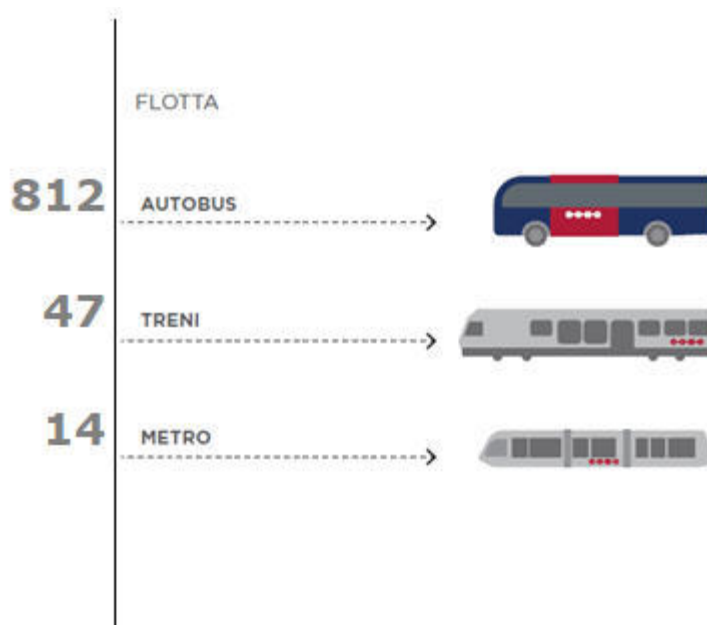
Sistema di Gestione Integrata Sicurezza/Qualità

Sono state avviate le attività per l’implementazione di un **sistema di gestione integrato Sicurezza/Qualità** riferito all’intera Azienda. Durante l’anno 2020 si sono svolte le interviste ai responsabili dei vari settori e si prevede di concludere le attività entro il 2022.

Avvio implementazione L. 231

Nel corso del 2020 sono state avviate le attività relative a tale implementazione che hanno subito un brusco rallentamento in seguito all’emergenza epidemiologica COVID-19. Si prevede di concludere tali attività nel 2022.

ARST IN CIFRE



Passeggeri Trasportati

Passeggeri per anno 11.411.539

Passeggeri per giorno 35.600

TPL- Bus Servizi Extraurbani (infografica)

Totale Km rete 15.000

Corse per giorno 3.500

Fermate unidirezionali 3.000

Percorrenze annue Programmate Km 35.660.000

Percorrenze annue Ridefinite Covid-19 Km 31.500.000

TPL - Bus Servizi Urbani (infografica)

Totale Km rete 350

Corse per giorno 600

Fermate unidirezionali 700

Percorrenze annue Programmate Km 2.100.000

Percorrenze annue Ridefinite Covid-19 Km 1.900.000

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

TPL Treno (infografica)

Totale Km rete 168,90 Km

Sassari – Alghero 30,10 Km

Sassari – Sorso 9,90 Km

Macomer – Nuoro 57,80 Km

Monsezzato – Isili 71,10 Km

Percorrenze annue 883.755 Km

TPL – Metro (infografica)

Totale Km rete 16,6 Km

Cagliari 12,3 Km

Sassari 4,3 Km

Corse per giorno 343

Fermate 21

Percorrenze annue 572.874 Km

Trenino Verde – Ferrovia Turistica (infografica rete TVS)

(mettere infografica presentazione Trenino Verde)

Totale Km rete 438,70 Km

Sassari – Tempio – Palau 150,70 Km

Macomer – Bosa 46,00 Km

Isili – Sorgono 83,00 Km

Mandas – Arbatax

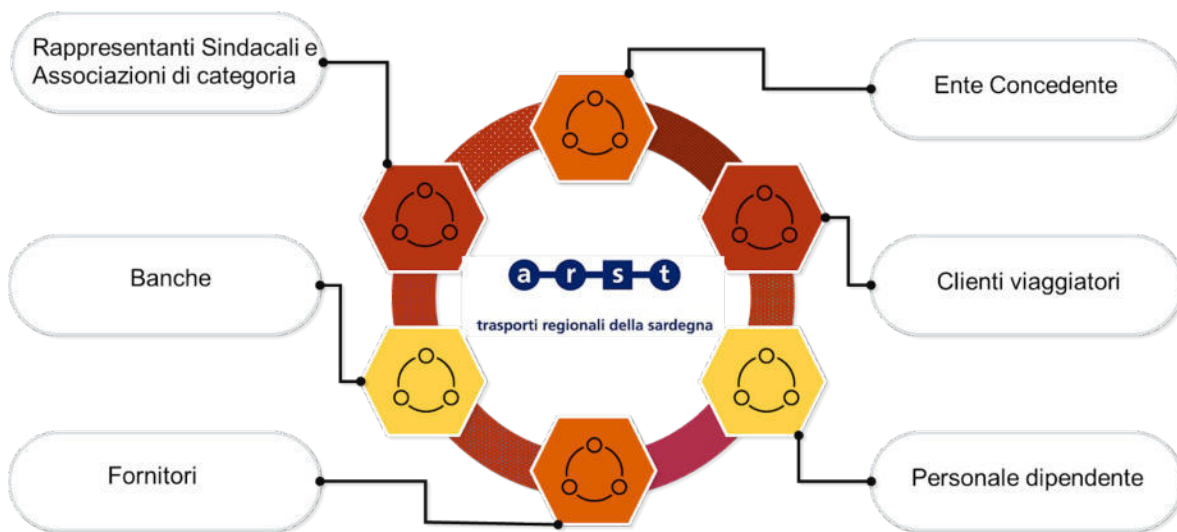
159,00 Km

DIMENSIONE SOCIALE

GLI STAKEHOLDER DI ARST

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER DI ARST

Si presentano di seguito le principali tipologie di stakeholder di ARST



LE RELAZIONI CON GLI STAKEHOLDER

Per ciascuna tipologia di stakeholder ARST ha individuato i temi rilevanti nella relazione su cui lavorare per rinforzare il dialogo.

TEMI RILEVANTI NELLA RELAZIONE CON ARST

ENTE CONCEDENTE - REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

- Condizioni contrattuali in termini di corrispettivo e requisiti di qualità del servizio

CLIENTI VIAGGIATORI

- Capacità di soddisfare i bisogni dei clienti Viaggiatori (pendolari, studenti, lavoratori...)
- Frequenza, qualità e affidabilità del servizio
- Informazione e comunicazione sui servizi
- Sicurezza del servizio offerto
- Frequenza e affidabilità del servizio

PERSONALE DIPENDENTE

- Rispetto del contratto PERSONALE Viaggiante e non viaggiante
- Condizioni di lavoro in termini di orario, turni e sicurezza
- Rapporto di lavoro e aspetti legati alla retribuzione
- Percorso di crescita e sviluppo della professionalità, formazione e sviluppo delle competenze
- Dialogo con il management aziendale, senso di appartenenza e motivazione
- Flessibilità e smart working

FORNITORI E ISTITUTI DI CREDITO

- Corrispettivo, tempi di pagamento
- Affidabilità, solidità e reputazione

RAPPRESENTANTI SINDACALI E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

- Coinvolgimento e partecipazione
- Capacità di realizzare le istanze rappresentate

CLIENTI VIAGGIATORI

Per evidenti ragioni, nel 2020 non è stato possibile effettuare la consueta indagine di Customer Satisfaction. In compenso sono tuttavia stati presentati i risultati dell'indagine svolta nel 2019 dalla quale sono emerse con tutta evidenza da parte dei viaggiatori, numerose e diffuse valutazioni molto positive sull'azione aziendale. In particolare, il giudizio complessivo sul servizio offerto da ARST è positivo con valutazione sufficiente nel 34% dei casi, buono nel 43% e ottimo nel 6%; ciò conduce ad una percentuale di valutazioni positive dell'83%. Un risultato che da' riscontro a tutti gli sforzi che quotidianamente tutte le donne e uomini di ARST approfondono per garantire un servizio sempre più adeguato, pur con le limitazioni che sono state già ampiamente rappresentate. In termini di "utilizzatori" viene evidenziata la prevalenza dell'utenza femminile (in particolare nei servizi urbani) ed una forte presenza di giovanissimi (fino a 18 anni) e studenti (il 65% in ambito extraurbano).

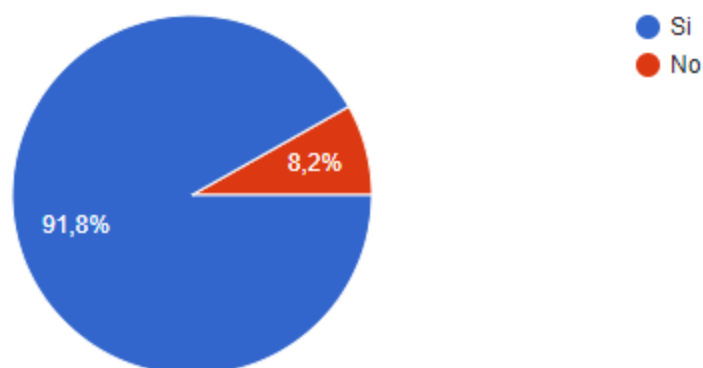
Nel 2020 è stato, invece, possibile effettuare un'indagine mirata alla **mobilità degli studenti**, attraverso circa 3.400 interviste su tutto il territorio regionale.

Indagine mobilità studenti dicembre 2020

Oltre 3.400 interviste

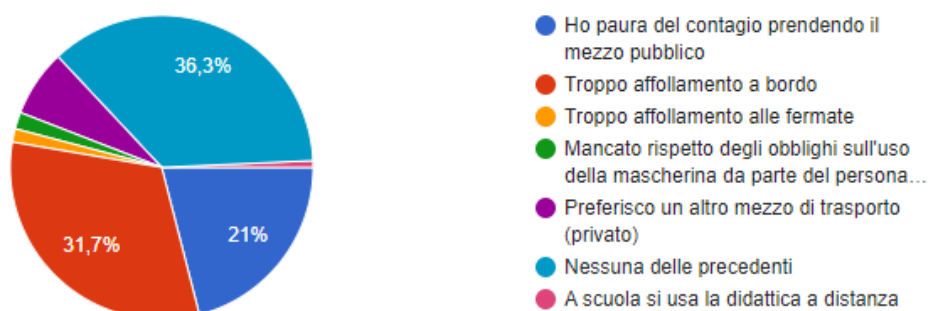
Quando è iniziato il nuovo anno scolastico hai ripreso a viaggiare con ARST?

3.437 risposte



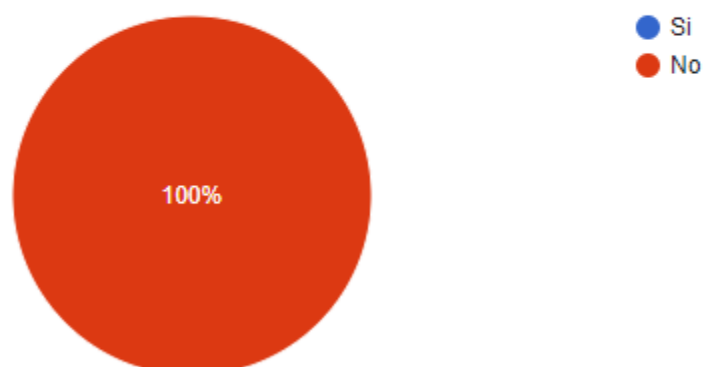
Perché non hai ripreso a viaggiare con i mezzi ARST?

281 risposte



Quando riprenderà la didattica in presenza viaggerai di nuovo con ARST?

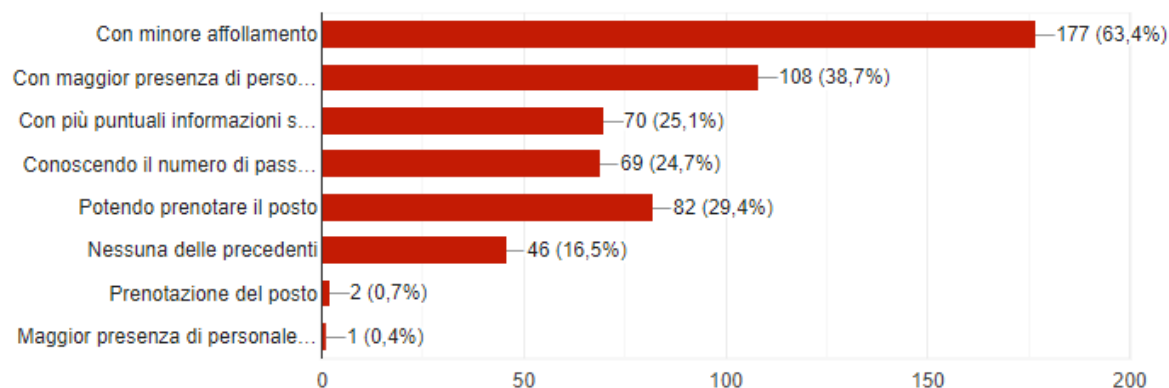
2 risposte



A quali condizioni torneresti a viaggiare con ARST?

