



BILANCIO DI ESERCIZIO

2023





—
2023

ARST S.p.A.

BILANCIO DI ESERCIZIO



PROPRIETÀ	<p>La Società è controllata al 100% dalla Regione Autonoma della Sardegna - RAS</p> <p>Presidente della Giunta Regionale On.le Alessandra Todde</p> <p>Assessore Regionale dei Trasporti Barbara Manca</p> <p>Direttore Generale dei Trasporti Ing. Maurizio Cittadini</p>
DISCIPLINA DI CONTROLLO	<p>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 23/10/2012 e Decreto Legislativo 19/8/2016, n. 175, recante "testo unico in materia di società a partecipazione pubblica".</p>
SEDE LEGALE	<p>via Posada 8-10 Cagliari</p>
CAPITALE SOCIALE	<p>Euro 819.000,00 i.v.</p>
REGISTRO IMPRESE DI CAGLIARI N.	<p>145190922</p>
R.E.A DI CAGLIARI N.	<p>174314</p>
CODICE FISCALE	<p>145190922</p>
PARTITA IVA	<p>145190922</p>
SITO WEB ISTITUZIONALE	<p>www.arst.sardegna.it</p>

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

INDICE

MISSION	6
PROFILO	6
LETTERA ALL' AZIONISTA	11
DATI DI SINTESI DELLA SOCIETA'	14
ARST IN CIFRE	15
ORGANIZZAZIONE	16
ORGANI SOCIALI	18
STRUTTURA DIREZIONALE	19
LE LINEE DI ATTIVITA'	20
PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI E DI PERFORMANCE	21
RELAZIONE SULLA GESTIONE	22
IL MERCATO DI RIFERIMENTO E LO SCENARIO NORMATIVO	23
IL QUADRO MACROECONOMICO	23
IL CONTESTO DEMOGRAFICO	24
IL MERCATO DEL TPL	24
LA DOMANDA DI TRASPORTO	26
LO SCENARIO NORMATIVO	27
RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI E ANDAMENTO DELLA GESTIONE	30
EVENTI DI RILIEVO NEL CORSO DELL'ESERCIZIO	30
RISULTATI DI SINTESI DELL'ESERCIZIO 2023	33
ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA	39
PRINCIPALI INDICATORI DI PERFORMANCE	45
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	48
ANALISI DEI PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ	49
1. TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA	50
2. TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO	53
3. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	57
4. TRASPORTO PUBBLICO METROTRANVIARIO	59
5. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA METROTRANVIA	61
6. IL SERVIZIO TURISTICO DEL TRENINO VERDE	62
7. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA	64
8. SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE	65
9. SERVIZI DI GESTIONE PATRIMONIALE	67
ALTRE INFORMAZIONI	69
ATTIVITÀ DI ADEGUAMENTO TECNOLOGICO ED ORGANIZZATIVO	69
RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E CONSORELLE	71
INFORMAZIONI ATTINENTI AL PERSONALE	71
SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITÀ UNI EN ISO 9001	77
SISTEMI DI TUTELA DEL PATRIMONIO	77
SICUREZZA NEGLI AMBIENTI DI LAVORO	78
IMPLEMENTAZIONE D.LGS. 231/01	78
AMBIENTE	79
RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO	80
INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI E ALLE INCERTEZZE (EX ARTICOLO 6 DEL D.LGS. 175/2016)	80
BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2023	93
MISSION E VALORI GUIDA	94

INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA (GRI 2-3, 2-4)	95
IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI ARST	95
GLI STAKEHOLDER DI ARST (GRI 2-29)	96
I TEMI MATERIALI	99
L'IDENTITÀ DI ARST	100
PROFILO	100
LA CORPORATE GOVERNANCE E LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA	101
LA STORIA DI ARST	102
IL CONTESTO DI RIFERIMENTO E LA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA	104
ARST OGGI - L'OFFERTA DI SERVIZI PER LA MOBILITÀ DEI CITTADINI	109
I RISULTATI DEL 2023	113
LA DIMENSIONE SOCIALE	114
QUALITÀ E SICUREZZA DEI SERVIZI TPL	114
GESTIONE RISORSE UMANE E DIRITTI	121
LA DIMENSIONE AMBIENTALE	134
LE EMISSIONI IN ATMOSFERA	135
CONSUMI ENERGETICI E DI MATERIE PRIME	138
GESTIONE DEI RIFIUTI	140
LA DIMENSIONE ECONOMICA	141
VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST	143
LA POLITICA DI GESTIONE DELLE FORNITURE	144
UNA STIMA DELL'IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE DI ARST SUL TERRITORIO DELLA SARDEGNA	146
GRI CONTENT INDEX	148
DELIBERA	152
NOTA INTEGRATIVA	154
STATO PATRIMONIALE	155
CONTO ECONOMICO	158
RENDICONTO FINANZIARIO	159
NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31/12/2023	161
PREMESSA	161
PRINCIPI DI REDAZIONE	161
PROSPETTIVA DELLA CONTINUITÀ AZIENDALE	162
CASI ECCEZIONALI EX ART. 2423, QUINTO COMMA DEL CODICE CIVILE	162
CAMBIAMENTI DI PRINCIPI CONTABILI	162
CORREZIONE DI ERRORI RILEVANTI	162
PROBLEMATICHE DI COMPARABILITÀ E ADATTAMENTO	162
CRITERI DI VALUTAZIONE APPLICATI	162
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	163
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	163
PARTECIPAZIONI	166
PARTECIPAZIONI IMMOBILIZZATE	166
PARTECIPAZIONI NON IMMOBILIZZATE	166
RIMANENZE	166
STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI	166
CREDITI	166
CREDITI TRIBUTARI E ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE	167

DISPONIBILITÀ LIQUIDE	167
RATEI E RISCONTI	167
FONDI PER RISCHI ED ONERI	168
FONDI PER IMPOSTE, ANCHE DIFFERITE	168
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	169
DEBITI	169
VALORI IN VALUTA	169
COSTI E RICAVI	169
ALTRE INFORMAZIONI	170
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	171
ANALISI DELL'ATTIVO	171
ATTIVO CIRCOLANTE	176
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	183
PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	183
INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	189
VALORE DELLA PRODUZIONE	189
COSTI DELLA PRODUZIONE	191
ALTRE INFORMAZIONI	195

LETTERA ALL' AZIONISTA

Signor Azionista e Stakeholder,

L'anno appena trascorso ha certamente tracciato un solco rispetto agli esercizi che lo hanno preceduto.

Superata la più grave emergenza sanitaria dal secondo dopoguerra - che ha pesantemente condizionato non solo l'intera collettività mondiale ma, anche, trasformato il modello industriale consolidato dei servizi di TPL oltre ad aver condotto le economie mondiali sull'orlo di una crisi che non ha risparmiato alcun ambito e settore - il 2023 per ARST può essere senz'altro definito come l'anno della nuova normalità.

Grazie alla concomitante realizzazione di molti precedenti obiettivi - rallentati se non bloccati dalla pandemia - è stato possibile proseguire il percorso di crescita avviato in periodo pre COVID mostrando grande reattività sia nel mettere in sicurezza la serenità e lo sviluppo del capitale umano, sia nel garantire i servizi essenziali di mobilità agli oltre 21 milioni di viaggiatori/clienti nei 367 Comuni sardi serviti.

Ciò è stato possibile grazie ad un quadro contrattuale di riferimento (contratti di servizio) finalmente completatosi con la sottoscrizione del contratto triennale relativo ai servizi su gomma e con la messa in esercizio di un significativo numero di nuovi mezzi di trasporto (autobus e treni) che ha decisamente innalzato il livello della qualità del servizio erogato e dato chiara evidenza del percorso di transizione intrapreso dall'Azienda sia in termini di sostenibilità ambientale - con l'introduzione dei nuovi mezzi a bassissimo impatto e l'avvio di importantissimi progetti in campo ferro-tranviario - che sociale con la robusta spinta anche digitale, verso un rapporto con i clienti fortemente rinnovato ed adeguato ai tempi.

Un contesto economico esterno moderatamente favorevole, unito ad un significativo impegno aziendale sul fronte della produttività del lavoro e della gestione attenta e quotidiana dei costi, ha consentito di migliorare le performance in pressoché tutti i comparti creando le migliori condizioni verso un ulteriore miglioramento non dimenticando, in ogni caso, la possibile quanto imprevedibile variabilità di alcuni importanti voci dei costi di produzione. Proprio per quanto già ricordato in premessa circa la stabilità - almeno per il breve periodo - del quadro contrattuale di riferimento basato sui PEF, si ha oggi motivo di essere moderatamente fiduciosi anche per i prossimi esercizi.

Tutto questo è stato possibile anche grazie a una struttura organizzativa - molto dinamica ed irrobustita nel corso dell'anno dall'inserimento in organico di nuove competenze fortemente motivate - che ha saputo agire ed adeguarsi rapidamente alle scelte strategiche delineate nel Piano Strategico 2022-2024 tuttora in fase di piena realizzazione.

I risultati delle nostre azioni sono riscontrabili in maniera evidente attraverso i principali indicatori di performance finanziaria e soprattutto non finanziaria. Performance che sarà possibile analizzare

in maniera sintetica e organica anche nel Bilancio di Sostenibilità giunto oramai alla sua quarta edizione, la seconda con riferimento agli Standard GRI. L'intento è di fornire, anche quest'anno, una rappresentazione efficace e trasparente della capacità dell'azienda di creare valore nel tempo, nonché del legame sotteso tra le priorità strategiche, le scelte di governance, la gestione dei rischi, le performance finanziarie, nonché del contesto sociale, ambientale ed economico nel quale la Società opera.

Si tratta di un processo di integrazione importante che ha coinvolto l'intera struttura aziendale con l'obiettivo di permeare "di sostenibilità" tutti i processi operativi aziendali per raggiungere la cosiddetta "embedded sustainability".

È, evidentemente, il contesto non solo regionale e nazionale in cui ci muoviamo a guidare le nostre scelte che condividiamo con il Socio, ed ARST, da società regionale di TPL leader in Sardegna e tra le più importanti in Italia, intende svolgere con le sue infrastrutture materiali ed immateriali, un ruolo di primo piano nel percorso di transizione energetica in linea con i target fissati dall'Unione europea e dalla nostra Regione nell'ambito del Green Deal.

"Non c'è transizione senza digitalizzazione" per noi non è solo uno slogan; è una scelta che orienta le azioni e le scelte di investimento. In questo senso devono essere valutate le numerose azioni intraprese in termini di digitalizzazione dei processi interni ed esterni che riguardano la clientela. Fino alla raccolta ed utilizzo dei big data, da processare ricorrendo all'intelligenza artificiale in modo da attivare programmi sempre più ambiziosi di efficienza operativa.

I risultati raggiunti, grazie al contributo di tutte le persone di ARST capaci di coniugare cambiamento, innovazione e miglioramento, ci permettono di chiudere il bilancio 2023 con un utile di euro 476.785, da destinare a riserva legale.

DATI DI SINTESI DELLA SOCIETA'

ARST IN CIFRE¹

FLOTTA	810 Autobus 54 Treni 14 Metro
PASSEGGERI TRASPORTATI	21.350.000 Per Anno 62.000 Per Giorno
TPL - BUS SERVIZI EXTRAURBANI	15.000 Totale Km rete 3.500 Corse per giorno 3.000 Fermate unidirezionali 35.650.000 Percorrenze annue Km
TPL - BUS URBANI <i>(Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer, Oristano)</i>	350 Totale Km rete 600 Corse per giorno 700 Fermate unidirezionali 2.050.000 Percorrenze annue Km
TPL - TRENI	168,90 Totale Km rete 30,10 Sassari – Alghero 9,90 Sassari – Sorso 57,80 Macomer – Nuoro 71,10 Monserrato – Isili 1.000.000 Percorrenze annue
TPL - METRO	16,60 Totale Km rete 12,30 Cagliari 4,30 Sassari 343 Corse per giorno 21 Fermate 585.000 Percorrenze annue Km
TRENINO VERDE - FERROVIA TURISTICA	438,70 Totale Km rete 150,70 Sassari – Tempio – Palau 46,00 Macomer - Bosa 83,00 Isili – Sorgono 159,00 Mandas – Arbatax

¹ Dati aggiornati al 2023

ORGANIZZAZIONE

SEDE CENTRALE

- Cagliari Via Posada 8-10

SEDI TERRITORIALI AUTOMOBILISTICHE

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

SEDI TERRITORIALI FERROVIARIE

- Cagliari
- Sassari
- Macomer

SEDI TERRITORIALI SECONDARIE E DEPOSITI

- Abbasanta
- Ales
- Alghero
- Bolotana
- Bono
- Bosa
- Carbonia
- Carloforte
- Dorgali
- Escalaplano
- Fluminimaggiore
- Fonni
- Gairo

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

ORGANI SOCIALI

ORGANO AMMINISTRATIVO

Amministratore Unico

Roberto Neroni

COLLEGIO SINDACALE

Presidente

Paolo Pirri

Membri effettivi

Antonella Murino

Giorgio Graziano Cherchi

ORGANO DI REVISIONE

Revisore

Fabrizio Oronti

STRUTTURA DIREZIONALE

Direttore Centrale

Carlo Poledrini

Vice Direttore Centrale

Salvatore Perra

Dirigente Responsabile Trasporto Ferroviario

Paolo Diana

Direttore Esercizio Metrotranvie Cagliari Sassari

Felice Mulas

Dirigente Responsabile Gestione Manutenzione Comando Controllo e Segnalamento

Felice Mulas

Direttore Esercizio Automobilistico

Francesca Sulis

Dirigente Servizio Risorse Umane e Formazione

Salvatore Perra

Dirigente Servizio Commerciale - Marketing - Patrimoniale

Alessandro Boccone

Dirigente Servizio Sistemi Informativi e Apparati Tecnologici

Paolo Diana

Dirigente Servizio Tecnico

Marco Demuro

Dirigente Servizio Bilancio e Finanza

Simone Canu

Dirigente Responsabile Circolazione e Infrastruttura

Gianni Pirino

Dirigente Servizio Manutenzione Rotabili e Logistica

Silvestro Loddo

Dirigente Servizio Negoziale

Boi Carlo

Responsabile Sistema Gestione Sicurezza Ferroviaria

Francesco Matzuzzi

Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione

Claudia Carboni

LE LINEE DI ATTIVITA'



Servizi TPL su Gomma



Servizi TPL su Ferro



Gestione Infrastruttura Ferroviaria



Servizi TPL Metrotranviari



Gestione Infrastruttura Metrotranviaria



Servizio Turistico del Trenino Verde



Gestione Infrastruttura Ferroviaria Turistica



Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante



Servizi di Gestione Patrimoniale

PRINCIPALI INDICATORI FINANZIARI E DI PERFORMANCE

	2023	2022
Indice di Liquidità Corrente (Current Test Ratio)	1,48	1,44
<i>Attivo Corrente</i>		
<i>Passivo Corrente</i>		
Posizione Finanziaria Netta	1.271.622	(1.970.353)
Giorni di Credito dai Fornitori	156	114
<i>Debiti Commerciali x 365</i>		
<i>Totale Acquisti</i>		
Giorni di Credito ai Clienti	155	116
<i>Crediti Commerciali x 365</i>		
<i>Ricavi delle Vendite + IVA</i>		
Rapporto Debiti su Capitale Netto	0,77	0,85
<i>Debiti a Lungo Termine + Debiti Locazione Finanziaria</i>		
<i>Capitale Netto</i>		
Indice di Rigidità degli Impieghi	82,8%	76,8%
<i>Attivo Immobilizzato x 100</i>		
<i>Totale Attivo Netto</i>		
Turnover del Capitale Circolante	4,5	6,6
<i>Totale Ricavi</i>		
<i>Capitale Circolante (media)</i>		
Costo del Lavoro pro Capite	41.866	41.931
<i>Spese per il Personale</i>		
<i>Numero Medio Dipendenti</i>		
Valore Aggiunto pro Capite	45.778	43.015
<i>EBITDA + Spese per il Personale</i>		
<i>Numero Medio Dipendenti</i>		
Ricavi pro Capite	77.103	75.096
<i>Totale Ricavi</i>		
<i>Numero Medio Dipendenti</i>		

Principali indicatori finanziari e di performance.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

IL MERCATO DI RIFERIMENTO E LO SCENARIO NORMATIVO

IL QUADRO MACROECONOMICO

Nel momento in cui viene redatto questo documento, a inizio 2024, l'economia globale resta penalizzata da un'elevata incertezza sull'evoluzione delle tensioni geo-politiche e si caratterizza per prospettive di crescita moderate (ISTAT – Nota sull'andamento dell'economia italiana, marzo 2024).