(puoi selezionare più di una risposta)

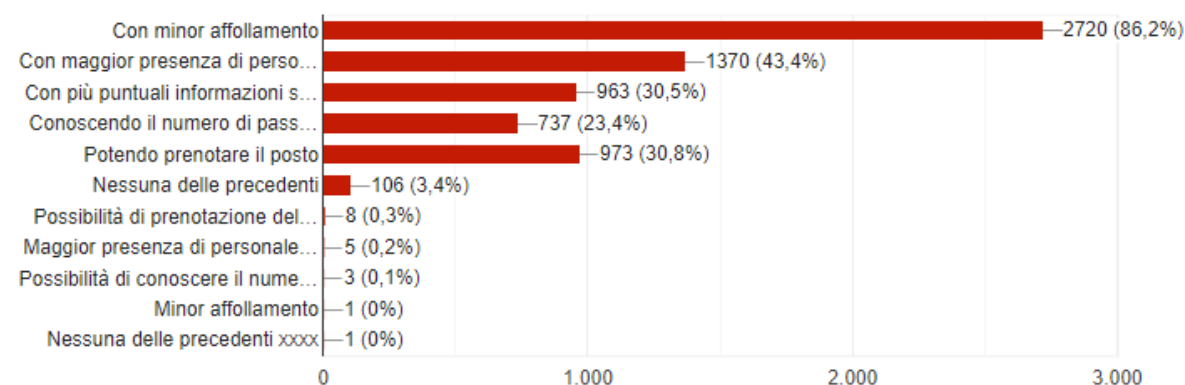
279 risposte



In che modo ti sentiresti più sicuro viaggiando con ARST?

(puoi selezionare più di una risposta)

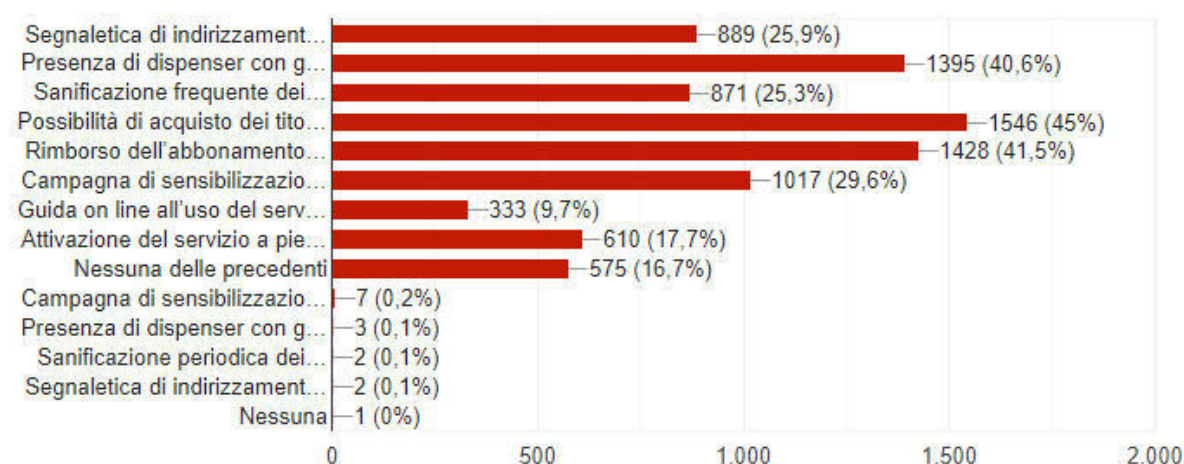
3.156 risposte



Sei a conoscenza delle seguenti azioni poste in essere da ARST in questa fase?

(puoi selezionare più di una risposta)

3.437 risposte

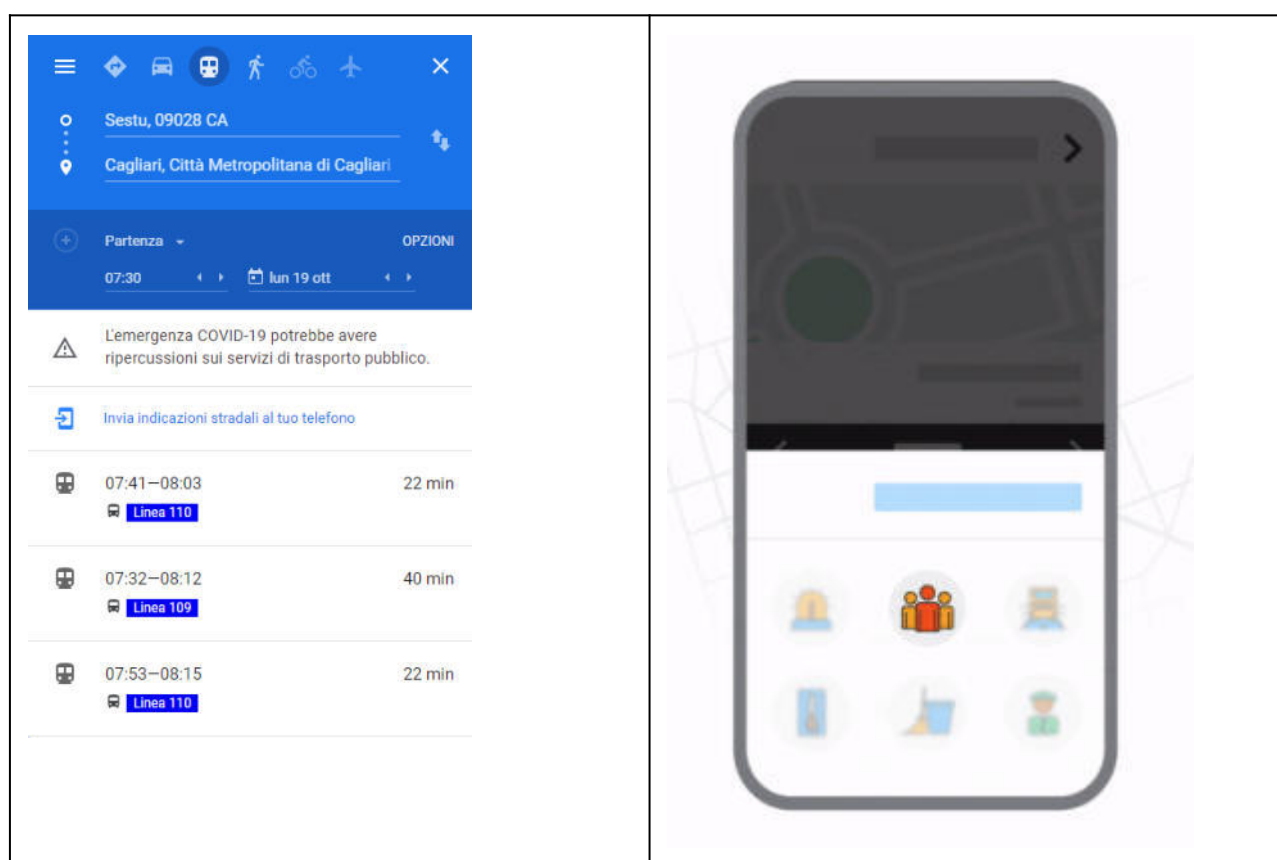


Digitalizzazione per la sicurezza dei viaggiatori

Hanno ricevuto un nuovo impulso tutti i progetti e relative attività connesse alla digitalizzazione, all'ulteriore dematerializzazione dei documenti, alla spinta definitiva verso la completa **transizione digitale della bigliettazione**.

La stessa pandemia ha impresso una fortissima accelerazione dell'**attivazione della Centrale Operativa aziendale** dalla quale è stato possibile monitorare in tempo reale l'indice di occupazione di un gran numero di autobus in circolazione in tutta la Regione e consentire così di intervenire in tutti quei casi nei quali le norme in termini di distanziamento, massima capacità di carico ed uso delle mascherine, sembravano non essere rispettate.

E' stato sviluppato il progetto per la creazione di un'Applicazione WEB che permette ai passeggeri di visualizzare lo stato di affollamento delle corse, monitorare e gestire il contingentamento dei posti a bordo dei mezzi e alle fermate, su tutti i servizi di trasporto gestiti da ARST.

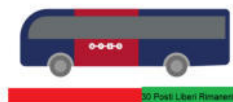


Crowd Alert

Crowd Alerts è un sistema che permette ai passeggeri di visualizzare tramite una piattaforma web lo stato di affollamento delle corse, in modo da permettere all'utenza di decidere se utilizzare o meno il servizio.

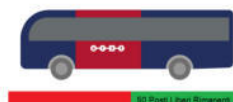
CORSE CON PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA

Corsa delle ore 7:00



***sono disponibili 30 posti su 55
prenota il tuo posto***

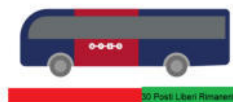
Corsa delle ore 7:30



***sono disponibili 50 posti su 55
prenota il tuo posto***

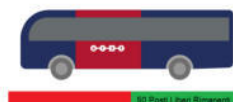
CORSE CON PRENOTAZIONE CONSIGLIATA

Corsa delle ore 8:00



***sono disponibili 30 posti su 55
prenota il tuo posto***

Corsa delle ore 8:30



***sono disponibili 50 posti su 55
prenota il tuo posto***

Interfaccia di prenotazione, esempio illustrativo e non esaustivo.

Comunicazioni ai clienti

INFOMOBILITA'

PERSONALE ARST



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

SITO INTERNET



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

MONITOR INFORMATIVI IN STAZIONE



Installati nelle stazioni di Cagliari Oristano Sanluri

PALINE ELETTRONICHE



paline elettroniche nei comuni di Alghero, Iglesias e Carbonia

TICKETING

MOBILE TICKETING



2 app per il mobile ticketing
DropTicket
Tabnet

RIVENDITE



oltre 550 rivendite distribuite su tutto il territorio regionale

SOCIAL NETWORKS

WHATSAPP



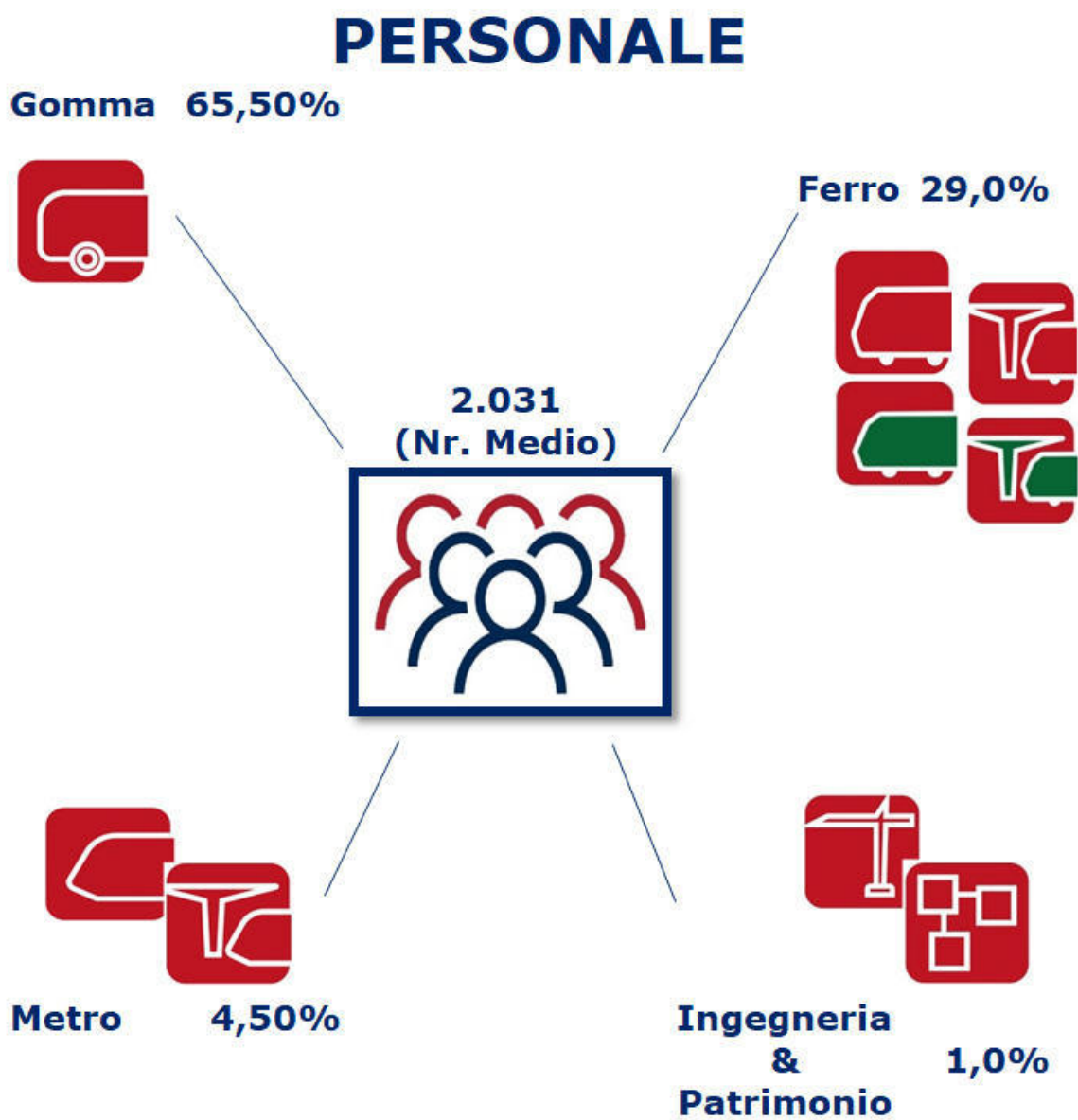
numero 3518374226 per tutte le informazioni all'utenza

FACEBOOK



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

PERSONALE DIPENDENTE



FORMAZIONE



29.000

ore totali

900

dipendenti
coinvolti



di cui 800 ore per aggiornamenti in materia Sicurezza

SICUREZZA SUL LAVORO



2,76%

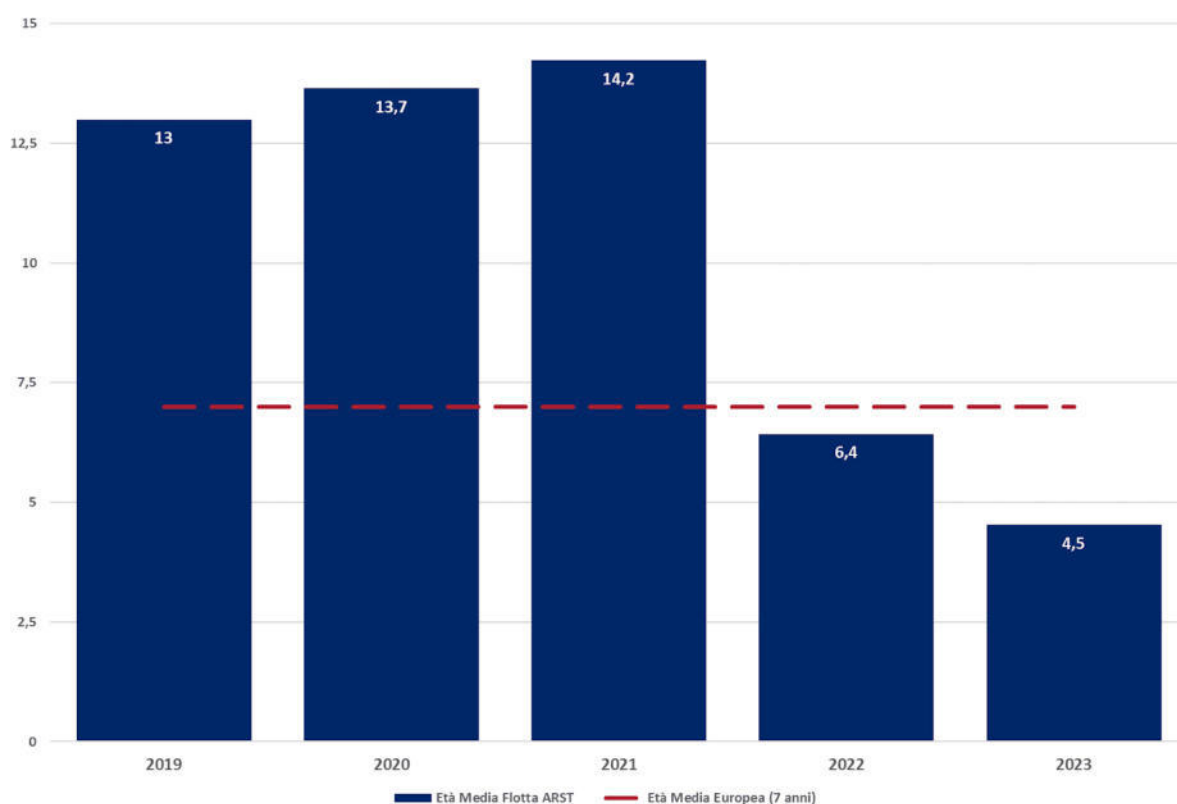
Tasso infortuni
sul lavoro

-24,32% rispetto al 2019

DIMENSIONE AMBIENTALE

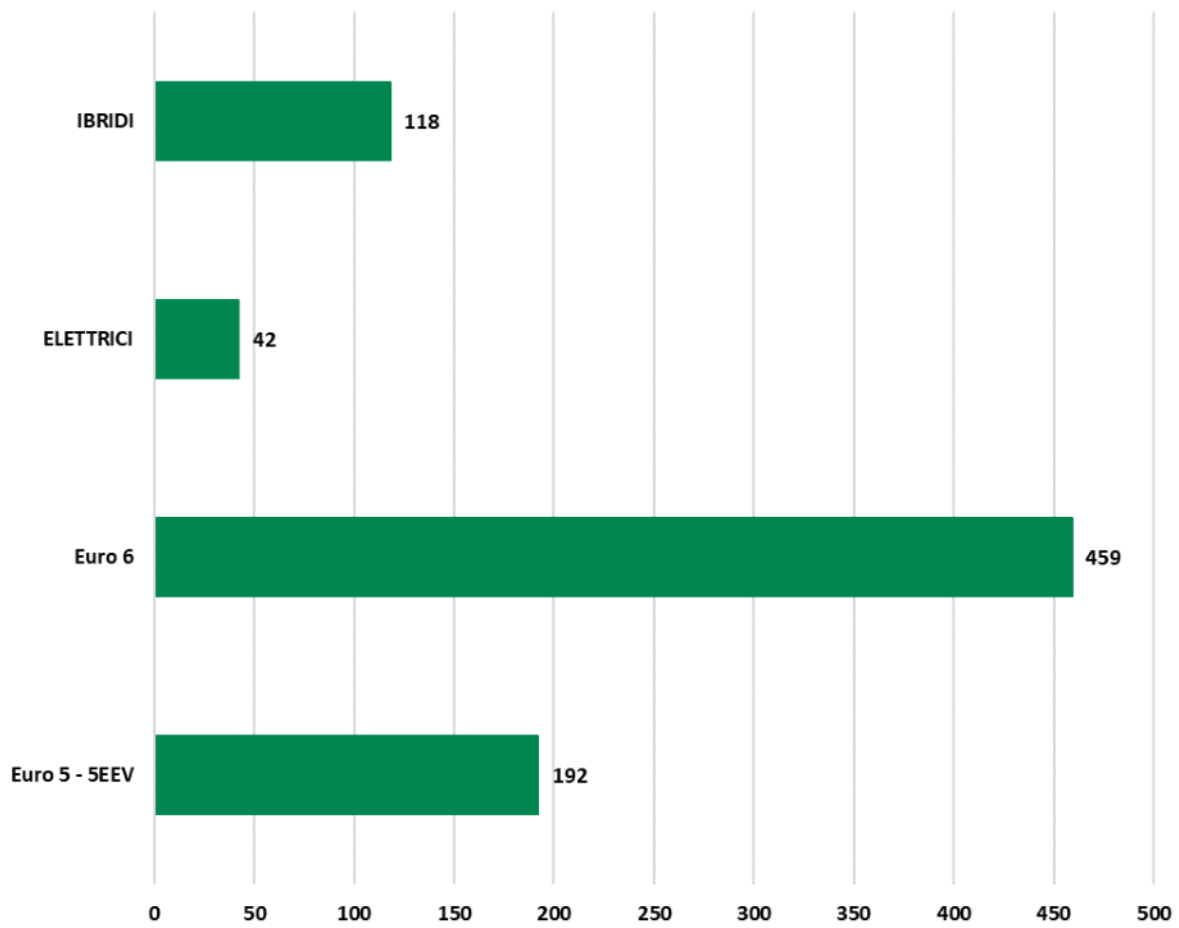
L'IMPEGNO DI ARST PER L'AMBIENTE

La gestione degli aspetti ambientali in ARST è orientata al miglioramento continuo, sia in termini di eliminazione e riduzione degli impatti sia di miglioramento delle prestazioni. I consumi energetici derivano prevalentemente dal gasolio per autobus e le emissioni in atmosfera derivano principalmente dai gas di scarico dei motori diesel del parco rotabile che utilizzano gasolio a basso tenore di zolfo (BTZ).



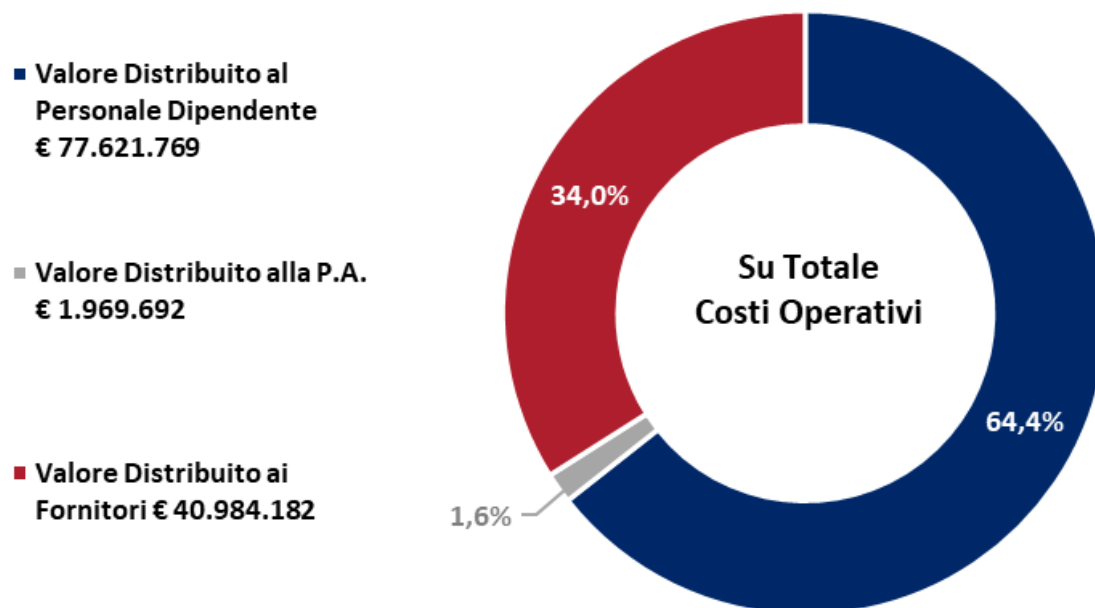
Al fine di ridurre i consumi energetici e le emissioni degli autobus, dal 2019 ARST ha avviato un piano di rinnovamento della flotta che porterà nel 2023 ad avere 550 nuovi autobus pari al 78% della flotta. Il 20% della nuova flotta sarà costituito da bus elettrici e ibridi.

FLOTTA AL 2023



DIMENSIONE ECONOMICO-SOCIALE

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST



IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE

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

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

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

Per analisi di impatto economico si intende la stima degli effetti che un particolare progetto o attività produce sull'economia di riferimento. Di seguito rappresentiamo, nel modo più realistico possibile, gli effetti che la presenza di ARST genera direttamente o indirettamente sul territorio in cui opera.

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

La spesa di riferimento scelta da ARST per valutare gli effetti prodotti sul territorio regionale è quella del valore economico distribuito al personale dipendente che opera e risiede interamente nella Regione Sardegna. Tale spesa, inoltre, rappresenta la voce principale dei costi operativi (64,4%).

Il Moltiplicatore preso come riferimento è $k = 1/(1-c)$ dove $(1-c)$ è la Propensione Marginale al Risparmio che in Italia si attesta per il 2020 a **0,158** (fonte Rapporto Annuale Istat 2021).



In conclusione il Valore distribuito da ARST al personale dipendente genera un PIL indotto sul territorio di oltre 491 Milioni di euro che rappresenta il 1,53% del PIL regionale stimato per il 2020 in 32,12 Milardi di euro.*

*Valore calcolato con riferimento al PIL Sardegna anno 2019 pari a euro 34,916 Miliardi (sito web RAS) diminuito del 8% (Bankitalia Relazione anno 2021).