In Italia, i segnali provenienti dalle indagini sul clima di fiducia sono discordanti. A febbraio 2024, la fiducia è peggiorata per le imprese mentre quella dei consumatori ha continuato a crescere, raggiungendo il livello più elevato da giugno 2023. Lo scorso anno, il nostro Paese ha registrato un incremento annuo del Pil dello 0,9%, in decelerazione rispetto al 2022 (+4,0%), ma comunque superiore a quello della media dell'area euro (+0,4%).

Per quanto riguarda le economie regionali, attualmente sono disponibili i dati dei conti economici territoriali ISTAT per il 2022 (stime preliminari dic. 2023) che riportano per la Sardegna un Pil in termini reali pari a 33,7 miliardi di euro (espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015), in aumento del 3,5% rispetto all'anno precedente, poco al di sotto del dato medio nazionale. Il prodotto perso nella nostra Regione durante la crisi pandemica è stato dunque del tutto recuperato (il Pil della Sardegna era di 33,4 miliardi a fine 2019).

Il divario nella ricchezza pro-capite con le regioni del Centro-Nord continua tuttavia ad essere significativamente alto. Con 40,9 mila euro nel 2022, il Nord-ovest resta l'area con il Pil per abitante più elevato (misurato in termini nominali). Seguono il Nord-est con 39,3 mila euro e il Centro con 35,1 mila euro. La Sardegna ha un Pil per abitante pari a 23,7 mila euro, superiore al dato medio del Mezzogiorno (21,7 mila euro) ma distante di quasi trenta punti percentuali rispetto alla media nazionale (33 mila euro).

Nel 2022, all'espansione dell'attività produttiva si è accompagnata una crescita dei consumi finali delle famiglie del 6,1% a livello nazionale. Una dinamica ugualmente sostenuta, anche se inferiore, si è osservata in Sardegna con una crescita del 5,7% rispetto all'anno precedente.

Nella prima parte del 2023, in un contesto di elevata inflazione, la crescita dei consumi delle famiglie ha mostrato tuttavia un marcato rallentamento. Come è noto, dalla metà del 2021 si è registrato un forte aumento dei prezzi al consumo, sospinto dal rincaro delle materie prime, soprattutto di quelle energetiche, e dei beni alimentari, oltre che dall'emergere di strozzature dal lato dell'offerta a livello mondiale, che si sono riflesse in maggiori costi per le imprese e per le famiglie. A dicembre 2022 in Sardegna l'inflazione sui dodici mesi si è attestata al 13,2%, su valori superiori alla media nazionale. Pur rimanendo a livelli ancora molto elevati nei primi mesi del 2023, la dinamica dell'inflazione nel corso dell'anno è andata progressivamente attenuandosi e da

ottobre 2023 la crescita tendenziale dell'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) in Italia è stata inferiore al 2% (dati ISTAT).

IL CONTESTO DEMOGRAFICO

La dinamica demografica della Sardegna nel 2023 continua ad essere negativa, con l'accentuazione di fenomeni preoccupanti come l'invecchiamento della popolazione.

Prosegue la contrazione dei residenti che al 1° gennaio 2024 sono 1.569.832, ben 8.314 in meno rispetto all'anno precedente (-5,3 per mille). Questo dato è innanzitutto causato dal saldo negativo tra nascite e morti: da segnalare che nel 2023 si è assistito a un ulteriore calo del tasso di natalità (numero dei nati ogni mille abitanti) che è passato da 4,9 a 4,6 per mille. E' bene sottolineare che il calo delle nascite è un fenomeno che riguarda l'intero Paese (l'Italia ha un livello di natalità tra i più bassi nel contesto dei Paesi sviluppati), ma il dato nazionale delle nascite (6,4 per mille abitanti) è notevolmente superiore a quello della nostra regione.

La recente pubblicazione ISTAT degli indicatori demografici per il 2023 mostra come la Sardegna continua ad essere la regione italiana con la fecondità più bassa. Stabilmente collocata sotto il livello di un figlio per donna per il quarto anno consecutivo, nel 2023 si posiziona a 0,91 figli, in ulteriore diminuzione rispetto al dato del 2022 pari a 0,95.

L'età media della popolazione è aumentata in dieci anni dai 44,6 anni del 2012 ai 48,8 del 2023. Ciò si traduce da un lato, in un progressivo aumento del carico sociale ed economico sulla popolazione potenzialmente attiva e dall'altro in una minore produttività della forza lavoro nel suo complesso. Negli ultimi decenni, la Sardegna ha affrontato importanti sfide legate alla diminuzione della popolazione e all'invecchiamento della stessa. Uno dei fenomeni più rilevanti è l'emigrazione di molti giovani sardi verso altre regioni italiane o all'estero in cerca di opportunità di lavoro e per motivi di studio. Questo processo di spopolamento ha contribuito a una diminuzione della popolazione giovanile e alla crescita della fascia di età più anziana.

Le attività di analisi della domanda e pianificazione dei Servizi di Trasporto Pubblico dovranno necessariamente tener conto anche di queste variazioni demografiche, in termini di minori esigenze di spostamenti sistematici per lavoro e per studio e di maggiori esigenze di spostamenti di tipo occasionale da parte degli over 65. Occorrerà, dunque, ripensare e potenziare l'offerta dei servizi di trasporto per l'ageing society, sviluppando soluzioni innovative e sostenibili che tengano conto delle barriere specifiche generate dall'invecchiamento come, per esempio, la riduzione della vista e dell'udito.

IL MERCATO DEL TPL

Il mercato del trasporto pubblico sta vivendo una crescita sostenuta grazie agli investimenti ingenti per il rinnovo delle flotte resi possibili dalle risorse straordinarie ottenute con il PNRR e il Fondo nazionale complementare, che hanno potenziato gli interventi nazionali esistenti come il

Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSNMS).

Considerata la strategicità del TPL per gli obiettivi di neutralità climatica assunti dall'UE, è auspicabile che l'attuale sforzo in termini di stanziamento di risorse pubbliche non sia isolato ma perduri nel tempo, segnando l'inizio di una nuova politica dei trasporti e di una politica ambientale a favore della mobilità collettiva. In questa prospettiva, indipendentemente dalla tecnologia utilizzata, il trasporto pubblico rimane il modo più efficiente per spostare grandi numeri di persone, riducendo al minimo l'uso di energia e limitando l'impatto ambientale.

In generale il TPL riveste un ruolo di fondamentale importanza per la crescita e la competitività dei territori, migliorando la qualità di vita dei cittadini. Sono numerosi i benefici che offre il TPL, tra cui:

- Sviluppo economico e competitività. Un sistema di trasporto pubblico efficiente e ben organizzato favorisce lo sviluppo economico delle città e dei territori. Agevolando gli spostamenti delle persone verso le zone commerciali, gli uffici e i luoghi di lavoro, il TPL stimola il commercio, l'occupazione e l'attività economica generale. Inoltre, un sistema di TPL ben sviluppato può attrarre investimenti e promuovere la competitività delle aree urbane;
- Riduzione dei costi individuali. L'utilizzo del TPL consente alle persone di risparmiare denaro, poiché riduce i costi associati all'uso di veicoli privati come carburante, parcheggio e manutenzione. Questo è particolarmente vantaggioso per coloro che hanno redditi più bassi o per chi non può permettersi di possedere un'auto;
- Inclusione sociale. Il TPL svolge un ruolo importante nell'assicurare l'accessibilità e l'inclusione sociale per tutti i cittadini. Garantisce che le persone abbiano la possibilità di partecipare alle attività sociali, culturali ed economiche della comunità, indipendentemente dalla loro posizione geografica o dalle loro condizioni personali;
- Sicurezza stradale. Promuovere l'uso del TPL contribuisce a migliorare la sicurezza stradale, poiché riduce il numero di veicoli privati in circolazione. Il trasporto pubblico è solitamente gestito da autisti professionisti addestrati a rispettare le norme di sicurezza e i limiti di velocità, riducendo il rischio di incidenti stradali.

Il settore del TPL in Italia è di assoluta rilevanza per l'economia nazionale ed è oggetto di frequenti attenzioni da parte di società straniere nella prospettiva di possibili investimenti. Si tratta di un mercato considerato appetibile ed attrattivo, sul quale però pesano le incertezze legate all'evoluzione normativa che in Italia ha interessato il settore nell'ultimo ventennio nel quale si sono succeduti interventi normativi spesso contraddittori. A tal proposito si rimanda più avanti al paragrafo “Lo Scenario Normativo”.

Le ragioni dell'interesse economico verso il settore sono almeno due: la prima è legata 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; la seconda – più rilevante – connessa 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 siano notevolmente condizionati dal basso peso demografico. Maggiore interesse certamente suscitano le potenzialità in termini di investimento per la 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.

Da questo punto di vista, una delle tecnologie innovative che può giocare un ruolo significativo nella transizione ecologica nel trasporto pubblico è certamente l'idrogeno, sul quale anche ARST ha in corso investimenti per l'acquisto di materiale rotabile e per le relative infrastrutture di alimentazione.

LA DOMANDA DI TRASPORTO

Tra i punti fermi degli stili di mobilità degli italiani c'è il dominio incontrastato dell'auto nelle soluzioni di trasporto. Il calo significativo della quota modale dei mezzi privati motorizzati (auto e moto) che si era avuto nel periodo Covid, del tutto fisiologico in un contesto di limitazioni della mobilità, è stato completamente riassorbito nella fase di ripresa post-Covid.

Al contrario, i dati degli ultimi due decenni in termini di copertura della domanda sono negativi sia per la mobilità attiva (piedi, bicicletta, micromobilità) sia per la mobilità collettiva: dalla lettura dei dati dell'Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani (Isfort) emerge che lo share modale dei mezzi pubblici aggregati si è attestata in media sotto il 10%, con un picco positivo nel 2012 (11%) e un picco negativo nel 2020 (5,4%) determinato dalla pandemia, solo in parte riassorbito nel biennio successivo.

Dunque, il quadro generale della ripartizione modale è fortemente sbilanciato a favore dei mezzi privati individuali (auto soprattutto) e nel tempo lo squilibrio è persino aumentato. Il “tasso di mobilità sostenibile”, misurato da Audimob come percentuale di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità) sul totale, è sceso nel 2022 sotto il 30%, oltre 4 punti meno del valore registrato nel 2000.

I dati del 20° rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani, aggiornati al primo semestre 2023, danno una prospettiva di analisi su come, passata la tempesta della crisi pandemica, si sta riposizionando il modello di mobilità dei cittadini del nostro Paese. Un primo gruppo di indicatori riguarda la struttura quantitativa della domanda come numero di spostamenti: i dati mostrano che nel 2023 la curva della domanda post-Covid si sta assestando a un livello un po' più basso del periodo precedente (-8,7% tra il 2019 e il primo semestre 2023). Passando ai mezzi di trasporto utilizzati, va sottolineato che il profilo di sostenibilità delle scelte modali degli italiani ha fatto una pericolosa marcia indietro con un ritorno alla vecchia normalità di soluzioni di trasporto poco “green”. Il trasporto pubblico infatti non è riuscito a recuperare, se non parzialmente, le proprie quote di

mercato (7,6% nel primo semestre 2023, lontano dal 10,8% registrato nel 2019).

Riguardo alle prospettive future, è interessante il modello previsivo della domanda costruito da Isfort a partire dalle proiezioni demografiche Istat di lungo periodo. Queste ultime indicano un generale declino demografico che passa attraverso un progressivo invecchiamento della popolazione residente, con indici particolarmente accentuati nelle regioni meridionali e nelle isole. Le previsioni sulla domanda di mobilità al 2030 derivanti dal modello "Audimob" evidenziano un calo medio contenuto intorno al 3% dei volumi di spostamenti in confronto al dato pre-Covid, ma con differenze regionali marcate e valori di decremento significativi in tutto il Sud (per la Sardegna -7,8%). Rispetto alle motivazioni di spostamento le contrazioni più importanti si registrano per gli spostamenti per studio.

LO SCENARIO NORMATIVO

Il processo di riforma del settore del Trasporto Pubblico Locale è stato oggetto di una lunga evoluzione normativa culminata, a livello nazionale, con l'approvazione del Decreto Legislativo 422 del 1997, mentre, a livello comunitario, con il Regolamento n. 1370/2007/CE modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 del 14/12/2016.

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

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

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

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

Il Regolamento n. 1370/2007 tratta quindi le gestioni in house alla stregua dei contratti affidati mediante procedura ad evidenza pubblica. Nel settore del trasporto ferroviario, peraltro, il

legislatore comunitario ha disciplinato la gara come strumento soltanto eventuale, confermando la possibilità di procedere per la generalità delle gestioni ad affidamento diretto sino al 2023 e prevedendo espressamente specifici casi per la prosecuzione delle gestioni dirette anche oltre tale data.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'articolo 5, comma 39, della legge regionale 28 dicembre 2018, n. 48 prevede che al fine di garantire lo svolgimento e la continuità dei servizi minimi di trasporto pubblico, in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, gli attuali affidamenti (servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia) sono prorogabili per un massimo di ventiquattro mesi a far data dalla loro naturale scadenza, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo.

Sono state stipulate con il nuovo Quadro Normativo e Regolatorio le proroghe di 24 mesi dei Contratti di Servizio: Gomma sino al 31 dicembre 2023, Ferro TPL sino al 31 dicembre 2031 e Metro TPL sino al 31 dicembre 2023. Successivamente, in attesa dell'approvazione in Consiglio regionale del disegno di legge della Giunta per l'istituzione del bacino unico per il servizio di trasporto pubblico locale, con la DGR n. 43/24 del 7.12.2023 è stata rideterminata al 31.12.2026 la scadenza dei contratti di servizio TPL su gomma e su metrotranvia.

Nella stessa seduta di Giunta regionale del 7.12.2023 (Deliberazione n. 43/23) è stata inoltre autorizzata la stipula del contratto di servizio con affidamento diretto alla società in house tra la Regione autonoma della Sardegna e ARST per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita al trasporto turistico denominato "Trenino Verde" per gli anni 2024-2032.

RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI E ANDAMENTO DELLA GESTIONE

EVENTI DI RILIEVO NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

Nel corso dell'esercizio 2023 si sono registrati diversi fatti rilevanti alcuni dei quali già menzionati in altre parti di questo documento ed altri saranno richiamati anche nel seguito.

L'evento più rilevante del 2023 è senz'altro costituito dalla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio, per il triennio 2024-2026, relativo ai servizi su gomma. Si tratta di un risultato che consente di mettere almeno temporaneamente in sicurezza l'azienda in termini economici giacché tiene conto della variazione della struttura dei costi aziendali e consente così, anche sulla base di uno specifico PEF, di monitorare l'equilibrio del contratto.

Non si può tuttavia considerare tale soluzione solo triennale in grado di consentire il superamento delle criticità rappresentate dall'Autorità Concedente (RAS) in ordine alle modalità di affidamento dei servizi per periodi temporali più lunghi nel rispetto del quadro normativo attualmente vigente.

Ad ogni buon conto, il completamento della sottoscrizione di tutti i principali CdS (ferro trasporto, ferro/metro rete, gomma e TV) consente di creare le migliori condizioni per lo sviluppo dell'Azienda nella sua migliore vocazione di soggetto industriale integrato.

Desideriamo in questa sezione della Relazione pure sottolineare, in particolare, il progressivo rinnovo del parco autobus e del parco rotabili ferroviari. Ai 124 nuovi autobus inseriti in servizio nel 2022 si sono infatti aggiunti ulteriori 294 mezzi di diverse tipologie nonché, per il settore ferroviario, i 7 nuovissimi treni Stadler in servizio sulla linea TPL Monserrato-Isili. Per un'azienda di TPL, il rinnovo del parco rotabili costituisce uno degli elementi fondamentali per garantire la migliore qualità possibile del servizio. L'imponente programma di rinnovo, sia dal punto di vista strettamente quantitativo che sotto l'aspetto del volume complessivo delle risorse messe in gioco (occorre ricordare che vi è pure una importante quota di cofinanziamento), proseguirà nel corso del 2024 e 2025 con l'acquisto di ulteriori autobus e treni.

A proposito dei treni, a fine 2023 è stata esercitata l'opzione per la sottoscrizione del 3° contratto applicativo per acquisto – nell'ambito dell'accordo quadro a suo tempo sottoscritto – di ulteriori 7 treni Stadler che saranno consegnati nel 2026. Con il completamento di questa fornitura, tenuto conto pure dei 6 treni ad idrogeno in produzione e destinati ai servizi ferroviari innovativi sulla linea Sassari-Alghero e finanziati dal FC PNRR, il parco regionale rotabili ferroviari potrà considerarsi interamente rinnovato, adeguato alle attuali esigenze e funzionale alle prospettive di incremento del servizio offerto in accordo con le prospettive di sviluppo dei servizi e con evidenti ricadute in termini di qualità del servizio e di costi di gestione.