NOTA INTEGRATIVA

Stato Patrimoniale (Tab. 18.1)

(Tab. 18.1/a)

ATTIVO	31/12/2020	31/12/2019
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	12.675	16.813
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	112.527.949	103.238.532
7) Altre	0	67.063
Totale immobilizzazioni immateriali	112.540.624	103.322.408
II - Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	27.116.455	28.767.661
2) Impianti e macchinario	452.874	519.137
3) Attrezzature industriali e commerciali	48.187.780	54.170.021
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	14.060.534	12.788.448
Totale immobilizzazioni materiali	89.817.643	96.245.267
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) Partecipazioni in		
d-bis) Altre imprese	2.150	2.150
Totale partecipazioni (1)	2.150	2.150
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	2.150	2.150
Totale immobilizzazioni (B)	202.360.417	199.569.825
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I) Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	18.274.990	17.283.334
5) Acconti	232.061	225.176
Totale rimanenze	18.507.051	17.508.510
II) Crediti		
1) Verso clienti		
Esigibili entro l'esercizio successivo	20.360.279	22.524.623
Totale crediti verso clienti	20.360.279	22.524.623
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	26.307.557	18.626.528
Totale crediti verso controllanti	26.307.557	18.626.528
5-bis) Crediti tributari		
Esigibili entro l'esercizio successivo	680.622	557.273
Totale crediti tributari	680.622	557.273
5-quater) Verso altri		

Esigibili entro l'esercizio successivo	2.243.407	2.944.439
Esigibili oltre l'esercizio successivo	233.417	231.982
Totale crediti verso altri	2.476.824	3.176.421
Totale crediti	49.840.282	44.899.845
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	66.972.375	53.429.754
3) Danaro e valori in cassa	164.986	127.663
Totale disponibilità liquide	67.137.361	53.557.417
Totale attivo circolante (C)	135.484.694	115.965.772
D) RATEI E RISCONTI	1.213.446	1.396.038
TOTALE ATTIVO	339.058.557	316.931.635

(Tab. 18.1/b)

PASSIVO	31/12/2020	31/12/2019
A) PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale	819.000	819.000
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
III - Riserve di rivalutazione	8.898.490	8.898.490
IV - Riserva legale	188.574	108.072
V - Riserve statutarie	0	0
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	5.238.627	5.238.627
Riserva avanzo di fusione	4.560.232	4.560.232
Totale altre riserve	9.798.859	9.798.859
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	0	0
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	243.866	80.502
Perdita ripianata nell'esercizio	0	0
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	0	0
Totale patrimonio netto	19.948.789	19.704.923
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
4) Altri	8.843.009	5.556.496
Totale fondi per rischi e oneri (B)	8.843.009	5.556.496
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	19.589.657	23.291.243
D) DEBITI		
4) Debiti verso banche		
Esigibili entro l'esercizio successivo	15.201.999	8.701.091
Totale debiti verso banche (4)	15.201.999	8.701.091
7) Debiti verso fornitori		
Esigibili entro l'esercizio successivo	35.424.434	36.375.500
Totale debiti verso fornitori (7)	35.424.434	36.375.500
12) Debiti tributari		
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.793.538	2.682.762
Totale debiti tributari (12)	1.793.538	2.682.762
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
Esigibili entro l'esercizio successivo	2.974.727	2.660.895
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale (13)	2.974.727	2.660.895
14) Altri debiti		
Esigibili entro l'esercizio successivo	9.135.567	5.974.572
Totale altri debiti (14)	9.135.567	5.974.572
Totale debiti (D)	64.530.265	56.394.820
E) RATEI E RISCONTI	226.146.837	211.984.153
TOTALE PASSIVO	339.058.557	316.931.635

Conto Economico (Tab. 18.2)

	31/12/2020	31/12/2019
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	109.366.711	121.552.530
5) Altri ricavi e proventi		
Altri	28.848.471	32.749.545
Totale altri ricavi e proventi	28.848.471	32.749.545
Totale valore della produzione	138.215.182	154.302.075
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	21.389.584	27.559.276
7) Per servizi	23.438.092	27.315.903
8) Per godimento di beni di terzi	193.344	6.027.628
9) Per il personale:		
a) Salari e stipendi	54.128.066	58.345.758
b) Oneri sociali	18.183.253	18.958.656
c) Trattamento di fine rapporto	4.078.140	4.264.032
e) Altri costi	583.989	347.471
Totale costi per il personale	76.973.448	81.915.917
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	81.975	148.520
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	8.698.784	6.230.790
d) Svalutazione crediti attivo circolante e disponibilità liquide	0	1.064.461
Totale ammortamenti e svalutazioni	8.780.759	7.443.771
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-991.658	-984.984
12) Accantonamenti per rischi	3.704.613	0
14) Oneri diversi di gestione	1.989.640	2.128.370
Totale costi della produzione	135.477.822	151.405.881
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	2.737.360	2.896.194
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16) Altri proventi finanziari:		
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
Altri	0	33.448
Totale proventi finanziari da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0	33.448
d) Proventi diversi dai precedenti		
Altri	10.073	0
Totale proventi diversi dai precedenti	10.073	0
Totale altri proventi finanziari	10.073	33.448
17) Interessi e altri oneri finanziari		
Altri	1.772.812	2.497.211
Totale interessi e altri oneri finanziari	1.772.812	2.497.211
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+-17-bis)	-1.762.739	-2.463.763
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA'		

FINANZIARIE:		
Totale rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18-19)	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+-C+-D)	974.621	432.431
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
Imposte correnti	677.323	351.929
Imposte relative ad esercizi precedenti	53.432	0
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	730.755	351.929
21) UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	243.866	80.502

Rendiconto Finanziario (Tab. 18.3)

RENDICONTO FINANZIARIO (FLUSSO REDDITUALE CON METODO INDIRETTO)		
	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente
A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	243.866	80.502
Imposte sul reddito	730.755	351.929
Interessi passivi/(attivi)	1.762.739	2.463.763
(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	2.737.360	2.896.194
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	3.704.613	0
Ammortamenti delle immobilizzazioni	8.780.759	6.379.310
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	0	0
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazioni monetarie	0	0
Altre rettifiche in aumento / (in diminuzione) per elementi non monetari	0	1.064.461
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	12.485.372	7.443.771
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	15.222.732	10.339.965
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(998.541)	(976.641)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	2.164.344	1.002.575
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(951.066)	2.500.647

Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	182.592	198.264
Incremento/(Decremento) ratei e risconti passivi	14.162.684	27.815.596
Altri decrementi / (Altri incrementi) del capitale circolante netto	(5.249.933)	1.043.846
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	9.310.080	31.584.287
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	24.532.812	41.924.252
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(1.762.739)	(2.463.763)
(Imposte sul reddito pagate)	0	0
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	(4.119.686)	(3.742.317)
Altri incassi/(pagamenti)	0	0
<i>Totale altre rettifiche</i>	(5.882.425)	(6.206.080)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	18.650.387	35.718.172
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(2.271.160)	(10.955.197)
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(9.300.191)	(2.673.031)
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0

<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)	0	0
Disinvestimenti	0	0
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)	0	0
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
Flusso finanziario dell'attività d'investimento (B)	(11.571.351)	(13.628.228)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	6.500.908	(281.272)
Accensione finanziamenti	0	0
(Rimborso finanziamenti)	0	0
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	0	1
(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)	6.500.908	(281.271)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	13.579.944	21.808.673
Effetto cambi sulle disponibilità liquide	0	0
Disponibilità liquide all'inizio dell'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 inizio esercizio	53.557.417	31.748.744
Di cui non liberamente utilizzabili	0	0
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	66.972.375	53.429.754
Assegni	0	0
Denaro e valori in cassa	164.986	127.663
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	67.137.361	53.557.417
Di cui non liberamente utilizzabili	60.510.383	47.557.733

Premessa

Il bilancio chiuso al 31/12/2020 di cui la presente nota integrativa costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del C.C., corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli articoli 2423, 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis, 2425 ter del C.C., secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 C.C.

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

Principi di Redazione

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

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

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

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

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

Prospettiva della continuità aziendale

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

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

Riflessi dell'emergenza sanitaria (Covid-19)

L'emergenza sanitaria non ha avuto impatto sulla continuità aziendale ovvero sulla capacità dell'azienda di costituire un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio,. Infatti, la Società opera nel settore del Trasporto Pubblico Locale e, pur avendo subito delle riduzioni temporanee dei servizi offerti è stata comunque tutelata da interventi normativi che hanno riconosciuto risorse finanziarie a parziale compensazione dei mancati introiti da titoli di viaggio.

Di seguito sono riportati alcuni degli indicatori finanziari previsti dal principio di revisione 'Isa Italia 570' che sono stati analizzati ed è stato riscontrato che non ci sono dubbi sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento:

- *situazione di deficit patrimoniale o di capitale circolante netto negativo;*
- *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;*
- *indizi di cessazione del sostegno finanziario da parte dei creditori;*
- *bilanci storici o prospettici che mostrano flussi di cassa negativi;*
- *principali indici economico-finanziari negativi;*
- *consistenti perdite operative o significative perdite di valore delle attività utilizzate per generare i flussi di cassa;*
- *difficoltà nel pagamento di dividendi arretrati o discontinuità nella distribuzione di dividendi;*
- *incapacità di pagare i debiti alla scadenza;*
- *incapacità di rispettare le clausole contrattuali dei prestiti;*
- *cambiamento delle forme di pagamento concesse dai fornitori, dalla condizione "a*

credito” alla condizione “pagamento alla consegna”;

· incapacità di ottenere finanziamenti per lo sviluppo di nuovi prodotti ovvero per altri investimenti necessari.

CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI

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

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

Immobilizzazioni immateriali

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

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

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

Le immobilizzazioni in corso non sono oggetto di ammortamento.

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

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

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

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

Note sull'applicazione dell'art. 60 della Legge n. 126 del 13 ottobre 2020 – ‘sospensione ammortamenti’

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

Immobilizzazioni materiali

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

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

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

Per le immobilizzazioni materiali costituite da un insieme 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.

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

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

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

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

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

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

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

Le immobilizzazioni in corso non sono oggetto di ammortamento.

Qui di seguito sono specificate le aliquote applicate:

Fabbricati: 4%

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

Veicoli di linea ferroviari 10%

Impianti e macchinari: 10%

Veicoli ausiliari 20%

Attrezzature e dotazioni di officina 12%

Macchine emettitrici e obliterate 20%

Mobili e arredi 12%

Costruzioni leggere 10%

Apparecchiature elettroniche ed elaborazione dati 20%

Macchine d'ufficio 12%

Le aliquote sopra riportate non sono variate rispetto all'esercizio precedente e non sono stati effettuati ammortamenti anticipati. Relativamente agli immobili evidenziamo che nel corso dell'esercizio 2008 si è proceduto alla rivalutazione degli stessi sulla base delle risultanze della relazione peritale redatta dall'esperto nominato dal Tribunale di Cagliari, il tutto come analiticamente esposto nella nota integrativa al Bilancio sopra menzionato, alla quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti.

Contributi pubblici in conto impianti e in conto esercizio

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

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

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

Partecipazioni

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

Partecipazioni immobilizzate

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

Partecipazioni non immobilizzate

La Società non detiene partecipazioni che non costituiscono immobilizzazioni.

Rimanenze

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

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

Strumenti finanziari derivati

La Società non detiene strumenti finanziari derivati.

Crediti

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

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

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

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

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

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

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

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

Crediti tributari e attività per imposte anticipate

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

Non sono state imputate Imposte anticipate.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

Ratei e risconti

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

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

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

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

Fondi per rischi ed oneri

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

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

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

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

In conformità con l'OIC 31 par.19, dovendo prevalere il criterio di classificazione per natura dei costi, gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono iscritti tra le voci dell'attività gestionale a cui si riferisce l'operazione (caratteristica, accessoria o finanziaria).

Fondi per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Rappresentano le passività connesse agli accantonamenti per i trattamenti previdenziali integrativi e per le indennità una tantum spettanti a lavoratori dipendenti, autonomi e collaboratori, in forza di legge o di contratto, al momento della cessazione del rapporto.

L'accantonamento dell'anno è stato determinato, anche in base a stime, in modo da consentire il progressivo adeguamento del relativo fondo alla quota complessivamente maturata alla fine dell'esercizio.

Fondi per imposte, anche differite

Non sono state imputate Imposte Differite.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Debiti

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

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

La Società non detiene valori in valuta.

Costi e ricavi

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

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

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

Informazioni sullo Stato Patrimoniale - Analisi dell'Attivo

Crediti Verso Soci

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

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono pari a € 112.540.624 (€ 103.322.408 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:

(Tab. 18.4)

	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	1.580.211	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
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	10.776	9.289.417	0	9.300.193
Ammortamento dell'esercizio	14.914	0	67.063	81.977
Totale variazioni	-4.138	9.289.417	-67.063	9.218.216
Valore di fine esercizio				
Costo	1.590.987	112.527.949	1.526.839	115.645.775
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	1.578.312	0	1.526.839	3.105.151
Valore di bilancio	12.675	112.527.949	0	112.540.624

Composizione della Voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"

La voce è pari a € 112.527.949 e comprende gli investimenti, contributati dalla RAS, per migliorie e spese incrementative effettuate su beni di terzi. Si tratta di interventi ancora in corso di completamento e non collaudati. Il valore è determinato dagli stati di avanzamento dei lavori realizzati nell'esercizio. Inoltre, la voce comprende, ove presente, la capitalizzazione dei

materiali prelevati dal magazzino aziendale e utilizzati per la riqualificazione delle linee ferroviarie di Trasporto Pubblico Locale.

(Tab. 18.5)

	VALORI AL 01/01/2020	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2020
Implementazione software Pianificazione e Gestione Rete di Trasporto	182.595		182.595
Implementazione software e fornitura hardware Gestione Turni	142.714		142.714
Virtualizzazione server aziendali	54.953		54.953
Riqualificazione Linee TPL	49.676.423		49.676.423
Messa in sicurezza linea Macomer Nuoro	6.001.522		6.001.522
Lavori riqualificazione Stazione Sanluri	1.289.445		1.289.445
Realizzazione PL Km 3+577 Sassari Sorso	119.000		119.000
Metropolitana leggera Cagliari San Gottardo- Policlinico	21.300.313		21.300.313
Metropolitana leggera Sassari supporto tecnico	579.154		579.154
Metropolitana leggera Sassari 1° lotto	221.773		221.773
Metropolitana leggera Cagliari 1° lotto	1.384.185		1.384.185
Ristrutturazione materiale rotabile d'epoca	34.561		34.561
Linea San Gottardo Settimo San Pietro	2.754.121		2.754.121
Riqualificazione e Elettrificazione. SS Alghero e SS Sorso	92.752		92.752
Ripristino segnaletica stradale Metro SS linea 1	15.000		15.000
Elettrificazione Metro CA lotto 1 manut CRM	163.499		163.499
Controllo centralizzato traffico Monserrato- Isili/ Macomer- Nuoro	17.054.557	8.584.349	25.638.906
Sistema di Videosorveglianza depositi e autostazioni	68.571		68.571
Sistema di Monitoraggio della flotta	213.109		213.109
Metro Ca CIS-Matteotti	11.054		11.054
Metro Ca Raddoppio Caracalla	862.616	23.654	886.270
Metro Ca Repubblica - Matteotti	477.735	93.105	570.840
Deposito ferroviario stazione Sassari	18.654		18.654

Realizzazione piste ciclabili	298.540	487.554	786.094
Metro Ca Repubblica-CIS	8.961		8.961
Manutenzione straordinaria Museo Ferrovie Monserrato	194.5780	93.012	287.590
Adeguamento e implementazione Linea Metro SS (CRM)	18.147	7.744	25.891
TOTALE	103.238.532	9.289.417	112.527.949

Composizione della Voce "Altre Immobilizzazioni Immateriali"

La voce è pari a € 0 (€ 67.063 nel precedente esercizio) costituita dai lavori per la realizzazione dello stralcio funzionale Stazione FS - S. Maria di Pisa - 2° lotto linea metropolitana leggera di Sassari, annualmente ammortizzati ad un'aliquota del 10% ridotta del 50% nel primo esercizio, ammortizzati al 100% nell'esercizio in chiusura.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 89.817.643 (€ 96.245.267 nel precedente esercizio).

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

(Tab. 18.6)

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio					
Costo	53.653.160	2.453.991	105.067.411	12.788.448	173.963.010
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	23.181.817	1.934.854	50.897.390	0	76.014.061
Svalutazioni	1.703.682	0	0	0	1.703.682
Valore di bilancio	28.767.661	519.137	54.170.021	12.788.448	96.245.267
Variazioni nell'esercizio					
Incrementi per acquisizioni	0	38.929	960.143	1.272.086	2.271.158
Ammortamento dell'esercizio	1.651.206	105.192	6.942.384	0	8.698.782
Totale variazioni	-1.651.206	-66.263	-5.982.241	1.272.086	-6.427.624
Valore di fine esercizio					
Costo	53.653.160	2.492.920	106.027.554	14.060.534	176.234.168
Ammortamenti	24.833.023	2.040.046	57.839.774	0	84.712.843

(Fondo ammortamento)					
Svalutazioni	1.703.682	0	0	0	1.703.682
Valore di bilancio	27.116.455	452.874	48.187.780	14.060.534	89.817.643

Composizione della Voce "Immobilizzazioni Materiali in Corso e Acconti"

Le immobilizzazioni materiali in corso sono pari a € 14.060.534 (€ 12.788.448 nel precedente esercizio).

(Tab. 18.7)

	VALORI AL 01/01/2020	VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	VALORI AL 31/12/2020
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 obliterate	92.583		92.583
Fornitura unità di trazione	1.962.480		1.962.480
Riqualificazione tecnica Piazza Matteotti	590.121	150.149	740.270
Installazione n. 90 cartelli fermata Oristano	13.210		13.210
Sistemazione esterna piazzale V.le Monastir	345.268		345.268
Manut. Str. Piazzali e depositi aziendali	465.186	3.868	469.054
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	3917	162.391
Riqualificazione Fermate TPL Gomma	111.825	277	112.102
Sistemi di Gestione e Controllo a Bordo Bus	1.769.591	479.034	2.248.625
Fornitura 3 Unità di Trazione - FSC		307.148	
Fornitura 3 Unità di Trazione - DM 408		307.148	
Manutenzione straordinaria armamento Mandas - Arbatax (Km 70,239 e Km 127,163) TC_TRA_001.		11.942	
Manutenzione straordinaria armamento Mandas - Arbatax (Km 221,050 e Km 227,730) TC_TRA_002.		4.301	
Manutenzione straordinaria armamento Luras - Palau (Km 2,029 e Km 44,829) TC_TRA_006.		4301	
Fondo svalutazione lavori in corso	(50.000)		(50.000)

Fondo rivalutazione lavori in corso	171.332		171.332
Totale	12.788.448	1.272.086	14.060.534

Operazioni di Locazione Finanziaria

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

Immobilizzazioni Finanziarie

Partecipazioni, altri titoli e strumenti derivati finanziari attivi

Le partecipazioni comprese nelle immobilizzazioni finanziarie sono pari a € 2.150 (€ 2.150 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:

(Tab. 18.8)

	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 31/12/2020 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 Centralabs - Centro di Competenza sui Trasporti costituito con l'Università di Cagliari e valutato in base al valore corrispondente alla frazione di capitale sociale.

In data 28 giugno 2021 l'assemblea dei soci del Consorzio ha deliberato lo scioglimento anticipato e la nomina del liquidatore.

Attivo Circolante

Rimanenze

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 18.507.051 (€ 17.508.510 nel precedente esercizio).

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

(Tab. 18.9)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	17.283.334	991.656	18.274.990
Acconti	225.176	6.885	232.061
Totale rimanenze	17.508.510	998.541	18.507.051

Crediti

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 49.840.282 (€ 44.899.845 nel precedente esercizio).

La composizione è così rappresentata:

(Tab. 18.10)

	Esigibili entro l'esercizio successivo	Esigibili oltre l'esercizio	Valore nominale totale	(Fondi rischi/svalutazioni)	Valore netto
Verso clienti	20.891.398	0	20.891.398	531.119	20.360.279
Verso imprese collegate	0	15.000	15.000	0	15.000
Verso controllanti	26.307.557	0	26.307.557	0	26.307.557
Crediti tributari	680.622	0	680.622		680.622
Verso altri	2.243.407	2.120.434	4.363.841	1.887.017	2.476.824
Totale	50.122.984	2.135.434	52.258.418	2.418.136	49.840.282

Crediti verso Clienti

Tale voce pari a € 20.360.279 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 per i Contratti di Servizio con la RAS per l'esercizio 2020. Il saldo del corrispettivo per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria per l'esercizio 2020 è risultato negativo e ha determinato, pertanto, la diminuzione del credito verso la Regione Sardegna per € 1.596.300,30.

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

- € 5.931.841,54 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2020. Conguaglio Km Bus 2020 e Rivalutazione ISTAT 2020;
- € 6.818.181,81 Corrispettivo per i Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2020. Ristoro Maggiori Oneri di Manutenzione L.R. 30/2020 Art.13;
- € 580.960,55 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Anno 2020. Conguaglio Anno 2020;
- € 37.142,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Anno 2020. Conguaglio Anno 2020;
- € 1.431.369,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Periodo Gennaio-Luglio 2019;
- € 311.364,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Saldo Anno 2020;
- € 124.622,40 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metrotranviaria - Conguaglio Anno 2020;
- € - 1.596.300,30 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Anno 2020.-Conguaglio 2020;
- € 676.626,42 Agevolazione Studenti - Anno 2020, incassati nel primo semestre 2021.

I crediti verso la RAS sono stati iscritti e riconciliati sulla base dei rendiconti approvati dalla Società. Come previsto dai vigenti contratti di servizio gli stessi saranno oggetto di confronto con la struttura dell'Ente Appaltante e daranno luogo, qualora fosse necessario, ad un riallineamento dei PEF a consuntivo con quelli a preventivo con conseguente compensazione dei crediti e debiti al termine del 3, 6 o nono anno (art. 10 comma 11 CdS Infrastruttura).

Nella voce *"Crediti verso clienti"* sono compresi i crediti verso la società che gestisce il Servizio di Trasporto urbano di Cagliari per l'importo di € 307.985,90 determinato attraverso il metodo di calcolo utilizzato per l'anno precedente applicato alla produzione chilometrica dell'esercizio.

Sono compresi, inoltre, €530.744 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 31/12/2020 è pari a € 531.119

Crediti verso Imprese Collegate

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

Crediti verso controllanti

Tale voce si riferisce ai crediti verso la Regione Sardegna per euro 26.307.556,46 così composto:

- € 1.200.734,00 Oneri Malattia 2020;
- € 8.163.315,00 CCNL Quota RAS anno 2020;
- € 3.384.789,00 CCNL Quota Stato anno 2020;
- € 3.555.102,59 CCNL Quota Stato anno 2019, credito ceduto a Ifitalia nel corso dell'esercizio 2021;
- € 114.516,69 Contributi compensativi Agevolazioni tariffarie TPL. Invalidi 3° e 4° Trimestre 2020;
- € 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 Emettrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8). Credito iscritto nel Bilancio ARST Spa anno 2015;
- € 3.512,22 Emettrici automatiche di titoli di viaggio - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 13.447,71 Sistemi di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 11.738,36 Sostituzione impianti di lavaggio sedi territoriali Nuoro, Oristano, Cagliari, Iglesias - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 4.186,00 Sistemi di videosorveglianza dei depositi e delle autostazioni - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 10.500,00 Sistema di monitoraggio della flotta integrato con un sistema di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere
- € 1.821.593,93 Progetto Trenino Verde - Credito maturato al 31/12/2018;
- € 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;
- € 24.335,00 sono relativi al residuo credito per gli esercizi 2008 e 2009 per oneri CCNL sostenuti dalla ex ARST Gestione FDS Srl. A fronte del credito di € 2.266.986,00, risultante al 31/12/2019, nel corso dell'esercizio 2020 sono stati incassati € 2.242.651;
- € 1.235.454,06 Smaltimento rifiuti ex G.G. FdS;
- € 2.647.327,97 Ristoro per riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia COVID-19 a valere sul Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 "Decreto Rilancio". Credito maturato nel 2020 e incassato nel 2021;
- € 1.081,48 Residuo su finanziamento acquisto n.2 autobus CONSIP. Credito incassato nel

2021;

- € 176.257,10 Manutenzione Straordinaria del Museo delle Ferrovie di Monserrato, credito maturato nel 2020;
- € 135.200,00 Manutenzione Straordinaria ferrovie Turistiche per riqualificazione fermate e stazioni;
- € 350.000,00 Metro Cagliari Linea Repubblica-Matteotti atto aggiuntivo. Credito maturato nel 2020 e incassato nel 2021;
- € 3.311.960,49 Sistema di comando e controllo di impianti di sicurezza di stazione e di linea con ACC. Credito maturato nel 2020 e incassato nel 2021.

Crediti Tributari

I crediti tributari, pari a € 680.622, sono composti da:

- € 513.135,00 credito verso l'Erario per IVA. Tale credito è relativo all'IVA degli esercizi 2007 e 2008 della ex GG. FdS pari a € 557.273, per il quale sono in corso le procedure per il rimborso, al netto del debito IVA di € 44.138,00 relativo all'esercizio 2020;
- € 166.508,00 credito verso l'Erario per IRES 2020;
- € 979,00 credito verso l'Erario per IRAP 2020

Crediti verso altri

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

- € 680.666,44 verso l'Agenzia delle Dogane relativi ai rimborsi Accise sul gasolio per autotrasporto del 4° trimestre 2020 e per i quali è stata effettuata nel corso del 2021 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;
- € 616.098,79 per cartelle Equitalia emesse per conto della Società per sanzioni amministrative.