In termini strettamente gestionali, gli oltre 400 autobus sostituiti negli scorsi 2 anni, hanno concretamente consentito di apprezzare il deciso miglioramento del servizio sia dal punto di vista

della qualità propria dell'offerta (peraltro certificata dalla indagine di Customer Satisfaction realizzata a fine 2023) che sul fronte dei costi manutentivi che si sono ridotti di oltre il 7% proprio in ragione della diminuzione dei fermi macchina dovuti alla vetustà dei veicoli.

Sotto il profilo degli investimenti infrastrutturali, diversi da quelli relativi al materiale rotabile, occorre ricordare, una volta di più, la rilevanza strategica ed operativa di ARST quale stazione appaltante della Regione per tale tipologia di interventi. Una delle più importanti in Sardegna e certamente la più importante in materia di trasporti e mobilità, compresa quella ciclabile. Si rimanda ad altre sezioni di questa Relazione - e si richiamano le considerazioni già riportate nelle Relazione sulla Gestione degli esercizi precedenti - in ordine alla urgente necessità di prevedere uno specifico contratto di servizio per lo svolgimento di queste attività che risultano via via più complesse ed impegnative in relazione alle continue modifiche normative e procedurali connesse anche alla dimensione degli investimenti in corso.

Ciò ricordato, nel 2023 è stata aggiudicata la gara d'appalto per la realizzazione del collegamento metrotranviario tra il Policlinico Universitario di Monserrato e Sestu in relazione al quale è doveroso rammentare come le risorse utilizzate siano derivate dalla rimodulazione dell'originario finanziamento destinato invece al collegamento Cagliari-Quartu. Tale nuovo collegamento risponderà ad esigenze di mobilità oramai consolidate nel tempo e per le quali, evidentemente, non risulta del tutto soddisfacente ed adeguato l'attuale quadro dell'offerta su gomma.

Sempre in tema di infrastrutture metrotranviarie, il 2023 è risultato un anno particolarmente importante; si è infatti aggiudicata la gara d'appalto per la realizzazione del nuovo tratto di collegamento di metro Sassari S.Maria di Pisa – S.Orsola per il quale sono in corso le attività amministrative propedeutiche all'effettivo avvio dei lavori.

Si tratta di interventi, considerando anche la tratta Bonaria-Marina Piccola aggiudicata a fine 2022, di ampliamento di reti già in esercizio che qualificano in misura ancora maggiore il complessivo e articolato processo di realizzazione della pianificazione regionale in materia di collegamenti su ferro in ambito metropolitano.

Nel 2023 si è registrata una generale accelerazione di alcuni rilevanti interventi infrastrutturali che, come ricordato nella Relazione sulla Gestione del 2022, avevano subito forti rallentamenti a causa di contenziosi insorti in corso d'opera relativi al costo dei lavori. Per completezza, occorre tuttavia sottolineare che per quanto riguarda la realizzazione della tratta Repubblica-Matteotti, talune difficoltà si sono manifestate anche per il contemporaneo avvio del cantiere comunale di Via Roma con la conseguente necessità di coordinare temporalmente interventi già di per sé complessi. Nel momento in cui viene redatta la presente Relazione, i lavori sono regolarmente in corso. Tra questi, anche il completamento del raddoppio della linea 1 di metro Cagliari Caracalla-Repubblica. A proposito di questo importantissimo intervento si deve rappresentare che, anche per l'entrata in vigore dei nuovi decreti che delineano un nuovo quadro normativo per i servizi metrotranviari (servizi di Trasporto a Guida vincolata – TGV) ancora non si è in grado di

stabilire la data di riapertura all'esercizio dell'intera tratta Monserrato-Repubblica fino alla nuova fermata San Saturnino che fa già parte della nuova tratta Repubblica- Matteotti.

Tra gli investimenti più rilevanti avviati nel 2023, è necessario dare specifica evidenza al principale di essi relativo alla realizzazione della nuova bretella ferroviaria Mamuntanas-Alghero Aeroporto che si dirama dalla Sassari-Alghero esistente. L'importanza di tale intervento è anche rappresentata dal carattere fortemente innovativo della prevista trazione ferroviaria che si avvarrà di treni ad idrogeno. Si tratta di uno dei primi interventi del genere in Italia, finanziato con il DM 363 rimodulato con DM 416 (Fondo Complementare al PNRR) e DM 319 PNRR (materiale rotabile) per un importo di euro 181.277.061. L'intervento complessivo prevede la realizzazione del collegamento ferroviario della bretella sopra ricordata (circa 7km) (finanziamento totale euro 98.500.000, intervento 1) e la fornitura di n.6 treni a idrogeno, di cui n.5 treni con fondo complementare DM 346/416 e n.1 con fondi PNRR DM 319 (finanziamento totale euro 82.777.061,27 (intervento 2.). La gara d'appalto è stata aggiudicata a giugno 2023.

Nell'ambito della linea di intervento ministeriale "idrogeno", ARST è risultata beneficiaria di ulteriori fondi PNRR per euro **75.785.000** destinati alla realizzazione di n.3 centrali di produzione di idrogeno in ciascuna delle tre linee TPL a scartamento ridotto: Sassari - Alghero per euro 30.085.000 con gara aggiudicata a giugno 2023; Macomer - Nuoro per euro 15.400.000, gara bandita a dicembre 2023 ed aggiudicata a marzo 2024; Monserrato - Isili per euro 30.300.000 con gara ugualmente bandita a dicembre 2023 ed aggiudicata a marzo 2024.

Sul versante delle attività di valenza generale realizzate nel 2023, si ricordano la costituzione dell'Academy aziendale che consentirà, nel medio termine, di poter formare autonomamente il personale ferroviario da certificare e formare i nuovi operatori di esercizio vista anche la crescente difficoltà nel reclutamento di tali figure professionali; la creazione – assieme alle altre aziende pubbliche di TPL in Sardegna – di ASSTRA Sardegna che costituisce ora il riferimento unico di rappresentanza datoriale regionale delle aziende pubbliche di TPL; la costituzione quale socio fondatore assieme ad altri 43 comuni nel cui territorio comunale passano le linee ferroviarie turistiche, della Fondazione Trenino Verde della Sardegna.

RISULTATI DI SINTESI DELL'ESERCIZIO 2023

Con il Bilancio 2023 la Società conferma l'equilibrio economico raggiunto negli ultimi esercizi e conferma ulteriormente il trend positivo dal punto di vista della gestione operativa, finanziaria e patrimoniale.

L'esercizio 2023 può essere considerato l'anno in cui si registra un ritorno alla *nuova normalità*. Il settore dei trasporti ha visto un netto miglioramento della situazione rispetto agli esercizi precedenti raggiungendo praticamente i valori del periodo pre-pandemico.

Per meglio analizzare l'andamento 2023 riportiamo, nelle tabelle che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale sintetici riclassificati secondo logiche gestionali.

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	158.138.028	147.939.652	6,89
TOTALE COSTI OPERATIVI	150.114.040	145.803.809	2,96
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	8.023.988	2.135.843	275,68
<i>Ammortamenti Netti</i>	3.093.577	2.463.445	25,58
<i>Accantonamenti/Svalutazioni</i>	1.751.266	400.000	337,82
EBIT	3.179.145	(727.602)	536,93
<i>Saldo Attività Finanziarie</i>	(1.864.494)	(1.427.073)	(30,65)
<i>Saldo Attività Straordinarie</i>	0	2.664.981	(100,00)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	1.314.651	510.306	157,62
<i>Imposte Esercizi Precedenti</i>	0	0	
<i>Imposte sul Reddito</i>	(837.866)	(433.186)	(93,42)
RISULTATO NETTO (EAT)	476.785	77.120	518,24

Conto economico sintetico.

	2023	2022	Δ %
Capitale Circolante (A1)	35.288.050	26.221.638	34,58
Attivo Fisso (B)	169.650.653	86.632.884	95,83
TOTALE ATTIVO NETTO (A1+B)	204.938.703	112.854.522	81,60
Totale passivo consolidato (D)	184.318.263	92.710.867	98,81
Capitale Netto (E)	20.620.440	20.143.655	2,37
TOTALE CAPITALE INVESTITO (D+E)	204.938.703	112.854.522	81,60

Stato patrimoniale sintetico.

Il Conto Economico evidenzia un incremento dei ricavi operativi rispetto all'esercizio precedente del 6,89% . In particolare i ricavi da Titoli di Viaggio registrano una ripresa del 5,44% attestandosi ai livelli dei valori registrati nel 2019. Va evidenziato che non sono stati imputati nell'esercizio in chiusura i ritorsi dovuti dal Ministero per il saldo dei mancati ricavi relativi alle annualità 2021 e 2022 poiché non ancora quantificati ed in attesa di verifica da parte delle stazioni appaltanti.

Sono altresì in aumento i corrispettivi dei contratti di servizio (+5,18%).

In particolare risulta importante per la Società la sottoscrizione, a dicembre 2023 e per una durata di tre anni (scadenza 31/12/2026), dei nuovi contratti per i servizi di trasporto pubblico locale automobilistico e metrotranviario, oltre quello novennale per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria turistica. I contratti tengono conto dei reali costi e ricavi della società e riportano una matrice dei rischi che ha consentito di calmierare il rincaro del prezzo delle materie prime.

La determinazione dei corrispettivi spettanti per ogni contratto è stata fatta dalla Società seguendo le regole di riallineamento, previste contrattualmente, dei PEF (Piano Economico Finanziario) a consuntivo con quelli a preventivo e saranno oggetto di riallineamento con la stazione appaltante.

Il valore aggiunto generato nell'esercizio è stato pari a 93.891.681 euro (84.740.523 nel 2022) in crescita del 10,74% rispetto al precedente esercizio.

Il margine operativo (EBITDA) è pari a 8.023.988 euro, in netto miglioramento rispetto ai 2.135.843 euro dell'esercizio precedente (+275,68%).

L'EBIT è pari a euro 3.179.145 mentre nel 2022 era risultato negativo per euro 727.602.

Il saldo delle attività finanziarie peggiora del 30,65%, con un esborso di euro 1.864.494. Il contratto automobilistico, se da una parte ha consentito una performance migliore dal punto di vista economico, non ha prodotto i suoi effetti dal punto di vista finanziario. Infatti, per quanto fosse prevista la copertura degli incrementi del prezzo del gasolio, la Società ha dovuto anticipare le variazioni dovute a questa voce che vengono riconosciute solamente a seguito del riallineamento del PEF e certificazione del Bilancio approvato. Al momento della stesura del presente documento per la sola linea di attività gomma la Società vanta un credito nei confronti della Stazione Appaltante pari a circa 40 milioni di euro.

Resta invece sempre irrisolta anche nei nuovi contratti la problematica relativa ai tempi di incasso dei rimborsi delle quote di CCNL pagate al personale dipendente, previste da apposite leggi regionali/statali, non erogate alle stesse scadenze di pagamento dei corrispettivi da Contratto di Servizio.

Il risultato netto è pari a euro 476.785, in miglioramento rispetto ai 77.120 dell'esercizio precedente.

L'analisi dello Stato Patrimoniale evidenzia un incremento dell'attivo fisso (+95,83%) e del passivo

consolidato (+98,81%) che ha riguardato principalmente la capitalizzazione dei nuovi autobus e treni.

Nell'esercizio si è registrato un incremento del Capitale Circolante Netto (+34,58%), con un incremento del 26,38% dell'Attivo Corrente e del 22,7% del Passivo Corrente.

Nell'esercizio 2023 si registra un peggioramento nei giorni di dilazione di pagamento ai fornitori, per le problematiche legate alle criticità finanziarie più volte richiamate, mentre risultano in leggero miglioramento gli indici di liquidità.

Migliora nettamente la posizione finanziaria netta che passa da -1.970.353 euro a 1.271.622 euro.

Per le prospettive future, per quanto risulti essere di fondamentale importanza la stipula del contratto di trasporto pubblico per i servizi automobilistici, avvenuta nel dicembre 2023 per gli esercizi 2024/2026, che presentava le maggiori criticità dal punto di vista della corretta compensazione degli oneri di servizio pubblico, la Società auspica la sottoscrizione di un contratto con una durata più adeguata, almeno novennale, che consenta una migliore programmazione delle attività di investimento e gestione del servizio.

Stesso discorso del settore automobilistico, seppur con minore criticità, va affrontato per il contratto dei servizi metrotranviari anch'esso prorogato al 31/12/2026 e per il quale sono in corso numerosi interventi di espansione della rete.

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.

Nel corso dell'esercizio 2022 è stato invece finalmente sottoscritto il contratto novennale per il servizio di Trasporto Ferroviario con scadenza 2031.

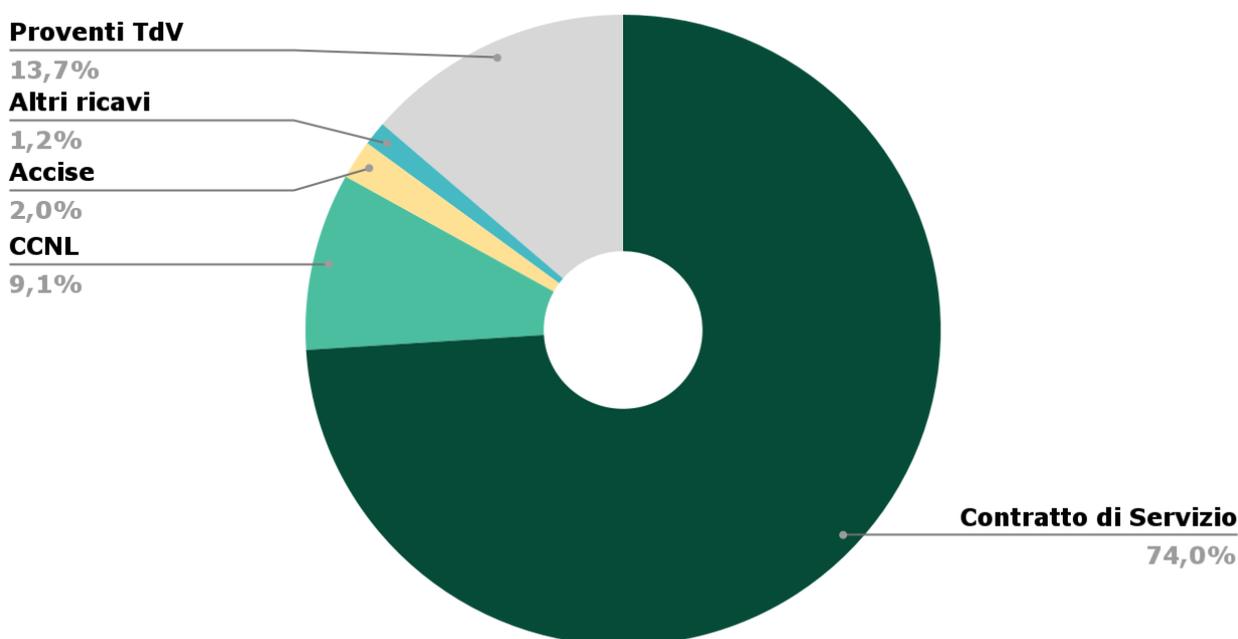
Di notevole importanza per la Società è anche la sottoscrizione del contratto novennale di manutenzione delle linee turistiche che in aggiunta alla costituzione della Fondazione Trenino Verde dovrebbe consentire il rilancio delle attività turistiche nell'isola.

In ultima analisi va ricordato che la Società funge da stazione appaltante e Società di ingegneria per conto della RAS in numerosi progetti di espansione ferroviaria e metro tranviaria. Attività per la quale non percepisce alcun corrispettivo ed i cui costi non sono ricompresi nei citati contratti di Servizio vigenti.