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

(Tab. 18.11)

	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	22.524.623	(2.164.344)	20.360.279	20.360.279	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	18.626.528	7.681.029	26.307.557	26.307.557	0
Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti iscritti nell'attivo circolante	0	0	0	0	0
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	557.273	123.349	680.622	680.622	0
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	0	0	0		
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	3.176.421	(699.597)	2.476.824	2.243.407	233.417
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	44.899.845	4.940.437	49.840.282	49.591.865	248.417

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 € 67.137.631 (€ 53.557.417 nel precedente esercizio).

Tra le disponibilità liquide sono state imputate anche le disponibilità liquide vincolate relative a contributi per investimenti incassati dalla RAS per € 60.510.383, in conformità a quanto previsto dall'OIC n. 14.

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

(Tab. 18.12)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	53.429.754	13.542.621	66.972.375
Denaro e altri valori in cassa	127.663	37.323	164.986
Totale disponibilità liquide	53.557.417	13.579.944	67.137.361

Ratei e Risconti Attivi

I risconti attivi sono pari a € 1.213.446 (€ 1.396.038 nel precedente esercizio) e sono riferiti ai premi assicurativi pagati anticipatamente nel 2020 ma relativi anche all'esercizio successivo, riscontati sulla base dei giorni di effettiva competenza del periodo in chiusura.

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

(Tab. 18.13)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei attivi	0	0	0
Risconti attivi	1.396.038	-182.592	1.213.446
Totale ratei e risconti attivi	1.396.038	-182.592	1.213.446

Informazioni sullo Stato Patrimoniale - Analisi del Passivo

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 19.948.789 (€ 19.704.923 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".

(Tab. 18.14)

	Valore di inizio esercizio	Altre destinazioni	Variazioni	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	819.000	0	0		819.000
Riserve di rivalutazione	8.898.490	0	0		8.898.490
Riserva legale	108.072	0	80.502		188.574
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	80.502	-80.502	0	243.866	243.866
Totale Patrimonio netto	19.704.923	-80.502	80.502	243.866	19.948.789

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

(Tab. 18.15)

	Valore di inizio esercizio	Altre destinazioni	Variazioni	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
Capitale	819.000	0	0		819.000
Riserve di rivalutazione	8.898.490	0	0		8.898.490
Riserva legale	84.684	0	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

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:

(Tab. 18.16)

	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	188.574	Riserva di utili	B	188.574
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	19.704.923			18.885.923
Quota non distribuibile				18.885.923
Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro				

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

Riserve di rivalutazione (18.16 bis)

La composizione delle riserve di rivalutazione è la seguente:

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

Fondi per Rischi ed Oneri

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 8.843.009 (€ 5.555.496 nel precedente esercizio).

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

(Tab. 18.17)

	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	5.556.496	5.556.496
Variazioni nell'esercizio		
Accantonamento nell'esercizio	3.704.614	3.704.614
Utilizzo nell'esercizio	489.201	489.201
Altre variazioni	71.100	71.100
Totale variazioni	3.286.513	3.286.513
Valore di fine esercizio	8.843.009	8.843.009

Il fondo per Rischi e Oneri al 31/12/2020 risulta così composto:

- fondo cause di lavoro € 2.699.594,46 (€ 535.479,61 nel precedente esercizio). Tra gli accantonamenti effettuati nell'esercizio in chiusura si segnalano: € 1.200.000,00 per la causa contro INAIL pendente davanti alla Corte di Cassazione, considerato che il giudizio di Appello ha visto soccombere ARST; € 900.000,00 per la probabile causa dei dipendenti della Società finalizzata al riconoscimento delle differenze retributive e contributive riconosciute dalla sentenza della Corte di Cassazione n.13425 del 2019. In seguito a tale sentenza risultano già pervenuti numerosi ricorsi.
- fondo contenziosi con fornitori € 215.179,65 (come nel precedente esercizio);
- fondo per il risarcimento richiesto dagli eredi del dipendente deceduto nell'incidente ferroviario avvenuto a Macomer nel 2007 € 8.771,22 (€ 224.259,28 nel precedente esercizio) ridotto in seguito all'utilizzo a favore degli eredi;
- fondo cause per lavori € 2.218.373,00 di cui € 2.107.000,00 (come nel precedente esercizio) per una causa in corso con il costruttore della linea Metropolitana San Gottardo – Policlinico ed € 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 (come nel precedente esercizio), costituito nel 2017 per la riqualificazione del patrimonio ex Gestioni Governative cedute dalla RAS in comodato alla Società e adeguatamente ridotto nell'esercizio precedente sulla base delle attività svolte;
- fondo per la riparazione dei tram danneggiati nel sinistro metrotranviario avvenuto a Cagliari il 19/01/2016, € 1.865.000,00 rimborsate dall'assicurazione e accantonate nell'esercizio 2018 in attesa di valutare i preventivi per la riparazione dei mezzi. Nel 2020 è stato stipulato il contratto per l'affidamento della riparazione di un mezzo. Alla data di chiusura del presente Bilancio i lavori sono in corso.
- fondo rinnovo CCNL € 1.191.337,00 accantonati nell'esercizio per far fronte all' *Una Tantum* previsto dall'Accordo Nazionale siglato in data 17/6/2021, calcolati sulla base del parametro medio del personale dipendente in forza al 31/5/2021;
- fondo per ristori Titoli di Viaggio € 413.276,96 relativi ai ristori ottenuti dal Ministero per i mancati introiti da Titoli di Viaggio determinati dall'emergenza sanitaria COVID 19, per le linee di attività Ferro e Metro Trasporto, non di competenza dell'esercizio e, pertanto, opportunamente accantonati in attesa di definizione dell'eventuale utilizzo nel 2021.
- Il fondo contenzioso tributario risulta completamente utilizzato nell'esercizio in chiusura (€ 266.727,42 nel precedente esercizio) a seguito della definizione delle vertenze con l'Agenzia delle Entrate per la qualificazione dei contributi in conto canoni di leasing.

Trattamento di Fine Rapporto

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 19.589.657 (€ 23.291.243 nel precedente esercizio).

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

(Tab. 18.18)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	23.291.243
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	289.821
Utilizzo nell'esercizio	3.991.407
Totale variazioni	(3.701.586)
Valore di fine esercizio	19.589.657

Debiti

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 64.530.265 (€ 56.394.820 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

(Tab. 18.19)

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Debiti verso banche	8.701.091	6.500.908	15.201.999
Debiti verso fornitori	36.375.500	-951.066	35.424.434
Debiti tributari	2.682.762	-889.224	1.793.538
Debiti vs.istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.660.895	313.832	2.974.727
Altri debiti	5.974.572	3.160.995	9.135.567
Totale	56.394.820	8.135.445	64.530.265

Di seguito viene riportata la suddivisione dei debiti:

- debiti verso banche per anticipazione fatture per € 15.201.999. 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 € 35.424.434. Si tratta di fornitori di merci e servizi il cui pagamento è contrattualizzato con scadenza 30 gg data fattura. Si evidenzia che all'interno di tale voce sono inseriti anche i fornitori per lavori e acquisti di cespiti finanziati con appositi fondi della RAS.

- debiti tributari per € 1.793.538. Si tratta per € 1.594.990 di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi del mese di novembre e dicembre 2020 e della 13° mensilità, scadenti nei mesi di gennaio e febbraio 2021; per € 198.548 di Tassa Rifiuti;
- debiti verso istituti previdenziali per € 2.974.727. Si tratta delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2020 e della 13° mensilità, scadenti a gennaio 2021;
- altri debiti per € 9.135.567 costituiti prevalentemente da:
 - € 4.175.960 relativi alle competenze spettanti al personale dipendente nel mese di dicembre 2020, pagate a gennaio 2021;
 - € 1.104.400 relativi alla quota di finanziamento versata dalla Regione Sardegna per l'acquisto di nuovi autobus per conto di altri operatori. ARST, infatti, è la Mandataria capogruppo dell'ATI costituita con altri operatori del settore in data 09/04/2019 per la fornitura di n.106 autobus, di cui n. 41 destinati all'ARST;
 - € 1.000.000 relativi alla quota di cofinanziamento versata dai Mandanti dell'ATI (di cui ARST è la Mandataria) costituita con altri operatori del settore per l'acquisto di n. 63 autobus;
 - € 1.293.764 relativi alla restituzione di Titoli di Viaggio invenduti effettuata dalla Società che si occupa della vendita e della distribuzione dei Titoli di Viaggio alle rivendite dislocate nel territorio della regione Sardegna.
 - € 1.052.816 relativi a penali incassate o trattenute ai fornitori per acquisto autobus, in Associazione Temporanea di Impresa con altri operatori, in attesa di definire la corretta destinazione;
 - € 508.627 per depositi cauzionali incassati per contratti in essere e per debiti verso altre Amministrazioni e Enti.

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:

(Tab. 18.20)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio	Di cui di durata superiore a 5 anni
Debiti verso banche	8.701.091	6.500.908	15.201.999	15.201.999	0	0
Debiti verso fornitori	36.375.500	-951.066	35.424.434	35.424.434	0	0
Debiti tributari	2.682.762	-889.224	1.793.538	1.793.538	0	0
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.660.895	313.832	2.974.727	2.974.727	0	0
Altri debiti	5.974.572	3.160.995	9.135.567	9.135.567	0	0
Totale debiti	56.394.820	8.135.445	64.530.265	64.530.265	0	0

Debiti Assistiti da Garanzie Reali su Beni Sociali

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

Finanziamenti Effettuati dai Soci

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

Ratei e Risconti Passivi

I risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi € 226.146.837 (€ 211.984.153 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.

(Tab. 18.21)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Risconti passivi	211.984.153	14.162.684	226.146.837
Totale ratei e risconti passivi	211.984.153	14.162.684	226.146.837

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:

(Tab. 18.22)

	Categoria di attività	Valore esercizio corrente
	Ricavi delle Vendite	10.532.820
	Contratti di Servizio	98.488.514
	Altri Ricavi da Traffico	345.377
	Ricavi delle Vendite Anni Precedenti	0
Totale		109.366.711

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:

(Tab. 18.23)

	Area geografica	Valore esercizio corrente
	ITALIA	109.366.711
Totale		109.366.711

Altri Ricavi e Proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 28.848.471 (€ 32.749.545 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

(Tab. 18.24)

	Valore esercizio precedente	Variazione	Valore esercizio corrente
Altri			
Provvigioni attive	32.136.184	-3.287.713	28.848.471
Sopravvenienze e insussistenze attive	18.900	-18.900	0
Ripristino valore di precedenti svalutazioni	368.523	-368.523	0
Altri ricavi e proventi	225.938	-225.938	0
Totale altri	32.749.545	-3.901.074	28.848.471
Totale altri ricavi e proventi	32.749.545	-3.901.074	28.848.471

Contributi in conto esercizio

I Contributi in conto esercizio sono iscritti tra i ricavi della produzione del conto economico per complessivi € 4.778.683 e sono relativi all'acconto ricevuto dal Ministero a valere sul Fondo istituito dal D.L. n. 34 del 2020 "Decreto Rilancio". Il Fondo ha la finalità di compensare gli

operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale di passeggeri, oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi derivanti dall'emergenza epidemiologica COVID-19.

L'importo complessivo di € 4.778.683, erogato in due tranches nei mesi di novembre 2020 e giugno 2021, è imputabile ai servizi di trasporto mediante autobus per € 4.365.407, ai servizi ferroviari per € 292.188 e ai servizi metrotranviari per € 121.088.

Dettagliare, se significativi, i contributi in conto esercizio conseguenti ai benefici disposti per far fronte all'emergenza Covid, quali ad esempio: i contributi a fondo perduto (Art.25 del Decreto Rilancio n. 34/2020), il credito d'imposta locazione immobili ad uso non abitativo (Art. 28 del Decreto Rilancio n. 34/2020).

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 € 21.389.584 (€ 27.558.160 nel precedente esercizio).

Spese per Servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 23.438.092 (€ 27.315.903 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 € 193.344 (€ 6.027.628 nel precedente esercizio). La diminuzione di tali costi è determinata dalla cessazione dei contratti di locazione finanziaria stipulati negli anni precedenti e scaduti nell'esercizio 2019. L'ARST aveva stipulato n. 19 contratti di locazione finanziaria per il rinnovo del parco rotabile, contratti che sono arrivati a conclusione con il riscatto finale degli autobus.

La composizione delle singole voci è così costituita:

(Tab. 18.25)

	Valore esercizio precedente	Variazione	Valore esercizio corrente
Affitti e locazioni	6.027.628	-5.834.284	193.344
Totale	6.027.628	-5.834.284	193.344

Accantonamenti per Rischi (Tab. 18.25 bis)

Gli accantonamenti per rischi sono iscritti nei costi di produzione del conto economico per complessivi € 3.704.613,00. La composizione delle singole voci è così costituita:

	Valore esercizio corrente
Accantonamento per rinnovo CCNL Autoferrotranvieri	1.191.337
Accantonamento per causa retribuzione variabile	900.000
Accantonamento per causa vs INAIL	1.200.000
Accantonamento ristori mancati introiti TDV Metro	121.088
Accantonamento ristori mancati introiti TDV Treno	292.188
Totale accantonamenti per rischi	3.704.613

Per maggior dettaglio si rinvia alla sezione "*Fondi per Rischi e Oneri*".

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 1.989.640 (€ 2.128.370 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

(Tab. 18.26)

	Valore esercizio precedente	Variazione	Valore esercizio corrente
Imposte di bollo	13.788	-10.756	3.032
ICI/IMU	275.645	10.456	286.101
Imposta di registro	9.451	-7.508	1.943
IVA indetraibile	148.077	-94.050	54.027
Abbonamenti riviste, giornali	10.480	367	10.847
Contributi associativi	186.117	201.444	387.561
TARI	529.095	-126.768	402.327
Tassa possesso veicoli di linea	381.570	12.132	393.702
Altri oneri di gestione	574.147	-124.047	450.100
Totale	2.128.370	-138.730	1.989.640

Proventi e Oneri Finanziari

Proventi Finanziari

Tra i proventi finanziari sono stati iscritti gli interessi su depositi bancari pari a € 10.073,00.

Interessi e Altri Oneri Finanziari - Ripartizione per Tipologia di Debiti

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, punto 12 del C.C. si evidenzia che la voce "interessi ed altri oneri finanziari" ammonta a € 1.772.812

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 2020 si è registrata una riduzione della spesa per interessi passivi di € 724.399,00 rispetto all'esercizio precedente.

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

Proventi e Oneri Eccezionali

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

Imposte sul Reddito

La composizione di tale voce è determinata dall'IRES e dall'IRAP imputati nell'esercizio come illustrato nella tabella seguente. In relazione all'IRAP si segnala che la prima rata, € 210.288,44, pari al 40% dell'acconto dell'imposta dovuta per il periodo 2020, è stata esclusa dal calcolo dell'imposta da versare a saldo per il 2020, come previsto dall'art. 24 del D.L. 34/2020 (Decreto Rilancio) e dalla circolare dell'Agenzia delle entrate n.27/E del 19/10/2020.

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

(Tab. 18.27)

	Imposte correnti	Imposte relative a esercizi precedenti	Imposte differite	Imposte anticipate	Proventi (oneri) da adesione al regime consolidato fiscale/trasparenza fiscale
IRES	361.890	23.770	0	0	
IRAP	315.433	29.662	0	0	
Imposte sostitutive	0	0			
Totale	677.323	53.432	0	0	0

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:

(Tab. 18.28)

	Numero medio
Dirigenti	8
Impiegati+Coordinatori	176
Operai	153
Altri dipendenti	1.694
Totale Dipendenti	2.031

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:

(Tab. 18.29)

	Amministratori	Sindaci
Compensi	109.239	51.672

Il compenso indicato per l'Amministratore Unico si riferisce al solo periodo gennaio-settembre 2020. In data 9/9/2020 è stato nominato l'Amministratore della Società attualmente in carica che non percepisce alcun compenso, come previsto dalle vigenti disposizioni normative

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 € 18.000 per l'attività di certificazione delle poste creditorie e debitorie ormai inesigibili, ai fini dello stralcio totale o parziale delle stesse

L'Assemblea dei Soci In data 16/12/2020 ha nominato Il Revisore legale dei conti attualmente in carica

(Tab. 18.30)

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	20.481
Altri servizi di verifica svolti	18.000
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	38.481

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

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

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

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, sono proseguite le attività di convergenza tecnico-organizzativa richieste da ANSIFISA con la presentazione di tutta la documentazione necessaria al conseguimento del CIE (Certificato Idoneità all'Esercizio) richiesto dalle nuove norme previste per il regolare esercizio dei servizi ferroviari anche nelle reti isolate. Detta documentazione è tuttora all'esame dell'Agenzia che ha chiesto ulteriori chiarimenti ed integrazioni.

Sempre in ambito ferroviario, si deve ricordare nel mese di febbraio 2021, il sequestro da parte dell'autorità giudiziaria, di 79 rotabili presenti nelle aree ferroviarie in uso all'Azienda. Tale sequestro è stato operato nell'ambito di un'indagine legata alla tutela dei beni storici. Nel momento in cui si redigono le presenti note, i rotabili risultano tutti dissequestrati mentre si è in attesa di determinazioni da parte della Procura di Cagliari.

Si ritiene importante inoltre segnalare la conclusione di alcuni importanti interventi infrastrutturali e l'avvio di altrettanti nuovi interventi.

Tra i primi si segnala la conclusione dei lavori di restauro ed ammodernamento del Museo Ferroviario di Monserrato, avvenuto grazie alla messa a disposizione delle necessarie risorse finanziarie destinate al secondo e conclusivo lotto dei lavori. Ugualmente si sono conclusi gli interventi di manutenzione straordinaria ed adeguamento funzionale e tecnologico dell'Autostazione di Cagliari – Piazza Matteotti. Anche in questo caso, si tratta di interventi che per poter essere conclusi hanno richiesto la predisposizione di perizie tecniche conseguenti al verificarsi di eventi imprevisti ed imprevedibili.

Tra i secondi, si ricordano l'affidamento dei lavori relativi al raddoppio della linea metrotranviaria Repubblica-Caracalla, l'affidamento dei primi interventi di attrezzaggio della linea ferroviaria Sassari-Alghero consistenti nella realizzazione delle canalizzazioni propedeutiche al passaggio delle linee di fibra ottica necessarie per la realizzazione del nuovo sistema di segnalamento ferroviario. Quest'ultimo intervento è stato finanziato nell'ambito degli interventi nazionali destinati all'adeguamento tecnologico delle ferrovie isolate a seguito della transizione normativa in ambito ANSFISA.

Sono ulteriormente stati avviati interventi importanti anche sulle linee ferroviarie turistiche con l'affidamento dei lavori sulle travate metalliche della linea Mandas-Arbatax e con l'avvio di alcuni dei progetti finanziati dai fondi FSC.

Come si è già fatto cenno in altre parti della presente relazione, è proseguito nel 2021 il processo di rinnovamento del parco autobus con l'immissione in servizio degli autobus aggiudicati nel corso del 2019 e si completerà entro il 2021 l'aggiudicazione di tutti i nuovi autobus a trazione termica previsti dal piano dei 150 milioni con fondi FSC di cui già si è detto.

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 2020, ha ricevuto le somme indicate nella seguente tabella:

(Tab. 18.31)

ENTE EROGANTE	CAUSALE	IMPORTO
R.A.S.	CONTRIB. MANUT. MUSEO FERR. MONSERRATO	350.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. STUDENTI SET. DIC. 2019	271.136,93
R.A.S.	RIMBORSO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI SET. DIC. 2019	723.042,57
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. STUDENTI GEN. FEB. 2020	1.609.766,20
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFFARIE INVALIDI 1 TRIM.2020	152.687,01
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL.STUDENTI MAR. APR. 2020	235.312,30
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOLAZIONI INVALIDI 2 TRIM. 2020	17.536,16
R.A.S.	CONTRIBUTO PER TDV STUDENTI MAG. GIU. 2020	33.662,90
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOLAZIONI TDV STUDENTI ANTIC.2020-21	1.013.388,85
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOLAZIONI TDV STUDENTI LUG.AGO.2020	198.292,10
R.A.S.	EROGAZIONE 4 ACCONTO RIQUAL.PZZA MATTEOTTI	285.000,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST 4 TRANCHE	230.000,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST 4 TRANCHE	69.000,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST 4 TRANCHE	161.000,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST SALDO	161.000,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST SALDO	230.000,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST SALDO	34.500,00
R.A.S.	POR FESR 14-20 INFOMOB ARST SALDO	34.500,00
R.A.S.	ACCONTO 10% D.M. 30/2018 LINEE NON INTERCONNESSE	3.163.000,00
R.A.S.	ACCONTO 10% METRO CA LINEA QUARTU	6.010.000,00
R.A.S.	2 ACCONTO TC TRA003 TRENINO VERDE COSTONE MD-AR	132.000,00
R.A.S.	QUOTA PARTE 2° ACCONTO ACCM 1° LOTTO	5.593.963,31
R.A.S.	QUOTA PARTE 2° ACCONTO ACCM 1° LOTTO	947.587,60
R.A.S.	RAS CONTRIB. ACQ. 2 BUS GARA CONSIP	38.132,16
R.A.S.	CONTRIBUTO CONSIP ACQUISTO N. 2 AUTOBUS	116.214,05

Roberto Neroni

Amministratore Unico

FIRMATO

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2020 AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.

S.p.A.			
PROT. N°		24725	
DATA RIC.		1-5 DIC. 2021	
AU	DOVDO	RUF/OL	NEB
DEA	DEM	TE/AD	CIFM
PT/SG	TEC	COM/MT	DIS/QUA
			SGS

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

Signor Azionista,

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

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

Il Collegio non essendo 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 alla data di redazione della presente relazione.

Com'è noto l'esercizio 2020 è stato caratterizzato dall'emergenza sanitaria tutt'ora in corso con evidenti ripercussioni sulla quotidiana operatività nei diversi comparti dell'attività sociale.

Il management e le diverse funzioni aziendali si sono dovute adeguare alle procedure per il contenimento della pandemia la cui adozione ha determinato, come in tutti i settori produttivi, un involontario rallentamento dell'intera operatività aziendale ed in particolare di quella amministrativa la cui attività è quindi risultata fortemente condizionata.

La stessa predisposizione del rendiconto consuntivo di gestione ha risentito della tardività nella disponibilità di dati significativi da inserire in bilancio con evidenti ripercussioni sui tempi per la convocazione dell'assemblea dei soci per la sua approvazione.

Durante l'esercizio 2020 le Assemblee dei Soci si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento; le relative delibere sono

conformi alla legge ed allo statuto sociale. La partecipazione del Collegio Sindacale a dette assemblee è documentata dai relativi verbali.

Riteniamo importante richiamare alcune informazioni desumibili dal bilancio in commento espressi nella Relazione sulla Gestione predisposta dall'amministratore relativa al bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 che evidenziano criticità peraltro già rilevate nella relazione al bilancio 2019, 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 parola;

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) e da atto che tale analisi è stata fatta anche 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.

L'applicazione di tre diversi metodi di valutazione del rischio di crisi aziendale conduce a concludere che a decorrere dagli ultimi anni la società si sia progressivamente allontanata dalla zona di rischio. In particolare, si afferma che *"il rischio di fallibilità, elaborato con il modello "Z Score", adattato alla realtà italiana, si sia, per ARST, costantemente ridotto a partire dal 2016 (Z=6,035) tale da essere arrivato, nel 2018, a ridosso della soglia di piena solvibilità (Z=7,337). Lo Z Score per il 2020 (Z=5,257) pur tenendo conto di quanto accaduto nell'esercizio, si colloca a un livello di solvibilità appena inferiore al 2019, ma ancora all'interno della finestra di solvibilità così come per l'esercizio 2021;*

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 2021 che il rischio di crisi aziendale sia poco probabile.

Evidenzia inoltre che "Negli ultimi mesi del 2021 sono inoltre in corso diversi confronti con la RAS per il rinnovo contrattuale dei servizi automobilistici e per la firma del contratto novennale dei servizi ferroviari.

Per tutti i motivi esposti si ritiene di affermare che pur in uno scenario 2021 che presenta ancora fattori di incertezza sia da considerare trascurabile il rischio che possa venir meno la continuità aziendale e la conseguente piena solvibilità della Società."

3. A motivo della nota emergenza sanitaria si è avuta nel corso dell'esercizio 2020 una riduzione del valore della produzione di euro 16.086.893 e una riduzione dei costi della produzione di euro 15.928.059 fra i quali si sottolineano quelli relativi al personale dipendente per complessivi euro 4.942.469.

4. Le prospettive per l'anno 2021 analizzate nella Relazione sulla gestione, già significativamente condizionate dalla contingente situazione di emergenza sanitaria e dall'incertezza che ne consegue, evidenziano ancora una volta la necessità di una maggiore remunerazione dei fattori produttivi impiegati e di una prospettiva operativa di più lungo respiro;

5. Esaminando 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, anche quest'anno, viene posta in luce la presenza di diversi indici che, benché in miglioramento rispetto all'esercizio precedente, denotano un affanno finanziario testimoniato, peraltro, dal ricorso temporaneo all'indebitamento bancario, di cui soffre la società e che merita l'adozione di provvedimenti volti alla sua attenuazione.