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

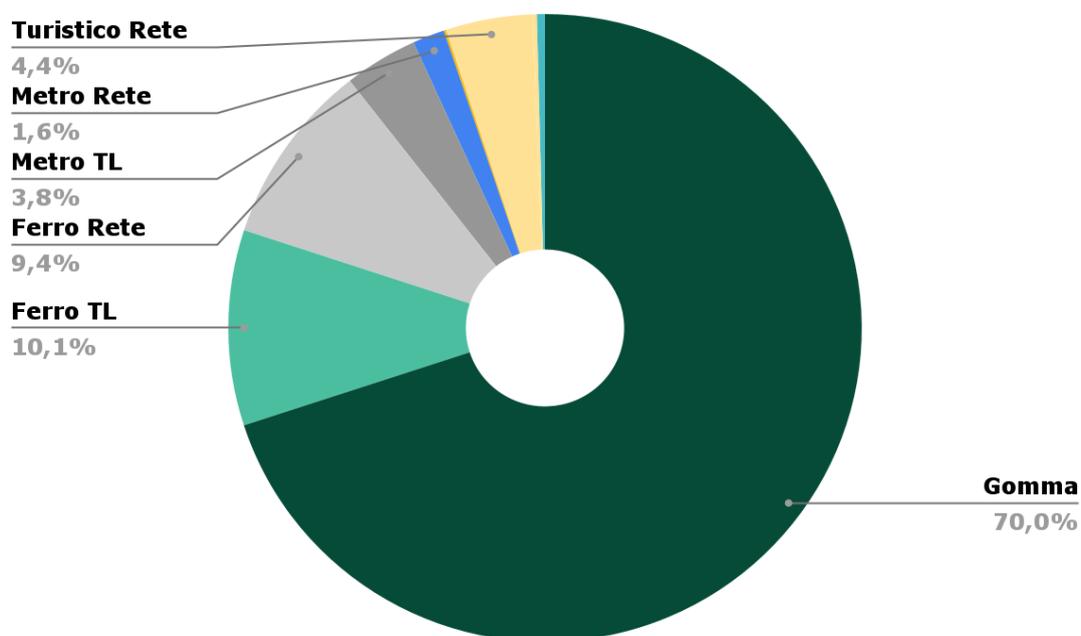
RICAVI OPERATIVI

I ricavi aziendali sono rappresentati prevalentemente dai corrispettivi per i Contratti di Servizio (73,99%), dai ricavi da traffico (13,68%), dal rimborso CCNL (9,09%). La parte restante è rappresentata da ricavi legati alle attività di Gestione del Patrimonio e dai rimborsi per accise su gasolio da trazione. Quest'ultima voce si attesta a 3.170.115 euro e risulta in forte aumento rispetto all'esercizio precedente ed è in linea con quanto registrato nel 2021 prima che l'Agenzia delle Dogane sospendesse, dal 01/04/22 al 30/11/22, il diritto al recupero della stessa accisa da parte delle aziende di autotrasporto.



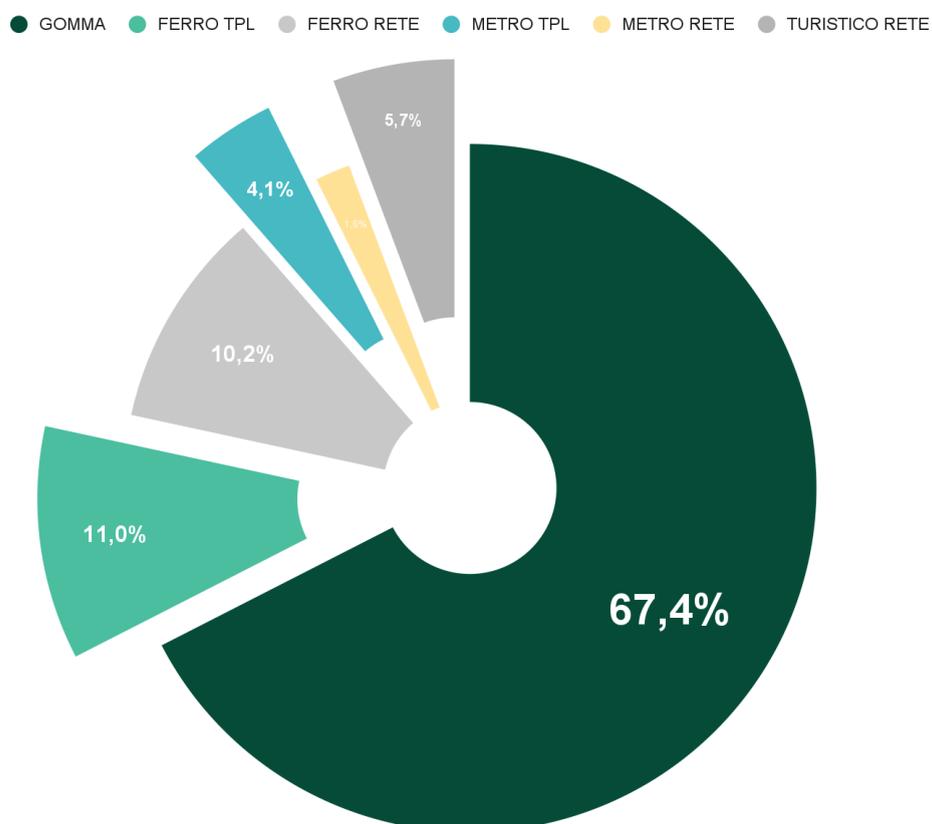
Ricavi totali per tipologia anno 2023.

In rapporto ai ricavi totali i Servizi su Gomma rappresentano il 70%, il TPL Ferroviario e Metrotranviario circa il 14% (10,06+3,75%), le attività di gestione della Infrastruttura Ferroviaria e Metrotranviaria l'11% (9,39+1,63%), la gestione della infrastruttura Ferroviaria turistica il 4,44% e gli altri ricavi lo 0,74%.



Ricavi Totali per linea di attività 2023.

I corrispettivi da Contratti di Servizio erogati dalla Regione Sardegna nel 2023 sono stati pari a circa 117 milioni di euro, facendo registrare un incremento del 5,18% rispetto all'anno precedente.



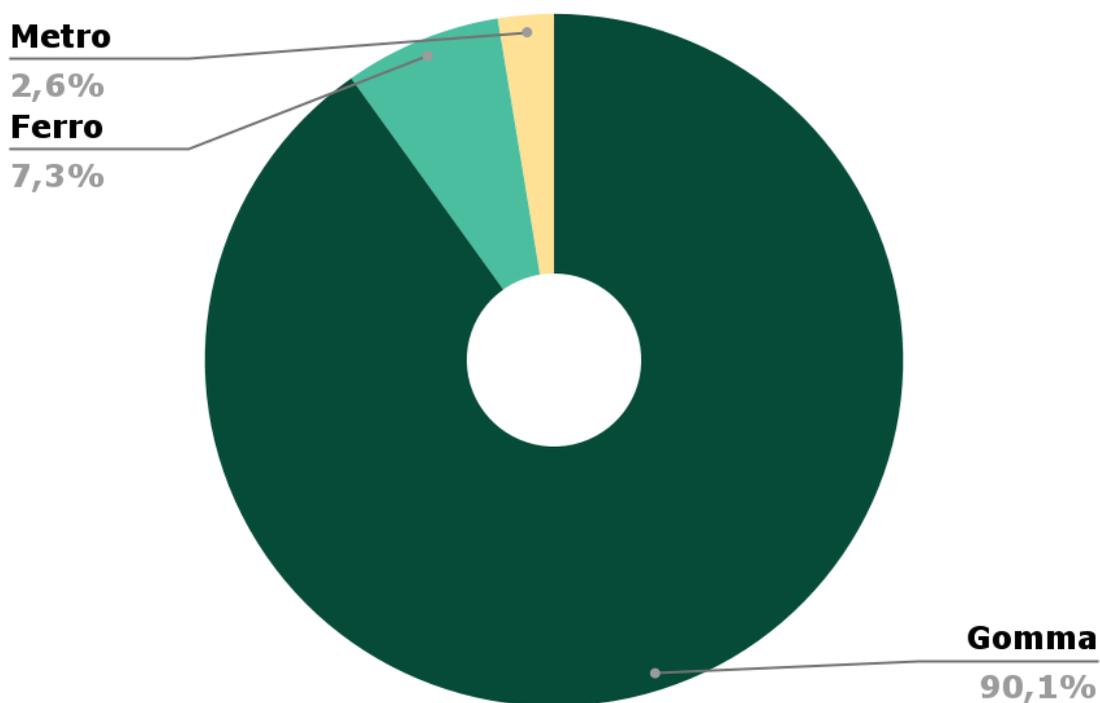
Ricavi da contratti di servizio per linee di attività anno 2023.

Ricavi da Titoli di Viaggio

I ricavi da Titoli di Viaggio per i Servizi di TPL ammontano, per il 2023, a 21.606.709 euro, in aumento del 5,70% rispetto al 2022.

	2023	2022	Δ %
GOMMA	19.475.536	18.453.903	5,54
FERRO	1.572.476	1.575.461	(0,19)
METRO	558.697	404.060	38,27
TOTALE	21.606.709	20.433.424	5,74

Ricavi da titoli di viaggio TPL per modalità 2022-2021



Ricavi da titoli di viaggio TPL per modalità 2023

COSTI OPERATIVI

I costi operativi sono risultati in aumento rispetto all'esercizio precedente (+2,96%). Se però si procede a depurare il 2022 dai costi per servizi aggiuntivi, resi necessari per fronteggiare la pandemia e finanziati appositamente dalla RAS, l'aumento dei costi è pari all' 3,52%.

I costi del personale sono in aumento del 3,95% rispetto al 2022. Tale incremento è imputabile all'aumento del numero del personale, che passa da 1.970 a 2.051 nell'esercizio in chiusura, e all'incidenza che il rinnovo CCNL avvenuto a maggio 2022, ha sui costi 2023 in corrispondenza degli aumenti tabellari intervenuti nel corso dell'esercizio.

Va inoltre evidenziato che, come previsto dalla Legge Regionale 29/2018, nell'esercizio 2023 sono stati stabilizzati circa 90 assuntori che sono stati assunti con la qualifica di Ausiliare al parametro 100. Tale operazione ha comportato un aggravio di costi per la Società di circa 1,2 milioni di euro che trovano però copertura nella L.R. menzionata.

Nel corso dell'esercizio sono proseguite numerose attività relative alle selezioni per l'assunzione di nuovo personale tecnico e amministrativo nell'ambito delle previsioni contenute nel Piano triennale delle assunzioni annualmente revisionato alla luce delle effettive esigenze. Per maggiori dettagli si rimanda alla sezione dedicata al Personale.

I costi di manutenzione risultano in diminuzione del 4,56%.

Come specificato nelle sezioni dedicate al TPL su Gomma e su Ferro, prosegue un'importante attività di rinnovo del parco rotabili ferroviari e automobilistici. Nel 2023 sono stati immessi in servizio 294 nuovi autobus e 7 nuovi treni.

I costi per i servizi della produzione risultano sostanzialmente invariati, se si analizza il 2022 al netto dei servizi automobilistici aggiuntivi espletati per consentire il rispetto del distanziamento sociale, infatti, tale posta nel 2023 risulta in linea col precedente esercizio (+ 7.298 euro).

I costi per assicurazioni registrano un aumento del 13,03%, le spese per vigilanza e pulizie aumentano del 6,53%.

Gli oneri diversi di gestione crescono del 26,36% principalmente per l'aumento di imposte/tasse e per spese generali.

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

ANDAMENTO DELLA GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

L'analisi del Conto Economico è stata svolta nella sezione Risultati di Sintesi dell'Esercizio 2023, 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 22.642.344 euro (+26,38%) e ad un aumento del Passivo Corrente per 13.575.937 euro (+22,77%) rispetto al 2022, con un conseguente aumento del Capitale Circolante Netto del 34,58%.

Si registra inoltre un incremento dell'Attivo Fisso, +95,83%, a seguito dell'incremento delle immobilizzazioni materiali conseguente al piano di rinnovo del parco mezzi.

In particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- le Disponibilità Liquide per + 3.241.975 euro (+164,54%). Tale posta, per quanto in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente, risulta fortemente condizionata dalle particolari regole contrattuali previste per la linea di attività gomma. Infatti per quanto venga riconosciuta all'azienda l'intera variazione del prezzo del gasolio lo stesso trova manifestazione numeraria solo a posteriori e dopo il necessario riequilibrio del pef. Unitamente alla quota relativa all'effetto rete la Società si trova a dover far fronte con mezzi propri a circa 21,6 milioni di euro anno;
- i Crediti Commerciali verso RAS per 46.181.937 euro (+41,27%) si riferiscono ai conguagli per i contratti di servizio in essere per le motivazioni di cui sopra;
- i Crediti verso la Regione per CCNL risultano invece in linea con l'esercizio precedente. Sono relativi sia alla quota Regione che alla quota Stato per la copertura dei rinnovi del CCNL;
- le Immobilizzazioni Materiali per 169.151.384 euro (+96,265%) sono costituite in larga parte dal materiale rotabile, per maggior dettaglio si rimanda alla Nota Integrativa.

Tra le voci del Passivo Corrente vanno evidenziati i debiti verso i fornitori, nel corso dell'esercizio i giorni di dilazione nel pagamento sono passati da 114 del 2022 a 156 del 2023 per le criticità finanziarie più volte menzionate.

Tra le voci del Passivo Consolidato va segnalato che il Fondo TFR Lavoro Subordinato è in diminuzione per 1.150.037 euro (-6,73%) 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 aumento di 9.066.407 euro rispetto all'esercizio precedente (+34,58%).

Il Capitale Netto è in lieve incremento (2,37%) a seguito del conseguimento dell'utile nell'esercizio pari a 476.780 euro.

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

restante 5%, servizi generali e trasversali alle diverse linee di attività, viene ribaltata con l'utilizzo di driver legati ai costi del personale, numero medio del personale o ricavi da contratti di servizio.

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

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

	2023	2022	Δ %
PROVENTI TDV	22.232.626	20.516.642	8,36
RIMBORSO MANCATI INTROITI DA TDV	0	0	#DIV/0!
CONTRATTI DI SERVIZIO	117.007.764	111.247.398	5,18
Bus	78.907.761	80.209.752	(1,62)
Treno	24.813.213	21.898.844	13,31
Metro	6.647.866	6.132.694	8,40
Trenino Verde	6.638.924	3.006.108	120,85
RIMBORSO CCNL	14.381.940	13.010.837	10,54
RIMBORSI ACCISE	3.170.115	670.383	372,88
ALTRI RICAVI	1.345.584	2.494.389	(46,06)
TOTALE RICAVI OPERATIVI	158.138.029	147.939.649	6,89
SPESE PER IL PERSONALE	85.867.693	82.604.676	3,95
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	34.719.379	33.570.375	3,42
Manutenzioni	11.977.895	12.550.564	(4,56)
Assicurazioni	5.302.148	4.690.964	13,03
Vigilanza e Pulizia	3.919.204	3.679.041	6,53
Servizi per la Produzione	2.233.240	3.035.808	(26,44)
Spese per Marketing, Pubblicità	157.508	92.685	69,94
Spese per Energia e Acqua	1.335.106	1.084.484	23,11
Spese per ICT e Telecom	489.146	747.242	(34,54)
Spese per Servizi Professionali	1.101.832	1.008.244	9,28
Spese per altri Servizi e Beni di Terzi	507.680	758.747	(33,09)
Oneri Diversi di Gestione	2.503.212	1.980.975	26,36
TOTALE COSTI OPERATIVI	150.114.043	145.803.805	2,96
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	8.023.986	2.135.844	275,68
Ammortamenti Netti (1)	3.093.577	2.463.445	25,58
Accantonamenti/Svalutazioni (2)	1.751.266	400.000	337,82
EBIT	3.179.143	(727.601)	536,93
Saldo Attività Finanziarie	(1.864.492)	(1.427.074)	(30,65)
Saldo Attività Straordinarie		2.664.981	(100,00)
RISULTATO ANTE IMPOSTE (EBT)	1.314.651	510.306	(157,62)
Imposte sul Reddito	(837.866)	(433.186)	(93,42)
RISULTATO NETTO (EAT) (3)	476.785	77.120	518,24

Conto Economico riclassificato.