La relazione sulla gestione pone in evidenza come l'esercizio appena trascorso abbia fatto registrare una riduzione dell'attivo fisso e del passivo consolidato principalmente dovuti alla riduzione dell'attivo immobilizzato per effetto del normale processo d'ammortamento ed un incremento del capitale circolante netto.

Questo Collegio osserva quindi che l'analisi del bilancio 2020 pone in evidenza sia il lieve miglioramento della posizione finanziaria netta che degli indici di liquidità pur permanendo la situazione di sofferenza finanziaria posta in rilievo nella relazione al precedente bilancio 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, durante l'esercizio precedente e nei primi mesi di quello corrente, è stato mantenuto un rapporto costante di scambio di informazioni.

Nella Relazione del Revisore al Bilancio d'Esercizio 2020 emessa in data 6 dicembre 2020 non sono stati evidenziati rilievi e si dà atto delle sue conclusioni qui riportate:

"Ho svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Arst S.p.A. al 31 dicembre 2020, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, della nota integrativa e della relazione sulla gestione.

A mio giudizio, il bilancio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31.12.2020, 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."

A seguito della periodica attività di vigilanza svolta nel corso del passato esercizio si dà atto che 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 2020 che presenta un utile annuale pari ad euro 243.866 ed un patrimonio netto pari ad euro 19.948.789.

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 2020 così come redatto e proposto dall'Amministratore Unico.

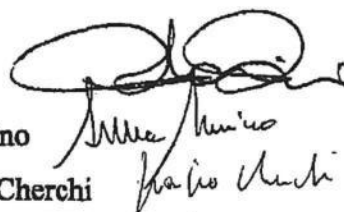
Cagliari 13 dicembre 2021

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 – n° iscrizione registro 160632

**Relazione del revisore indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 39/2010
al bilancio al 31/12/2020 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. al 31 dicembre 2020, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, della nota integrativa e della relazione sulla gestione.

A mio giudizio, il bilancio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31/12/2020 e 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" della presente relazione. Sono indipendente 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

L' Amministratore è responsabile per la redazione del bilancio che 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, 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 a meno che abbia valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbia 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, pertanto già esposti anche dall'organo amministrativo nella relazione della gestione e nella nota integrativa, mentre si rimanda al successivo paragrafo per l'analisi del presupposto della continuità aziendale.

Si evidenzia che:

- a) Nel totale dei crediti verso clienti pari a € 20.360.279 (€ 22.524.623 nel 2019), sono compresi: crediti verso la Regione Sardegna per le prestazioni abituali derivanti dal contratto di servizio, servizi di trasporto ordinari, corrispettivi manutenzioni ecc, di € 14.315.807,42 (€ 15.816.988,56 nel 2019); si sottolinea che il saldo del corrispettivo per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria per l'esercizio 2020 è risultato negativo e ha determinato, pertanto, la diminuzione del credito verso la Regione Sardegna per € 1.596.300,30; crediti verso CTM S.p.A., la società che gestisce il Servizio di Trasporto Urbano di Cagliari per € 307.985,90 (€ 770.000,00 nel 2019) e crediti per note di credito da ricevere da fornitori per € 530.744,00 per conguagli chilometrici relativi alle manutenzioni full service effettuate sui rotabili aziendali;
- b) Il fondo svalutazione crediti ammonta a € 531.119, così per l'anno 2019;
- c) I crediti verso controllanti iscritti per € 26.307.557 (€ 18.626.528 nel 2019) sono rappresentati esclusivamente da crediti vantati verso la RAS;
- d) I crediti tributari ammontano ad € 680.622 (€ 557.273 nel 2019) e comprendono crediti per iva relativa agli anni 2007/2008 della ex G.G. FdS per € 557.273 al netto del debito iva relativo all'anno 2020 per € 44.138,00, crediti Ires per € 166.508,00 e € 983,34 per crediti Irap relativi all'anno 2020;

Stato
Sancto Diano
Dioe Commerciale

- e) Tra i crediti ricompresi nella voce “altri crediti” assumono particolare rilevanza € 680.666,44 verso l’Agenzia delle Dogane per i rimborsi Accise sul gasolio per autotrasporto relativi al quarto trimestre 2020, già utilizzati nel corso del 2021 in compensazione con altri debiti tributari e contributivi; € 1.887.017,00 verso il Ministero dei Trasporti quali interessi maturati in relazione alla causa relativa al CCNL 2008/2009 ex FdS totalmente svalutati già nell’esercizio 2018 con l’appostazione di un fondo svalutazione crediti di pari importo; € 616.098,79 verso Equitalia per cartelle emesse per conto della Società in relazione a sanzioni amministrative;
- f) Le immobilizzazioni materiali sono diminuite di € 6.427.624 (€ 89.817.643 nel 2020 contro un valore di € 96.245.267 nel 2019); le immobilizzazioni immateriali iscritte in bilancio sono aumentate di € 9.218.216 (€ 112.540.624 nel 2020 contro € 103.322.408 nel 2019); tra queste assumono particolare rilevanza le immobilizzazioni immateriali in corso (€ 112.527.949) che ricomprendono gli investimenti, non ancora completati e contributati dalla RAS per interventi migliorativi su beni di terzi. Il loro valore è determinato dai sal realizzati nel corso dell’esercizio oltre che, qualora presente, la capitalizzazione dei vari materiali prelevati dai magazzini della società destinati alla riqualificazione delle linee ferroviarie del T.P.L.; le immobilizzazioni materiali in corso e acconti sono aumentate nel corso del 2020 di € 1.272.086 (€ 14.060.534 nel 2020 contro € 12.788.448 nel 2019); le variazioni dell’esercizio riguardano quasi esclusivamente interventi di riqualificazione e manutenzione. Gli importi più rilevanti, investimenti effettuati per “sistemi di gestione e controllo a bordo bus” (€ 479.034) e la fornitura di 6 unità di trazione per complessivi € 614.296. Per quanto riguarda il calcolo delle quote di ammortamento si evidenzia che non è stata applicata la deroga prevista dall’art. 60 commi da 7bis a 7 quinquies, D.L. 104/2020 che consente di non imputare a conto economico nel bilancio 2020 l’intera quota (o parte della stessa) di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali;
- g) Tra le “partecipazioni in imprese collegate” è iscritta l’unica partecipazione (minoritaria) pari ad € 2.150,00 detenuta nel Consorzio C.C.T.S.; si sottolinea che in data 28/06/2021 l’Assemblea dei Soci del Consorzio ne ha deliberato lo scioglimento;
- h) Le rimanenze ricomprese nell’attivo circolante sono aumentate di € 998.541 (€ 18.507.051 nel 2020, € 17.508.510 nel 2019) sono quasi totalmente costituite da rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo (€ 18.274.990);
- i) le disponibilità liquide sono aumentate di € 13.579.944 (€ 67.137.361 nel 2020, € 53.557.417 nel 2019), e ricomprendono, così come previsto dall’OIC 14 le disponibilità liquide vincolate derivanti da contributi ricevuti dalla RAS (€ 60.510.383) per investimenti;
- j) L’Organo Amministrativo ha correttamente accantonato al fondo per rischi ed oneri

Auto
Sancto Diana
Dare Commercialita

quote per far fronte a passività di natura determinata e di esistenza certa o probabile. Il fondo è aumentato nel corso del 2020 di € 3.286.513,33 (€ 8.731.636,29 nel 2020 contro € 5.445.122,96 nel 2019); si riportano nella tabella seguente le variazioni intervenute:

	Saldo al	Variazioni	Saldo
Fondo cause di lavoro	535.479.61	2.164.114.85	2.699.594.46
Fondo contenzioso con i	215.179.65	0.00	215.179.65
Fondo per risarcimento agli	224.259.28	-215.488.06	8.771.22
Fondo cause per lavori	2.218.373.00	0.00	2.218.373.00
Fondo di riqualificazione del	231.477.00	0.00	231.477.00
Fondo riparazione tram	1.865.000.00	0.00	1.865.000.00
Fondo rinnovo CCNL	0.00	1.191.337.00	1.191.337.00
Fondo ristori titoli di viaggio	0.00	413.276.96	413.276.96
Fondo contenzioso tributario	266.727.42	-266.727.42	0.00
TOTALE GENERALE	5.556.495.96	3.286.513.33	8.843.009.29

- k) Nel corso del 2020 i debiti sono aumentati complessivamente di € 8.135.445 (€ 64.530.265 nel 2020, € 56.394.820 nel 2019) ; i più rilevanti, i debiti verso banche sono aumentati di € 6.500.908 (€ 15.201.999 nel 2020 , € 8.701.091 nel 2019); l'aumento è dovuto al ricorso all'anticipazione bancaria delle fatture emesse nei confronti della RAS. I debiti verso fornitori sono diminuiti di € 951.066 (€ 35.424.434 nel 2020, € 36.375.500 nel 2019). I debiti (tributari, v/so istituti previdenziali) sono rappresentati da debiti per Irpef, ritenute previdenziali e competenze calcolate sulle retribuzioni di dicembre con scadenza gennaio 2021;
- l) Il valore della produzione diminuisce di € 16.086.893 (€ 138.215.182 nel 2020, € 154.302.075 nel 2019); la flessione è da imputare all'emergenza epidemiologica che ha comportato una contrazione nella vendita di titoli di viaggio a causa degli "stop" nell'erogazione dei servizi a causa delle restrizioni legate alla pandemia Covid 19;
- m) I costi della produzione sono diminuiti di € 15.928.059 (€ 135.477.822 nel 2020, € 151.405.881 nel 2019), diminuzione da imputare essenzialmente ai cosiddetti "costi cessanti" determinati sempre dalla diminuzione di attività causata dall'emergenza epidemiologica;
- n) Gli interessi e oneri finanziari passivi diminuiscono di € 724.399 (€1.772.812 del 2020, € 2.497.211 del 2019);
- o) Analizzando complessivamente la situazione economica della società è importante sottolineare che si rafforza l'equilibrio economico e viene ulteriormente il trend

positivo della gestione operativa, finanziaria e patrimoniale; l'utile è di € 243.866, rispetto all'utile di € 80.502 dell'esercizio precedente. Il valore aggiunto pari a € 73.240.107 aumenta del 2,3%, rispetto all'esercizio precedente. Continua il miglioramento anche del margine operativo EBITDA che passa da € 3.360.143 del 2019 a € 8.367.176 nel 2020.

I risultati raggiunti appaiono maggiormente significativi se analizzati considerando complessivamente la particolare situazione causata dall'emergenza legata alla pandemia COVID 19.

La forte diminuzione dei ricavi operativi, diminuiti rispetto all'esercizio precedente del 6,7% è stata compensata da una diminuzione dei costi operativi (c.d. costi cessanti). Appaiono inoltre degne di nota anche le iniziative governative volte a tutelare le aziende operanti nel TPL, che, in particolare con il decreto legge 18/2020 ha riconosciuto i corrispettivi sulla base dei chilometri programmati e non effettivamente percorsi e con il successivo decreto 34/2020 ha istituito un fondo per il ristoro dei mancati ricavi dei titoli di viaggio.

Responsabilità del revisore per la revisione contabile del bilancio

I miei obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio 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 degli utilizzatori prese sulla base del bilancio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali ISA Italia, ho esercitato il giudizio professionale e 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 mio 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;

Studio
Sancho Diana
Dare Commercialis

- ho acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della società;

- ho valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;

- 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;

- 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;

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 e 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" risulta trascurabile

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10

L'amministratore della società ARST S.P.A. è responsabile per la predisposizione della relazione sulla gestione della ARST S.P.A. al 31/12/2020, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio e la sua conformità alle norme di legge.

Ho svolto le procedure indicate nel principio di revisione (ISA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio della ARST S.P.A. al 31/12/2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

Ho verificato le procedure indicate dall'art. 6 del D. Lgs. 175/2016 inerenti l'onere della predisposizione di specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale in capo a tutte le società controllate da Enti Pubblici. Tale programma di valutazione, redatto dalla struttura amministrativa dell'Arst appare completo e coerente, redatto con gli stessi criteri di chiarezza utilizzati per la redazione del bilancio.

Il risultato di tale documento evidenzia che il rischio di crisi aziendale risulta trascurabile.

A mio giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio della ARST S.P.A. al 31/12/2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, 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. al 31/12/2020, costituito dallo Stato Patrimoniale, 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 31/12/2020, del risultato economico e

Sudo
Sandro Deiana
Direttore Commerciale

dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Cagliari, 06/12/2021

Il revisore Unico

Sandro Deiana