	GOMMA	FERRO TPL	METRO TPL	TURISTICO TL
RICAVI OPERATIVI	110.661.336	15.914.059	5.935.640	180.250
PROVENTI TDV	19.475.536	1.572.476	558.697	25.917
CONTRATTI DI SERVIZIO	78.907.761	12.834.609	4.747.539	
RIMBORSO CCNL	8.895.429	1.506.974	426.804	13.776
RIMBORSI ACCISE	3.170.115			
ALTRI RICAVI	212.495		202.600	140.557
TOTALE RICAVI OPERATIVI	110.661.336	15.914.059	5.935.640	180.250
COSTI OPERATIVI	103.403.894	15.409.208	5.203.854	278.181
SPESE PER IL PERSONALE	56.744.783	9.613.132	2.722.622	87.877
Altre Spese per il Personale	691.474	337.002	18.317	453
SPESE PER IL PERSONALE LORDE	57.436.256	9.950.134	2.740.939	88.330
Personale medio	1.364	226	63	1
Costo medio	42.108	44.039	43.657	69.551
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	27.770.429	1.653.742	670.744	404
di cui Energia per trazione	22.734.009	1.396.007	415.354	
MANUTENZIONI	6.533.057	1.500.442	757.049	31.140
ASSICURAZIONI	4.229.045	534.082	247.815	2.575
VIGILANZA E PULIZIA	3.192.029	280.041	103.322	7.238
SERVIZI PER LA PRODUZIONE	1.153.290	625.550	312.183	142.216
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	116.658	22.005	2.795	90
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	529.420	236.417	8.441	105
SPESE PER ICT E TELECOM	305.090	44.200	42.986	245
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	331.322	180.387	64.064	4.957
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	326.332	56.740	7.230	168
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.480.963	325.468	246.286	711
TOTALE COSTI DIRETTI	103.403.894	15.409.208	5.203.854	278.181
Gomma Servizi Sostitutivi	(636.385)	87.760	548.625	
Servizi Turistici Treno		(52.182)		52.182
Personale Medio Totale	1.364	226	63	1
TOTALE COSTI INDIRETTI	(636.385)	35.578	548.625	52.182
TOTALE COSTI OPERATIVI	102.767.509	15.444.786	5.752.479	330.363
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	7.893.827	469.273	183.161	(150.113)
AMMORTAMENTI NETTI	2.265.738	486.449	43.199	1.124
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	1.118.668	150.486	244.054	1.336
EBIT	4.509.421	(167.663)	(104.093)	(152.572)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(1.678.577)	(135.530)	(48.154)	(2.234)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE				
EBT	2.830.844	(303.193)	(152.246)	(154.806)
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI				
IMPOSTE SUL REDDITO	(560.442)	(97.090)	(26.745)	(862)
RISULTATO NETTO	2.270.402	(400.283)	(178.991)	(155.668)

Conto economico riclassificato per linee di attività

	FERRO RETE	METRO RETE	TURISTICO RETE	SERVIZI INGEGNERIA	SERVIZI PATRIMONIO
RICAVI OPERATIVI	14.845.569	2.582.915	7.028.982	329.754	659.523
PROVENTI TDV					
CONTRATTI DI SERVIZIO	11.978.604	1.900.327	6.638.924		
RIMBORSO CCNL	2.866.965	199.473	248.523	169.785	54.212
RIMBORSI ACCISE					
ALTRI RICAVI		483.115	141.535	159.969	605.311
TOTALE RICAVI OPERATIVI	14.845.569	2.582.915	7.028.982	329.754	659.523
COSTI OPERATIVI	14.620.669	2.550.833	7.016.097	1.271.292	360.011
SPESE PER IL PERSONALE	11.028.216	1.272.458	1.585.349	1.083.078	345.824
Altre Spese per il Personale	229.798	7.669	82.471	15.063	2.110
SPESE PER IL PERSONALE LORDE	11.258.014	1.280.126	1.667.820	1.098.140	347.934
Personale medio	302	27	44	18	6
Costo medio	37.332	47.693	37.867	59.962	53.910
MATERIE PRIME E DI CONSUMO	464.420	604.649	3.549.273	5.361	355
MANUTENZIONI	1.376.926	373.454	1.404.133	992	702
ASSICURAZIONI	163.709	45.887	75.783	2.353	897
VIGILANZA E PULIZIA	193.412	19.491	122.752	697	221
SERVIZI PER LA PRODUZIONE					
SPESE PER MARKETING, PUBBLICITÀ	11.479	1.305	1.701	1.120	355
SPESE PER ENERGIA E ACQUA	380.522	101.290	77.130	1.311	469
SPESE PER ICT E TELECOM	41.212	8.300	43.152	2.979	981
SPESE PER SERVIZI PROFESSIONALI	433.148	65.562	16.446	2.146	3.800
SPESE PER ALTRI SERVIZI E BENI DI TERZI	66.965	2.107	5.229	42.349	558
ONERI DIVERSI DI GESTIONE	230.863	48.660	52.679	113.843	3.739
TOTALE COSTI DIRETTI	14.620.669	2.550.833	7.016.097	1.271.292	360.011
Gomma Servizi Sostitutivi					
Servizi Turistici Treno					
Personale Medio Totale	302	27	44	18	6
TOTALE COSTI INDIRETTI	0	0	0	0	0
TOTALE COSTI OPERATIVI	14.620.669	2.550.833	7.016.097	1.271.292	360.011
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	224.899	32.082	12.885	(941.537)	299.511
AMMORTAMENTI NETTI	226.135	38.319	15.051	14.450	3.110
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	170.267	19.361	25.224	16.608	5.262
EBIT	(171.503)	(25.598)	(27.391)	(972.596)	291.139
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	0	0	0	0
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE					
EBT	(171.503)	(25.598)	(27.391)	(972.596)	291.139
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI					
IMPOSTE SUL REDDITO	(109.852)	(12.491)	(16.274)	(10.715)	(3.395)
RISULTATO NETTO	(281.354)	(38.089)	(43.664)	(983.311)	287.744

Conto economico riclassificato per linee di attività

ATTIVO				PASSIVO			
	2023	2022	Δ %		2023	2022	Δ %
ATTIVO CORRENTE				PASSIVO CORRENTE			
1. Magazzino	13.291.415	18.112.211	(26,62)	Debiti verso Fornitori Commerciali	41.157.113	25.683.581	60,25
Crediti Commerciali verso RAS	46.181.937	32.690.368	41,27	Debiti Verso RAS e altri	9.005.838	7.041.950	27,89
Crediti verso altri Clienti	13.332.916	9.510.060	40,20	Debiti verso Banche	12.175.122	16.500.000	(26,21)
Fondo Svalutazione Crediti	(733.719)	(531.119)	(38,15)	Debiti verso Dipendenti	3.932.108	4.182.163	(5,98)
2. Totale Crediti verso Clienti	58.781.134	41.669.309	41,07	Debiti verso Istituti di Previdenza	3.998.612	3.297.919	21,25
Crediti CCNL verso Regione	14.381.940	13.010.838	10,54	Debiti Tributarî	1.995.796	1.841.191	8,40
Altri Crediti verso Regione	42.680	1.272.735	(96,65)	Debiti Diversi	921.543	1.063.396	(13,34)
Crediti Accise su Gasolio	822.110	79.419	935,16	1. Totale Debiti Correnti	73.186.132	59.610.200	22,77
Crediti verso Erario	172.657	766.097	(77,46)				
Altri Crediti a breve termine	19.612.316	12.795.299	53,28				
3. Totale altri Crediti	35.031.703	27.924.388	25,45	2. Ratei e Risconti Passivi			
4. Disponibilità liquide	1.271.622	(1.970.353)	164,54				
5. Ratei e Risconti Attivi	98.308	96.283	2,10	C. TOTALE PASSIVO CORRENTE	73.186.132	59.610.200	22,77
A. TOTALE ATTIVO CORRENTE	108.474.182	85.831.838	26,38				
A1. CAPITALE CIRCOLANTE (A-C)	35.288.050	26.221.638	34,58				
	2023	2022	Δ %		2023	2022	Δ %
ATTIVO FISSO				PASSIVO CONSOLIDATO			
Crediti verso Ministero	453.267	422.969	7,16	Fondi per Rischi e Oneri	6.174.640	5.183.248	19,13
Fondo svalutazione (-)				TFR Lavoro Subordinato	15.941.338	17.091.375	(6,73)
Altri Crediti Verso Stato				Fondo per Contributi Conto Impianti	162.202.285	70.436.244	130,28
6. Totale Crediti a Medio Termine	453.267	422.969	7,16				
Immobilizzazioni Immateriali	36.002	14.165	154,16				
Immobilizzazioni Materiali	169.151.384	86.185.750	96,26				
Immobilizzazioni Finanziarie	10.000	10.000	0,00				
7. Totale Immobilizzazioni	169.197.386	86.209.915	96,26	D. TOTALE PASSIVO CONSOLIDATO	184.318.263	92.710.867	98,81
B. TOTALE ATTIVO FISSO	169.650.653	86.632.884	95,83	E. CAPITALE NETTO	20.620.440	20.143.655	2,37
TOTALE ATTIVO (A+B)	278.124.835	172.464.722	61,26	TOTALE PASSIVO (C+D+E)	278.124.835	172.464.722	61,26
		2					

Stato Patrimoniale riclassificato.

PRINCIPALI INDICATORI DI PERFORMANCE

L'Indice di Liquidità Corrente (1,48) e l'Indice di Liquidità Immediata (1,30) confermano la marginalità in cui opera l'Azienda nonostante la definizione dei nuovi Contratti di Servizio, in particolare quello automobilistico, che presenta le criticità finanziarie esposte in precedenza.

La Posizione Finanziaria Netta, pari a 1.271.622 euro, è in crescita rispetto al precedente esercizio, influenzata comunque in modo significativo dalle prescrizioni del contratto di servizio gomma che comporta un notevole disallineamento finanziario come meglio evidenziato nella sezione dedicata, mentre risulta in peggioramento rispetto all'esercizio precedente l'indice di Autonomia Finanziaria che passa da 5,60 a 9,94 a seguito delle cospicue capitalizzazioni effettuate nell'esercizio.

Nel 2023 si è registrato un peggioramento dei Giorni di Pagamento dei Fornitori passati da 114 giorni medi nel 2022 a 156 giorni medi.

Aumentano anche i giorni di incasso dei crediti verso i clienti che risultano pari a 155 nel 2023.

In crescita l'indice di rigidità degli impieghi (82,8%), mentre l'indice di elasticità degli impieghi si attesta al 17,2%.

Si conferma l'andamento degli indicatori di produttività ed efficienza. Tra questi, quello maggiormente positivo è il Turnover del Capitale Circolante (4,5) che esprime la capacità di quest'ultimo di generare ricavi dal Capitale Operativo corrente investito nell'attività.

Sostanzialmente invariato il Costo del Lavoro Pro Capite, pari a 41.866 euro rispetto a 41.931 euro dell'anno precedente.

In aumento il Valore dei Ricavi Pro Capite che passa da 75.096 del 2022 a 77.103 euro del 2023 grazie all'incremento dei ricavi da traffico e da corrispettivo.

Il miglioramento dei parametri di efficienza di cui sopra, la crescita dei ricavi da traffico e da corrispettivo dei Contratti di servizio, con conseguente miglioramento del margine operativo lordo hanno portato ad un netto incremento dell'indice di redditività ROI, mentre risulta in aumento il ROE anche se fortemente influenzato dagli oneri finanziari.

INDICI DI LIQUIDITÀ	2023	2022
INDICE DI LIQUIDITÀ CORRENTE (CURRENT TEST RATIO)	1,48	1,44
<u>ATTIVO CORRENTE</u> PASSIVO CORRENTE		
INDICE DI LIQUIDITÀ IMMEDIATA (QUICK TEST RATIO)	1,30	1,14
<u>CREDITI A BREVE + DISPONIBILITÀ LIQUIDE</u> PASSIVO CORRENTE		
GIORNI DI CREDITO AI CLIENTI	155	116
<u>CREDITI COMMERCIALI X 365</u> RICAVI DELLE VENDITE + IVA		
GIORNI DI CREDITO DAI FORNITORI	156	114
<u>DEBITI COMMERCIALI X 365</u> TOTALE ACQUISTI		

Indici di liquidità.

INDICI DI REDDITIVITA'	2023	2022
RETURN ON EQUITY	2,31%	0,38%
<u>RISULTATO NETTO X 100</u> CAPITALE NETTO (MEDIA)		
RETURN ON INVESTMENT (ROI)	3,92%	2,13%
<u>EBITDA X 100</u> TOTALE CAPITALE INVESTITO (CAPITALE CIRCOLANTE + ATTIVO FISSO)		
RETURN ON ASSETS (ROA)	1,14%	-0,46%
<u>EBIT X 100</u> TOTALE ATTIVO (MEDIA)		
RETURN ON SALES (ROS)	5,80%	1,63%
<u>EBITDA X 100</u> TOTALE RICAVI NETTI		

Indici di redditività

INDICI DI COPERTURA FINANZIARIA	2023	2022
INDICE DI AUTONOMIA FINANZIARIA (LEVERAGE)	9,94	5,60
<u>TOTALE ATTIVO</u> CAPITALE NETTO		
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (B-A)	1.271.622	(1.970.353)
A. DEBITI FINANZIARI		
B. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	1.271.622	(1.970.353)
RAPPORTO DEBITI SU CAPITALE NETTO	0,77	0,85
<u>DEBITI A LUNGO TERMINE + DEBITI LOCAZIONE FINANZIARIA</u> CAPITALE NETTO		
INDICE DI RIGIDITÀ DEGLI IMPIEGHI	82,78%	76,77%
<u>ATTIVO IMMOBILIZZATO X 100</u> TOTALE ATTIVO NETTO		
INDICE DI ELASTICITÀ DEGLI IMPIEGHI	17,22%	23,23%
<u>CAPITALE CIRCOLANTE X 100</u> TOTALE ATTIVO NETTO		
INCIDENZA PASSIVITÀ A BREVE	26,31%	34,56%
<u>PASSIVITÀ A BREVE X 100</u> TOTALE IMPIEGHI		
INCIDENZA PASSIVITÀ CONSOLIDATE	66,27%	53,76%
<u>PASSIVITÀ CONSOLIDATE X 100</u> TOTALE IMPIEGHI		

Indici di coperture finanziaria.

INDICI DI PRODUTTIVITÀ ED EFFICIENZA	2023	2022
RICAVI PRO CAPITE	77.103	75.096
<u>TOTALE RICAVI</u> NUMERO MEDIO DIPENDENTI		
VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE	45.778	43.015
<u>EBITDA + SPESE PER IL PERSONALE</u> NUMERO MEDIO DIPENDENTI		
COSTO DEL LAVORO PRO CAPITE	41.866	41.931
<u>SPESE PER IL PERSONALE</u> NUMERO MEDIO DIPENDENTI		
TURNOVER DELL'ATTIVO	0,57	0,93
<u>TOTALE RICAVI</u> TOTALE ATTIVO (MEDIA)		
TURNOVER DEL CAPITALE INVESTITO	0,8	1,5
<u>TOTALE RICAVI</u> CAPITALE INVESTITO (MEDIA)		
TURNOVER DEL CAPITALE CIRCOLANTE	4,5	6,6
<u>TOTALE RICAVI</u> CAPITALE CIRCOLANTE (MEDIA)		

Indici di produttività ed efficienza.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

SCADENZA CONTRATTI	
COMMA	31/12/2026
FERRO TPL	31/12/2031
FERRO-METRO RETE	31/12/2029
METRO TPL	31/12/2026
TURISTICO RETE	31/12/2032

Scadenza contratti di servizio TPL e rete ferroviaria turistica.

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

Le 9 linee di attività così individuate sono:

- Servizi di TPL su Gomma
- Servizi di TPL su Ferro
- Gestione della Infrastruttura Ferroviaria
- Servizi di TPL Metrotranviario
- Gestione della Infrastruttura Metrotranviaria
- Servizio Turistico del Trenino Verde
- Gestione Infrastruttura Ferroviaria Turistica
- Servizi di Ingegneria e di Stazione Appaltante
- Servizi di Gestione Patrimoniale

Nelle pagine successive vengono esaminate le performance delle singole linee.

1. TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Per l'esercizio in chiusura ha trovato applicazione il contratto di servizio sottoscritto con la RAS per gli anni 2022 e 2023, come integrato dall'Atto Aggiuntivo al contratto di servizio Gomma determinato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 32/19 del 6 ottobre 2023.

A fine anno è stato sottoscritto il nuovo contratto di servizio che seppur di durata solamente triennale, con decorrenza dal 2024, consentirà di mettere almeno temporaneamente in sicurezza l'azienda in termini economici.

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 2023 sono risultate sostanzialmente in linea con il programma di esercizio stabilito, grazie all'inserimento in servizio dei nuovi 294 autobus in sostituzione dei veicoli vetusti.

La linea di attività si conferma stabile ed equilibrata, il risultato netto (utile di euro 2.270.402) risulta condizionato positivamente dalle operazioni di rinnovo del parco rotabile che hanno consentito di conseguire i risparmi previsti nei costi di manutenzione, mentre risulta condizionato ancora pesantemente dagli oneri finanziari determinati dalla struttura del contratto di servizio.

Tutti i dettagli sono facilmente desumibili dalle tabelle che seguono.

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	110.661.336	109.609.447	0,96
TOTALE COSTI OPERATIVI	102.767.509	106.491.527	(3,50)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	7.893.827	3.117.921	153,18
AMMORTAMENTI NETTI	2.265.738	2.004.946	13,01
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	1.118.668	268.864	316,07
EBIT	4.509.421	844.111	434,22
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(1.678.577)	(1.028.924)	(63,14)
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE		(3.721)	(100,00)
EBT	2.830.844	(188.535)	1.601,50
IMPOSTE ESERCIZI PRECEDENTI			
IMPOSTE SUL REDDITO	(560.442)	(291.171)	(92,48)
RISULTATO NETTO	2.270.402	(479.705)	573,29

Conto economico sintetico gomma.

I ricavi operativi del Servizio TPL su Gomma ammontano a euro 110.661.336, in aumento dello 0,96% rispetto all'esercizio precedente. In particolare i ricavi da Contratto di Servizio diminuiscono del 1,62% rispetto al 2022. I ricavi da Titoli di Viaggio registrano una ripresa del 5,54% rispetto al 2022, in

termini di valore assoluto abbiamo avuto un aumento dei ricavi da TdV di euro 1.021.633.

I costi operativi sono pari a euro 102.767.509, in diminuzione del 3,50% rispetto al 2022. Le principali voci di costo sono rappresentate dalle Spese per il Personale (55,89%), dalle Spese per Materie Prime e di Consumo(27,02%), dalle Spese per Manutenzioni (6,36%), dalle spese per assicurazione (4,11%) e dalle spese per vigilanza e pulizia (3,11%). Occorre sottolineare la diminuzione dei costi per le manutenzioni (-22,40%), la diminuzione dei costi per servizi della produzione (-44,64%) e le spese per Vigilanza e Pulizia (3,11%).

L'EBITDA dei servizi di TPL su Gomma è positivo per un importo pari a 7.893.827 euro, in aumento del 153,18% rispetto al 2022. Il risultato d'esercizio è positivo per euro 2.270.402 e come detto in precedenza risulta condizionato pesantemente dagli aspetti finanziari del contratto. Il contratto automobilistico, se da una parte ha consentito una performance migliore dal punto di vista economico, dall'altra non ha prodotto i suoi effetti dal punto di vista finanziario a causa della modalità di erogazione dei corrispettivi. Infatti, a fronte di un corrispettivo spettante di circa 80 milioni di euro annui, sia per l'anno 2022 che per il 2023, ad oggi risultano ancora da incassare circa 40 milioni di euro. A ciò si devono aggiungere gli effetti negativi determinati dalla tempistica del rimborso degli oneri per rinnovi del CCNL dei dipendenti, pari a circa 9 milioni di euro per le quote a carico della Regione e dello Stato, anticipati dalla Società durante l'anno e, ad oggi, non ancora incassati.

LA PRODUZIONE DEI SERVIZI TPL SU GOMMA

L'esercizio 2023 si è concluso con una produzione effettiva totale di bus km di linea venduti pari a 37.677.843 di cui 35.645.307 km per servizi automobilistici extraurbani e 2.032536 per servizi automobilistici urbani.

Il totale dei chilometri di linea effettivi è diminuito di 35.605,39 km rispetto all'anno precedente.

	2023	2022	Δ
KM PROGRAMMATI (KmP)	35.488.858	35.757.544	(268.686,12)
KM SOPPRESSIONI (KmS)	225.802	352.543	(126.740,18)
KM INTENSIFICATI (Kml)	382.251	270.719	111.532,23
KM EFFETTIVI (KmE)	35.645.307	35.675.721	(30.413,71)
% SCOSTAMENTO (KmE/KmP)	0,44	(0,23)	
% KmS/KmP	0,64	0,99	
% Kml/KmP	1,08	0,76	

Riepilogo percorrenze Autobus EXTRAURBANO TPL (BUS - KM).

	2023	2022	Δ
KM PROGRAMMATI (KmP)	2.109.071	2.112.832	(3.760,82)
KM SOPPRESSIONI (KmS)	89.314	80.278	9.035,86
KM INTENSIFICATI (Kml)	12778,9	5173,9	7.605,00
KM EFFETTIVI (KmE)	2.032.536	2.037.727	(5.191,68)
% SCOSTAMENTO (KmE/KmP)	(3,63)	(3,55)	
% KmS/KmP	4,23	3,80	
% Kml/KmP	0,61	0,24	

Riepilogo percorrenze Autobus URBANO TPL (BUS - KM)

	2023	2022	Δ
KM PROGRAMMATI (KmP)	37.597.929	37.870.376	(272.446,94)
KM SOPPRESSIONI (KmS)	315.117	432.821	(117.704,32)
KM INTENSIFICATI (Kml)	395.030	275.893	119.137,23
KM EFFETTIVI (KmE)	37.677.843	37.713.448	(35.605,39)
% SCOSTAMENTO (KmE/KmP)	0,21	(0,41)	
% KmS/KmP	0,84	1,14	
% Kml/KmP	1,05	0,73	

Riepilogo percorrenze Autobus TPL (BUS - KM)

2. TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

Il servizio di Trasporto Ferroviario a partire dal 2023 è disciplinato dal nuovo Contratto di Servizio firmato in data 23/12/2022 con scadenza 31/12/2031. Si tratta, con tutta evidenza, dell'aspetto più rilevante che caratterizza i servizi ferroviari perché la durata novennale ha consentito la programmazione dei nuovi investimenti.

Nel corso dell'anno sono entrati in servizio 7 nuovi treni sulla linea TPL Monserrato-Isili, in parte cofinanziati dalla Società, e ulteriori treni verranno acquistati nel corso del 2024 e 2025. A fine 2023 è stata esercitata l'opzione per la sottoscrizione del 3° contratto applicativo per l'acquisto di ulteriori 7 treni che saranno consegnati nel 2026. Con il completamento di questa fornitura, tenuto conto pure dei 6 treni ad idrogeno in produzione e destinati ai servizi ferroviari innovativi sulla linea Sassari-Alghero e finanziati dal FC PNRR, il parco regionale rotabili ferroviari potrà considerarsi interamente rinnovato, con evidenti ricadute in termini di qualità del servizio e di costi di gestione.

RISULTATI DI SINTESI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO SU FERRO

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

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	15.914.059	14.853.319	7,14
TOTALE COSTI OPERATIVI	15.444.786	15.305.991	0,91
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	469.273	(452.672)	203,67
AMMORTAMENTI NETTI	486.449	135.646	258,62
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	150.486	49.272	205,42
EBIT	(167.663)	(637.590)	73,70
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(135.530)	(149.768)	9,51
SALDO ATTIVITÀ STRAORDINARIE		2.668.702	(100,00)
EBT	(303.193)	1.881.344	116,12
IMPOSTE SUL REDDITO	(97.090)	(53.360)	(81,95)
RISULTATO NETTO	(400.283)	1.827.983	(121,90)

Conto economico sintetico trasporto su ferro.

I ricavi operativi ammontano a euro 15.914.059, in aumento del 7,14% rispetto all'esercizio precedente. In particolare si registra un incremento dei ricavi da Contratto di Servizio del 9,93% rispetto al 2022. I ricavi da Titoli di Viaggio restano sostanzialmente invariati rispetto al precedente esercizio, registrando un aumento dello 0,19%.

Il Corrispettivo previsto dal nuovo Contratto di Servizio, con durata novennale, prevede per il primo anno la corresponsione di un importo pari a euro 14.696.496, con revisione triennale. Alla luce dei riallineamenti interni effettuati a fine esercizio applicando le regole contrattuali è stato imputato il corrispettivo variabile di competenza dell'anno definito nel PEF, pari a euro 12.834.609 e si è provveduto a rinviare al successivo esercizio la differenza di euro 1.861.887. I PEF a consuntivo con

quelli a preventivo saranno oggetto di confronto con la struttura dell'Ente Appaltante e daranno luogo ad un riallineamento triennale.

I costi operativi ammontano a euro 15.444.786 e risultano in linea (+0,91%) con i costi operativi registrati nel 2022. Le principali voci di costo sono rappresentate dalle Spese per il Personale (64,4%), dalle Materie Prime e di Consumo (10,71%), dalle Manutenzioni (9,71%), dalle Assicurazioni (3,46%) e dalle spese per Vigilanza e Pulizia (1,81%).

L'EBITDA è positivo per euro 469.273 e registra un aumento rispetto al 2022 per via dell'incremento dei ricavi nell'anno. Il risultato netto è negativo per euro 400.283 e risulta condizionato prevalentemente dalla quota di ammortamento dei treni per la parte cofinanziata dalla Società, imputata secondo le regole civilistiche e superiore rispetto alla quota annua di ammortamento riconoscibile secondo le regole del Contratto di Servizio.

La quota di ammortamento risulta sensibilmente incrementata rispetto all'anno precedente poiché nell'esercizio in chiusura sono state capitalizzate n. 7 Unità di trazione di cui 3 interamente finanziate con fondi FSC 2014-2020, 3 finanziate al 60% ai sensi di quanto previsto dal D.M. n. 408/2017 e l'ultima finanziata per circa l'80%, sulla base dell'Accordo Procedimentale del 3 giugno 2008 stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Autonoma della Sardegna e del D.M. 408/2017, per un valore complessivo di finanziamento pari a euro 28.826.739. I crediti verso la RAS sono iscritti e riconciliati sulla base dei rendiconti approvati dalla Società come previsto dai vigenti Contratti di Servizio.

LA PRODUZIONE DEI SERVIZI TPL SU FERRO

La produzione dei servizi ferroviari TPL è stata nel 2023 pari a 1.060.922 Km, in diminuzione di 58.947 Km rispetto all'esercizio precedente, al lordo delle corse sostitutive automobilistiche, di cui 823.050 treni km (748.525 nel 2022) e 237.872 (371.344 nel 2022) bus km di servizi sostitutivi e da orario dovuti a interruzioni generali sulla linea.

Nel corso del 2023 non si sono verificati incidenti o anomalie di rilievo nel TPL.

LINEA	2023	2022	Δ
MONSERRATO-ISILI	290.515	260.826	29.689
TOT. DIREZIONE TRASPORTO CAGLIARI	290.515	260.826	29.689
MACOMER-NUORO	237.623	244.236	(6.613)
TOT. MACOMER	237.623	244.236	(6.613)
SASSARI-ALGHERO	207.475	155.383	52.092
SASSARI-SORSO	87.437	88.080	(644)
SASSARI-NULVI	0	0	0
TOT. SASSARI	294.911	243.463	51.448
TOT. DIREZIONE TRASPORTO SASSARI	532.535	487.699	44.836
TOTALE ARST	823.050	748.525	74.525

Riepilogo percorrenze treno TPL (Treni-KM).

LINEA	2023	2022	Δ
MONSERRATO-ISILI	0	0	0
TOT. DIREZIONE TRASPORTO CAGLIARI	0	0	0
MACOMER-NUORO	16.926	16.744	182
TOT. MACOMER	16.926	16.744	182
SASSARI-ALGHERO	0	0	0
SASSARI-SORSO	0	0	0
SASSARI-NULVI	0	0	0
TOT. SASSARI	0	0	0
TOT. DIREZIONE TRASPORTO SASSARI	16.926	16.744	182
TOTALE ARST	16.926	16.744	182

Riepilogo percorrenze treno TPL - Bus da Orario (BUS-KM).

LINEA	2023	2022	Δ
MONSERRATO-ISILI	85.884	133.384	(47.500)
TOT. DIREZIONE TRASPORTO CAGLIARI	85.884	133.384	(47.500)
MACOMER-NUORO	3.535	9.702	(6.167)
TOT. MACOMER	3.535	9.702	(6.167)
SASSARI-ALGHERO	131.191	211.336	(80.145)
SASSARI-SORSO	337	178	158
SASSARI-NULVI	0	0	0
TOT. SASSARI	131.528	211.514	(79.987)
TOT. DIREZIONE TRASPORTO SASSARI	135.063	221.216	(86.153)
TOTALE ARST	220.946	354.600	(133.654)

Riepilogo percorrenze treno TPL - Servizi sostitutivi (BUS - KM).

LINEA	2023	2022	Δ
MONSERRATO-ISILI	376.399	394.210	(17.811)
TOT. DIREZIONE TRASPORTO CAGLIARI	376.399	394.210	(17.811)
MACOMER-NUORO	258.084	270.682	(12.597)
TOT. MACOMER	258.084	270.682	(12.597)
SASSARI-ALGHERO	338.666	366.719	(28.053)
SASSARI-SORSO	87.773	88.259	(485)
SASSARI-NULVI	0	0	0
TOT. SASSARI	426.439	454.977	(28.538)
TOT. DIREZIONE TRASPORTO SASSARI	684.523	725.659	(41.136)
TOTALE ARST	1.060.922	1.119.869	(58.947)

Riepilogo percorrenze treno TPL - Totale (KM).

3. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Contratto in vigore per l'esercizio 2023, costituisce la quarta annualità operativa del contratto novennale sottoscritto in data 16/12/2019 con la RAS per la Gestione e Manutenzione della linea ferroviaria e metrotranviaria.

Nell'esercizio 2023 sono stati stabilizzati circa 90 assuntori come previsto dalla Legge Regionale 29/2018. Tale operazione ha comportato un aggravio di costi per la Società di circa 1,2 milioni di euro che trovano però copertura nella L.R. menzionata.

RISULTATI DI SINTESI DELLA GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

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

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	14.845.569	11.707.564	26,80
TOTALE COSTI OPERATIVI	14.620.669	11.237.029	30,11
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	224.899	470.535	(147,80)
AMMORTAMENTI NETTI	226.135	200.650	12,70
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	170.267	45.620	273,23
EBIT	(171.503)	224.265	(176,47)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	(131.148)	100,00
EBT	(171.503)	93.116	(284,18)
IMPOSTE SUL REDDITO	(109.852)	(49.405)	(322,35)
RISULTATO NETTO	(281.354)	43.711	(743,67)

Conto economico sintetico ferro infrastruttura.

I ricavi operativi sulla Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria ammontano a euro 14.845.569, in aumento del 26,80% rispetto al 2022 per effetto della quota di rimborso a carico della Regione relativa al riconoscimento dei maggiori costi sostenuti per la stabilizzazione degli assuntori. I costi operativi sono pari a euro 14.620.669, in aumento del 30,11 % rispetto al 2022 per effetto dei maggiori costi del personale che, analogamente ai ricavi, includono i maggiori oneri sostenuti per la stabilizzazione di circa 90 assuntori. Le Spese per il Personale rappresentano il 77% di tale posta e ammontano a euro 11.258.014. Tra le voci di costo più rilevanti compaiono le spese per Manutenzioni (9,42%), le spese per Materie Prime e di Consumo (3,18%), le Spese per Energia e Acqua (2,6%).

L'EBITDA è positivo per euro 224.899, mentre il risultato netto è negativo per euro 281.354 in diminuzione rispetto al 2022 che segnava un risultato positivo.

GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Le attività manutentive sono state svolte su tutte le linee TPL e 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. Ha trovato piena applicazione il contratto quadro stipulato con la ditta esterna che ha svolto con regolarità le attività manutentive affidate.

4. TRASPORTO PUBBLICO METROTRANVIARIO

Per l'esercizio in chiusura ha trovato applicazione il contratto di servizio sottoscritto con la RAS per gli anni 2022 e 2023, basato sulle prescrizioni del regolamento comunitario 1370 e che prevede un sistema di riallineamento del PEF a preventivo con quello a consuntivo.

A fine anno è stato sottoscritto il nuovo contratto di servizio di durata triennale, con decorrenza dal 2024.

RISULTATI DI SINTESI DEL TPL METROTRANVIARIO

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

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	5.935.640	5.104.429	16,28
TOTALE COSTI OPERATIVI	5.752.479	5.201.220	10,60
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	183.161	(96.790)	289,23
AMMORTAMENTI NETTI	43.199	43.464	(0,61)
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	244.054	12.166	1.906,10
EBIT	(104.093)	(152.420)	31,71
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(48.154)	(55.220)	12,80
EBT	(152.246)	(207.640)	26,68
IMPOSTE SUL REDDITO	(26.745)	(13.175)	(103,00)
RISULTATO NETTO	(178.991)	(220.815)	18,94

Conto economico sintetico metro TPL.

I ricavi operativi della produzione del Servizio TPL Metrotranviario ammontano a euro 5.935.640 e registrano un incremento del 16,28% rispetto all'esercizio precedente. I ricavi da Titoli di Viaggio crescono del 38,27% rispetto al 2022.

I costi operativi sono pari a euro 5.752.479 rispetto ai 5.201.220 di euro del 2022 registrando un aumento percentuale del 10,60%. Le Spese per il Personale rappresentano sempre la principale voce di costo (47,65%). Hanno particolare rilevanza anche le Materie Prime e di Consumo (11,66%), le spese per Manutenzioni (13,16%), le Assicurazioni (4,31%) e le spese per Vigilanza e Pulizia (1,8%).

L'EBITDA è positivo per euro 183.161 mentre il risultato netto è negativo per euro 178.991 prevalentemente per effetto della penale di euro 202.600 applicata sul Contratto di Servizio, addebitata al fornitore della manutenzione rotabili e prudenzialmente svalutata.

LA PRODUZIONE DEI SERVIZI TPL METROTRANVIARIO

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

La produzione chilometrica complessivamente erogata nell'anno 2023 è stata pari a 585.017 km percorsi principalmente sulla linea Repubblica-San Gottardo- Policlinico di MetroCagliari per 382.850. Di questi, oltre l'80% sono stati effettuati con Servizi sostitutivi bus in seguito alla chiusura nel tratto Caracalla/Largo Gennari per i lavori che termineranno nel 2024.

Nella città di Cagliari il servizio metropolitano viene svolto su due linee, per un'estensione della rete pari a 12,32 Km per un totale di 13 fermate mediante l'utilizzo di 12 tram e una produzione di 479.418 Tram-Km.

Nella città di Sassari il servizio viene svolto su una linea, per un'estensione pari a 4,33 Km per un totale di 8 fermate mediante l'utilizzo di 3 tram e una produzione di 105.599 Tram-Km.

LINEA	2023	2022	Δ %
REPUBBLICA - SAN GOTTARDO - POLICLINICO (METROCAGLIARI)	382.850	361.685	5,9
SAN GOTTARDO - SETTIMO SAN PIETRO (METROCAGLIARI)	96.568	108.480	(11,0)
EMICICLO GARIBALDI - S.MARIA DI PISA (METROSASSARI)	105.599	104.766	0,8
TOTALE	585.017	574.931	1,8

Percorrenze annuali metro.

5. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA METROTRANVIA

Il Contratto in vigore per l'esercizio 2023, costituisce la quarta annualità operativa del contratto novennale sottoscritto in data 16/12/2019 con la RAS per la Gestione e Manutenzione della linea ferroviaria e metrotranviaria.

RISULTATI DI SINTESI DELLA GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA

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.

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	2.582.915	2.056.033	25,63
TOTALE COSTI OPERATIVI	2.550.833	1.963.467	29,91
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	32.082	92.566	65,34
AMMORTAMENTI NETTI	38.319	38.468	(0,39)
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	19.361	7.009	176,21
EBIT	(25.598)	47.089	154,36
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	(23.450)	100,00
EBT	(25.598)	23.639	(208,29)
IMPOSTE SUL REDDITO	(12.491)	(7.591)	(64,55)
RISULTATO NETTO	(38.089)	16.048	(337,34)

Conto economico sintetico metro infrastruttura.

I ricavi operativi sulla Gestione dell'Infrastruttura Metrotranviaria ammontano a euro 2.582.915 in aumento del 25,63 % rispetto al 2022.

I costi operativi sono pari a euro 2.550.833, in aumento del 29,91% rispetto al 2022. Le Spese per il Personale rappresentano il 50,18% del totale dei costi operativi. Hanno particolare rilevanza anche le spese per Manutenzioni (14,64%), le spese per servizi di Vigilanza e Pulizie (1,80%) e le Spese per Energia e Acqua (3,97%).

L'EBITDA risulta positivo per euro 32.082 e il risultato netto risulta negativo per euro 38.089.

6. IL SERVIZIO TURISTICO DEL TRENINO VERDE

Nel mese di Dicembre 2023 ha trovato compimento la costituzione della Fondazione Trenino Verde della Sardegna che, anche grazie allo stanziamento triennale della RAS pari a 300.000 euro anno, dovrebbe finalmente rilanciare l'attività dei treni turistici nell'isola con la partecipazione di tutti i Comuni interessati dalla linea.

RISULTATI DI SINTESI DEL SERVIZIO TURISTICO DEL TRENINO VERDE

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

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	180.250	93.992	91,77
TOTALE COSTI OPERATIVI	330.363	349.895	(5,58)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(150.113)	(255.902)	41,34
AMMORTAMENTI NETTI	1.124	970	15,80
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	1.336	331	303,30
EBIT	(152.572)	(257.204)	40,68
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	(2.234)	0	
EBT	(154.806)	(257.204)	39,81
IMPOSTE SUL REDDITO	(862)	(359)	(140,27)
RISULTATO NETTO	(155.668)	(257.563)	39,56

Conto economico sintetico di trasporto turistico.

I ricavi operativi sulla produzione del Servizio Turistico del Trenino Verde ammontano a euro 180.250, in aumento del 91,77% rispetto all'esercizio precedente. I Proventi da Titoli di Viaggio sono calati del 68,86% rispetto al 2022 in seguito al forte calo delle percorrenze. Con legge regionale n. 136/2023 è stata stabilita la costituzione della "Fondazione Treno Verde storico della Sardegna" il cui scopo istituzionale è quello di tutelare, recuperare, valorizzare, riutilizzare e promuovere, a scopo turistico, culturale e di promozione delle zone interne, la rete infrastrutturale ferroviaria di cui alla l. n. 128/2017 e dei relativi rotabili storici, attraverso la realizzazione di un sistema di gestione efficiente e partecipato, condiviso con gli Enti locali. Il contributo erogato per la costituzione della Fondazione rappresenta la principale voce di tale posta (77,97%).

I costi operativi sono pari a euro 330.363 e risultano in diminuzione del 5,58% rispetto al precedente esercizio. Il 28,94% riguarda costi indiretti, originariamente imputati alla linea di attività TPL su Ferro e riallocati per destinazione al Turistico TL. Tale trasferimento tra linee di attività riequilibra la corretta imputazione delle voci. La determinazione del costo è effettuata utilizzando come riferimento il corrispettivo euro per Km previsto nel Contratto di Servizio Ferro TPL. Hanno particolare rilevanza le Spese per Servizi Professionali (43,05%), strettamente correlate alla costituzione della Fondazione, Spese per il Personale (26,74%) e Spese per Manutenzioni (9,43%). A differenza degli altri Servizi di trasporto risultano proporzionalmente meno rilevanti spese per

Materie Prime e di Consumo (0,12%) e costi per Assicurazioni (0,78%).

L'EBITDA è negativo per euro 150.113, in aumento del 41,34% rispetto al 2022. Il risultato netto segue lo stesso andamento ed è negativo per euro 155.668.

LA PRODUZIONE DEL SERVIZIO TURISTICO TRENINO VERDE

La produzione del Servizio Turistico è stata nel 2023 pari a 4.014 Treni-km in diminuzione rispetto ai 12.860 Treni-Km del 2022.

Di seguito il dettaglio dei Servizi (produzione Km e pax) svolti dal 2022 al 2023 per linea:

	2023	2022
MANDAS - ARBATAX	1.360	8.318
ISILI - SORGONO	1.702	1.850
SASSARI-PALAU	616	1.174
MACOMER-BOSA	336	1.518
TOTALE	4.014	12.860

Trenino verde produzione (Treni-KM)

	2023	2022
MANDAS - ARBATAX	1.470	8992
ISILI - SORGONO	1.019	1108
SASSARI-PALAU	229	437
MACOMER-BOSA		
TOTALE	2.719	10.537

Trenino verde viaggiatori.

7. GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

Il Contratto per la manutenzione e gestione dell'infrastruttura turistica prorogato fino al 31/12/2023 è stato finalmente rinnovato per un periodo di 9 anni nel mese di Dicembre 2023.

Nonostante in questa prima fase lo stanziamento finanziario previsto non sia del tutto soddisfacente per la realizzazione di tutte le attività necessarie, la pluriennalità del contratto consentirà alla Società una più proficua programmazione delle attività.

RISULTATI DI SINTESI DELLA GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA TURISTICA

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

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	7.028.982	3.638.627	93,18
TOTALE COSTI OPERATIVI	7.016.097	3.774.097	85,90
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	12.885	(135.470)	109,51
AMMORTAMENTI NETTI	15.051	21.344	(29,48)
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	25.224	10.473	140,86
EBIT	(27.391)	(167.286)	83,63
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	(38.562)	100,00
EBT	(27.391)	(205.848)	86,69
IMPOSTE SUL REDDITO	(16.274)	(11.342)	(43,49)
RISULTATO NETTO	(43.664)	(217.190)	79,90

Conto economico sintetico infrastruttura ferroviaria turistica.

I ricavi operativi della Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Turistica ammontano a euro 7.028.982, in sensibile aumento rispetto all'esercizio 2022 (+93,18%).

I costi operativi sono pari a euro 7.016.097 in aumento dell' 85,90% rispetto al 2022. Le principali voci di costo sono le Spese per il Personale (23,77%), le Materie Prime e di Consumo (50,59%) e le spese per Manutenzioni (20,01%).

L'EBITDA è positivo per euro 12.885 mentre il risultato netto d'esercizio risulta negativo per euro 43.664, comunque in forte miglioramento (+79,90%) rispetto al 2022.

8. SERVIZI DI INGEGNERIA E DI STAZIONE APPALTANTE

Per tale linea di attività ARST non percepisce compensi per le risorse aziendali messe a disposizione. Tale criticità viene ripetutamente evidenziata nelle relazioni di approvazione del bilancio.

Si ritiene necessario, pertanto, fornire alcuni elementi utili a considerare la funzione svolta dal Servizio di Ingegneria (Servizio Tecnico) aziendale.

Durante l'anno 2023 il Servizio Tecnico ARST ha seguito appalti di lavori, forniture e servizi, riferiti a interventi, convenzionati con la RAS, per circa 547 M€.

È del tutto evidente che un'attività dalla rilevanza economica notevole, comporta oneri, rischi operativi e gestionali che si ripercuotono non solo a livello del Servizio di Ingegneria ma anche ad altri Servizi aziendali (Amministrativo e Negoziato). Complessivamente si generano costi che sottraggono risorse all'attività principale della Società.

Va altresì considerato che ARST detiene, sull'aspetto dei servizi di ingegneria, competenze specifiche tali da soddisfare bisogni ed esigenze particolari. L'Azienda è, inoltre, il gestore dei servizi di trasporto cui gli investimenti convenzionati sono destinati.

E' necessario ancora una volta rappresentare pertanto 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.

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	329.754	209.116	57,69
TOTALE COSTI OPERATIVI	1.271.292	891.041	42,67
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	(941.537)	(681.925)	(38,07)
AMMORTAMENTI NETTI	14.450	13.750	5,09
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	16.608	4.073	307,74
EBIT	(972.596)	(699.748)	(38,99)
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	0	
EBT	(972.596)	(699.748)	(38,99)
IMPOSTE SUL REDDITO	(10.715)	(4.411)	(142,91)
RISULTATO NETTO	(983.311)	(704.159)	(39,64)

Conto economico sintetico servizi di ingegneria.

Nel merito dei risultati di questa linea di attività, sono stati imputati ricavi operativi per euro 329.754 che crescono del 57,69% rispetto al 2022.

I costi operativi sono pari a euro 1.271.292, in aumento del 42,67% rispetto all'esercizio precedente. La principale voce di costo è rappresentata dalle Spese per il Personale, che incidono per l'86,38% del totale costi operativi.

L'EBITDA è negativo per euro 941.537 in peggioramento del 38,99% rispetto al precedente esercizio.

Tale risultato conferma l'andamento degli anni precedenti evidenziando quanto l'assenza di un'adeguata remunerazione abbia un pesante impatto sui conti di tale linea di attività. Anche il risultato netto d'esercizio è negativo per euro 983.311 in peggioramento del 36,64% rispetto all'esercizio precedente.

Tale risultato, qualora paragonato alla medesima attività affidata all'esterno, comporterebbe un esborso notevolmente superiore per l'Ente Regionale.

Fatte queste considerazioni, occorre necessariamente individuare per questa linea di attività un Contratto di Servizio opportuno che consenta di trovare l'indispensabile copertura a tali costi, che diversamente risultano essere un costo puro per l'Azienda e non un valore aggiunto.

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.

	2023	2022	Δ %
TOTALE RICAVI OPERATIVI	659.523	667.123	(1,14)
TOTALE COSTI OPERATIVI	360.011	589.543	(38,93)
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	299.511	77.580	286,07
AMMORTAMENTI NETTI	3.110	4.208	(26,09)
ACCANTONAMENTI/SVALUTAZIONI	5.262	2.191	140,19
EBIT	291.139	71.182	309,01
SALDO ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	0	
EBT	291.139	71.182	309,01
IMPOSTE SUL REDDITO	(3.395)	(2.373)	(43,09)
RISULTATO NETTO	287.744	68.809	318,18

Conto economico sintetico servizi di gestione patrimoniale.

I ricavi operativi sulla Gestione Patrimoniale ammontano a euro 659.523, in aumento dell' 1,14% rispetto al precedente esercizio. Non trovando remunerazione in una specifica convenzione, tali ricavi sono composti quasi esclusivamente da locazioni attive e concessioni per attraversamenti ferroviari, le cui tariffe sono peraltro spesso vincolate a valori molto bassi in gran parte stabiliti a priori da provvedimenti normativi antecedenti l'affidamento in comodato ad ARST.

I costi operativi sono pari a euro 360.011, in calo del 38,93% rispetto al 2022. La principale voce di costo sono le Spese per il Personale (96,65%).

L'EBITDA per tale attività è positivo e ammonta ad euro 299.511, in forte aumento rispetto al 2022; anche il risultato netto d'esercizio è positivo e si attesta a euro 287.744 in aumento del 318,18% rispetto al precedente esercizio.

GESTIONE OPERATIVA

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

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

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

ALTRE INFORMAZIONI

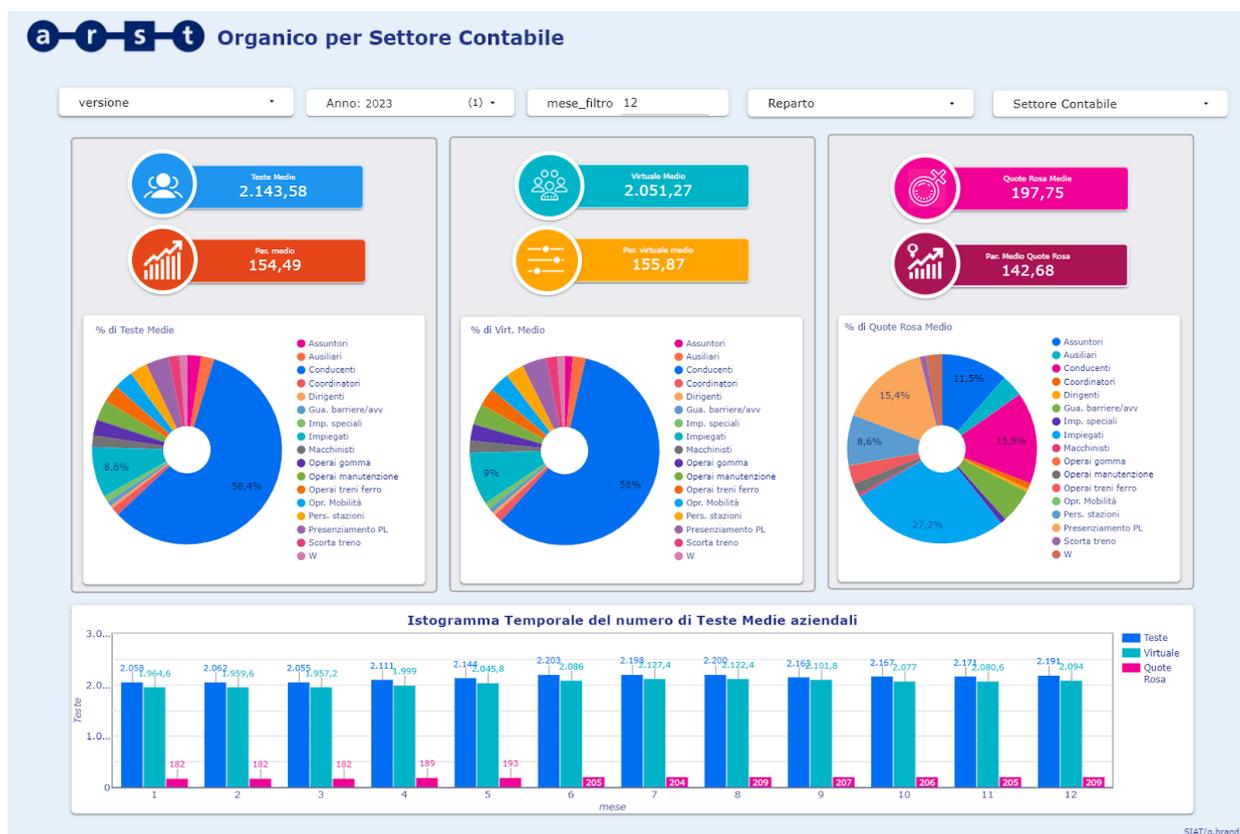
ATTIVITÀ DI ADEGUAMENTO TECNOLOGICO ED ORGANIZZATIVO

Analisi della Digitalizzazione dei Processi Aziendali e Pianificazione dei Processi di Negoziazione.

Nel corso del 2023, ARST, ha proseguito l'analisi strategica della digitalizzazione dei processi aziendali. Il focus è stato posto su quattro aspetti fondamentali: la gestione degli Asset Fisici, la gestione delle Risorse Umane, la gestione dei Clienti e il Ciclo di Bigliettazione.

Realizzazione del sistema, integrato, monitoraggio personale

Il tool, denominato **“ROSC” Report Organico Settore Contabile** sviluppato dal Servizio SIAT, è stato completato e messo a disposizione dei dirigenti responsabili dei vari servizi. Attualmente il tool lavora acquisendo i dati, estratti dal Software ELEA, e trasmessi ogni mese dal servizio RUF. In futuro, i dati verranno acquisiti direttamente dal DB di SAP HR quando l'implementazione di quest'ultimo verrà completata.



Creazione Piattaforma Clienti - PCA

Alla fine del 2023 si è concluso lo sviluppo e messa a punto del nuovo sito Web aziendale che è stato opportunamente predisposto per essere integrato con la piattaforma clienti CRM scelta dall'azienda quale soluzione opportuna per la gestione delle interazioni i con gli utenti SALESFORCE.

Una volta terminate queste attività il Servizio SIAT ha effettuato tutte le analisi tecniche e di mercato per individuare sia le soluzioni tecnologiche che le procedure negoziali più opportune per l'implementazione del CRM.

È in fase di completamento la documentazione necessaria per la predisposizione della DAU per procedere all'acquisizione dei software e delle licenze del CRM.

Creazione Piattaforma Dipendenti - PDA

Nell'ambito delle attività sviluppate per la creazione della piattaforma dipendenti sono proseguite le attività di sviluppo dell'Area Riservata Personale presente nel sito WEB aziendale rendendo totalmente digitale il flusso di partecipazione alle selezioni interne in maniera analoga alla gestione delle selezioni per personale esterno.

Inoltre, sono state predisposte le credenziali "Cloud Identity" per tutto il personale aziendale in modo da gestire gli accessi Single Sign-On (SSO), consentendo ai dipendenti di accedere a diversi servizi e applicazioni con un'unica autenticazione, in particolare alle applicazioni opportunamente sviluppate per consentire agli OE accreditarsi sul sistema AVM e reperire informazioni utili per la bigliettazione in vettura

Bigliettazione Digitale

Nel corso del 2023 è proseguito il progetto aziendale di digitalizzazione della filiera della bigliettazione, sono state implementate le piattaforme di test e collaudo e sono iniziati i primi interfacciamenti del sistema con i vendor e con le validatrici full contactless.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E CONSORELLE

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

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 2023, 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, di rispetto dei ruoli e delle reciproche prerogative delle parti, caratterizzato da una conflittualità estremamente ridotta, i rapporti con il personale e in generale con le rappresentanze sindacali dei lavoratori nel corso del 2023, sono stati più che soddisfacenti, costanti e reciprocamente collaborativi. Le vertenze in atto hanno avuto carattere locale.

Nel 2023 vi sono state 11 proclamazioni di sciopero Generale a livello Nazionale.

Il personale dell'ARST, rispetto all'anno precedente, è aumentato, nel periodo considerato passando da 1.970 unità del 2022 a 2051 unità nel 2023. Il numero medio annuo del personale in forza nel 2023 è incrementato del 4,12% rispetto al 2022.

Si è confermata anche nel 2023, 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 2023 a confronto con la media 2022

	2023	2022	Δ
TOTALE	2051	1970	81

Forza lavoro totale virtualizzata.

La forza numerica media, virtualizzata, è aumentata di 81 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 68,66% in riferimento al normale orario previsto nel settore autoferrotranviario di 39 ore settimanali, rispetto ai lavoratori assunti con contratto full time;

del numero dei lavoratori assunti con contratto a tempo determinato e indeterminato che svolgono la propria attività lavorativa in un arco temporale inferiore ai 12 mesi;

del numero dei lavoratori che sono collocati in quiescenza per raggiunti limiti contributivi e retributivi, limiti d'età, licenziamento e fine contratto nel corso dell'anno.

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

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

Nella tabella che segue è invece riportato il dettaglio della forza media utilizzata nel 2023, distinta per qualifica professionale confrontata con i dati registrati nell'esercizio precedente.

QUALIFICA	MEDIA 2023	MEDIA 2022	Δ
DIRIGENTI E IMPIEGATI	196	173	23
CONDUCENTI	1.190	1.164	26
CONTROLLORI E VERIFICATORI	70	58	12
OPERAI BUS	58	60	(2)
AUSILIARI	46	44	2
MACCHINISTI	42	44	(2)
SCORTA TRENI	39	48	(9)
PERSONALE STAZIONI	64	69	(5)
OPERAI TRENI	63	73	(10)
IMPIANTI SPECIALI	24	25	(1)
MANUTENZIONE LINEA	73	63	10
COORDINATORI	30	28	2
GUARDIA BARRIERE	17	24	(7)
ASSUNTORI	29	97	(68)
APPRENDISTI	85	0	85
PRESEZIAMENTO PL	25	0	25
TOTALE GENERALE	2.051	1.970	81

Forza lavoro per qualifica professionale.

COSTI DEL PERSONALE

Rispetto al 2022, in cui il costo del personale al netto delle Altre Spese per il Personale è stato pari euro 80.852.068 e il costo per retribuzioni è pari a euro 84.408.941 con un aumento di euro 3.556.873 pari al 4,49%.

L'aumento del costo del personale è imputabile a diversi fattori.

In primis all'incidenza dell'incremento delle retribuzioni determinato dall'applicazione del rinnovo del CCNL.

In data 10 maggio 2022 tra ANAV, ASSTRA, Agens e le Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative (FILT-CGIL, FILT-CISL, UIL-TRASPORTI, FAISA-CISAL, UGL-FNA) è stato siglato l'Accordo di rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2023.

L'Accordo ha disposto anche l'aumento della retribuzione tabellare al parametro 175 per complessivi euro 90,00 da corrispondere in tre tranches da euro 30,00 ciascuna. Le ultime due tranches sono state corrisposte, una a decorrere dalla retribuzione del mese di giugno 2023 e l'ultima a decorrere dal mese di settembre 2023.

Inoltre, dando seguito all'applicazione all'accordo integrativo aziendale stipulato in data 7 luglio 2022, essendo stato raggiunto l'obiettivo relativo alla riduzione dei sinistri per conducente, n. 0,55 per l'anno 2022, è stato erogato con le retribuzioni del mese di dicembre 2023 un premio per evitati sinistri, riconosciuto a 67 dipendenti, appartenenti alla categoria del personale viaggiante, pari ad euro 50.000 al lordo delle ritenute di legge.

SELEZIONI

Nel 2023, sono state portate a termine la maggior parte delle attività delle commissioni di esame relative alle procedure selettive avviate precedentemente e non concluse per il considerevole numero dei candidati che avevano presentato la propria candidatura.

Nel 2023 è infatti terminato lo screening curriculare delle candidature pervenute nelle Selezioni pubbliche per la costituzione di rapporti di lavoro subordinato a tempo indeterminato per il profilo professionale di Collaboratore di Ufficio par. 175 (Area professionale III area operativa amministrazione e servizi c.c.n.l. autoferrotranvieri) pubblicati sul B.U.R.A.S. n. 8 del 21 febbraio 2021, per il settore Negoziale e Appalti, Marketing e Sviluppo, Sicurezza e Qualità e Trasporto Ferroviario.

In esito ai colloqui interdisciplinari sono state concluse le selezioni e pubblicate le graduatorie dei candidati ammessi all'ultima prova d'esame nelle Aree Sicurezza e Qualità e Marketing e Sviluppo.

Con Bando pubblicato sul B.U.R.A.S. n. 50 del 20 agosto 2020, a decorrere dal mese di novembre 2022 era stata avviata la Selezione Pubblica, ai sensi della L.R. n. 29/2018, per la costituzione di una lista ad esaurimento finalizzata alla costituzione di rapporti di lavoro subordinato, secondo il turn over, per il profilo professionale di Operatore Generico par. 116 da inserire nell'Area Gestione

Manutenzione armamento e opere civili da destinare al Compartimento di Cagliari.

Essendo pervenute n. 5.699 candidature si è provveduto ad avviare una procedura preselettiva. La Selezione si è conclusa a marzo 2023 con la pubblicazione di 70 candidati idonei.

Nel periodo di riferimento sono state espletate le selezioni Pubbliche, per l'ammissione al corso di formazione presso la Fondazione ITS "Mo.So.S." (durata 12 mesi) per il conseguimento del Diploma di Tecnico Superiore Agente di Condotta e finalizzato all'assunzione presso ARST S.p.A. con contratto di apprendistato di alta formazione e ricerca, full time o part time (durata 12 mesi).

E' stata bandita una Selezione Pubblica per la compilazione di una graduatoria dalla quale attingere per la costituzione di rapporti di lavoro subordinato, per il profilo professionale di Operatore di Manutenzione par. 130, fra coloro che hanno conseguito specifiche abilitazioni previste dalla normativa ANSFISA, assunti secondo le necessità operative che si sono riscontrate essendosi concretizzate le necessità di disporre di nuove professionalità, di difficile reperimento nel mercato del lavoro, che supportino le nuove tecnologie nell'ambito di motori endotermici, ibridi, elettrici e diesel/elettrici con particolare riguardo ai sistemi di automazione e mecatronici automobilistici, autoferrotranvieri e ferroviari.

FORMAZIONE DEL PERSONALE

L'art. 6 del D.L. n. 80/2021, come convertito dalla L. n. 113/2021 e successive modificazioni, prevede che le pubbliche amministrazioni adottino il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (P.I.A.O.) al fine di "assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa e migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese e procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi anche in materia di diritto di accesso".

Tra i Documenti programmatici che devono essere redatti annualmente vi è anche il Piano Triennale della Formazione del Personale.

Sebbene la norma non trovi espressamente applicazione per le società partecipate, tuttavia l'ARST essendo soggetta al controllo analogo da parte della RAS, adotta annualmente un Piano triennale della formazione.

Il Piano 2023-2025 è stato redatto in termini di continuità e coerenza con i Piani precedenti ed è rivolto ai dirigenti e ai dipendenti dell'ARST S.p.A. Costituisce uno strumento fondamentale nel rafforzamento dell'azione amministrativa, contribuendo a:

- sviluppare le competenze di tutto il personale allineandole agli standard imposti dall'evoluzione normativa e di contesto;
- pianificare le azioni formative in virtù degli obiettivi e degli output desiderati e programmati;
- valorizzare in generale l'individuo nel suo contributo specifico e l'organizzazione nel suo

complesso.

Al fine di garantire il più ampio coinvolgimento del personale alle metodologie didattiche tradizionali, quali la lezione frontale d'aula e la formazione a distanza (FAD), saranno affiancate, quando possibile, metodologie più "attive" (quali ad esempio il workshop).

Per l'espletamento delle attività nel 2023 sono stati stanziati da budget complessivi euro 155.000; le azioni formative sono state, tuttavia, realizzate a valere sui Fondi Interprofessionali, Fonservizi e Fondirigenti, considerando sia i rispettivi Conti di Formazione Aziendale che gli Avvisi annuali.

La rilevazione dei fabbisogni formativi è stato lo strumento fondamentale al fine di:

- colmare il gap (reale o percepito) rispetto al ruolo;
- raggiungere gli obiettivi individuali e di gruppi omogenei di categorie di risorse in termini qualitativi e quantitativi;
- sviluppare competenze professionali per supportare strategie e cambiamenti organizzativi;
- favorire la crescita professionale per implementare piani di sviluppo o cambiamenti di ruolo e carriera;
- facilitare l'aggiornamento normativo;
- incontrare l'interesse e le attitudini professionali del singolo individuo;
- favorire il processo di innovazione, attraverso la valorizzazione e il rafforzamento delle competenze.

L'Area del Servizio Risorse Umane e Formazione dell'ARST S.p.A. è la struttura finalizzata alla rilevazione dei fabbisogni formativi, programmare le azioni al fine di aggiornare e rafforzare le competenze professionali del personale coinvolto, gestire i Fondi interprofessionali per il finanziamento delle azioni formative. L'obiettivo dell'Area del Servizio Risorse Umane e Formazione dell'ARST S.p.A. è quello di estendere la formazione a tutti i dipendenti per realizzare azioni formative in considerazione delle esigenze emerse dalla rilevazione dei fabbisogni. Sarà necessario garantire la continuità delle azioni di rafforzamento delle iniziative già avviate.

Gli obiettivi salienti si concentrano:

- sull'adeguamento normativo e la crescita professionale dei dipendenti, assicurandone lo sviluppo professionale nonché la padronanza della normativa di interesse;
- sull'aumento dell'efficienza operativa e conseguentemente sul miglioramento del Servizio del trasporto pubblico, riducendo sprechi di risorse;
- sul miglioramento delle competenze tecnologiche e manageriali;

- sulla promozione della trasparenza e dell'accountability, nonché della diversità e dell'inclusione.

La formazione dei neoassunti è da sempre cruciale e mira a perseguire diverse finalità, in particolare:

- Integrazione e adattamento: aiuta a integrare i nuovi dipendenti nella cultura aziendale, favorendo il senso di appartenenza e l'adattamento al nuovo ambiente lavorativo;
- Aumento dell'efficacia e dell'efficienza: riduce il tempo che i neoassunti impiegano per diventare completamente operativi;
- Conformità e Consapevolezza: aiuta a garantire che i nuovi dipendenti comprendano e rispettino le regole organizzative, aumentando di conseguenza l'omogeneità degli standard di prestazione;
- Collaborazione e coesione: incoraggia la cooperazione e l'aggregazione, favorendo la costruzione di gruppi di lavoro più efficienti e collaborativi.

Degno di nota è l'iniziativa avviata nel 2023 con riferimento alla pianificazione delle azioni a valere sul Bando INAIL per la realizzazione ed erogazione di interventi formativi e aggiornamento tematici sul contenuto prevenzionale ai sensi dell'art. 9 del D.lgs 81/2008 e s.m.i.

Tale percorso prevede la standardizzazione e la reingegnerizzazione di alcuni processi gestiti dalla Direzione.

In via generale gli obiettivi che si intendono perseguire con l'azione riguardano, tra gli altri:

- incrementare/potenziare la cultura organizzativa del Personale;
- incrementare il lavoro di gruppo;
- uniformare la ripetibilità e gli output dei processi (svincolare il risultato dalla Persona);
- disporre di indicatori di performance per il monitoraggio e la gestione;
- oggettivare le attività, ridurre le situazioni di incertezza/discrezionalità (minore stress, maggiore benessere del Personale) di seguito le tematiche:
 - Ambito Rischi psicosociali (stress e mobbing), violenze e molestie;
 - Ambito innovazione organizzativa;
 - Ambito delle tecnologie digitali;
 - Ambito comportamentale.

I dati del Piano della Formazione ex artt. 36 e 37 D.lgs 81/2008 (Formazione e Sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro) nel quale era prevista l'erogazione della formazione per 756 dipendenti è stato erogato al 90% residuando 140 dipendenti in considerazione delle assunzioni effettuate negli ultimi 60 giorni del 2023.

Il GAP è stato colmato per i neo assunti, già nei primi mesi del 2024.

Per alcune categorie di lavoratori appartenenti al settore ferroviario e metrotranviario la pianificazione dell'aggiornamento ha subito una contrattura causata dalla concomitanza dei numerosi corsi di migrazione e armonizzazione delle competenze in applicazione della normativa ANSFISA e della necessità di formare il personale del settore automobilistico e ferroviario al fine di acquisire la qualifica di Agente di Polizia Amministrativa

Sono stati presentati e rendicontati Piani Formativi per un totale di euro 210.117,51 di cui euro 169.804,71 riferiti alla progettazione, programmazione e rendicontazione dei corsi gestiti interamente da personale interno facente capo al Servizio Risorse Umane e Formazione.

Si evidenzia che, sulla base di quanto esposto, il personale coinvolto nella formazione è stato complessivamente pari a n. 1.465 unità per un numero totale di ore di formazione pari a 17.976

In particolare, 1036 unità sono state formate a valere sul Conto di Formazione Aziendale Fonservizi per complessive 14.518 ore.

SISTEMA DI GESTIONE PER LA QUALITA' UNI EN ISO 9001

Nel mese di marzo 2023 è stato ottenuto il rinnovo della Certificazione di Qualità ISO 9001 delle sedi Automobilistiche di Cagliari, Iglesias, Nuoro e Oristano, attraverso l'ispezione dell'Organismo di Certificazione sotto accreditamento ACCREDIA.

Nel corso del biennio 2024-2025 si procederà con le attività di implementazione del Sistema di Gestione per l'estensione tecnica della Certificazione di Qualità relativa al servizio Metrotranviario di Cagliari/Monserrato e Sassari e con l'estensione geografica per la Certificazione delle sedi Automobilistiche di Olbia (già raggiunta nel mese di marzo 2024), Sassari, Guspini e Lanusei.

SISTEMI DI TUTELA DEL PATRIMONIO

Nel corso del 2023 e primi mesi del 2024, al fine di prevenire atti vandalici, sono stati programmati e realizzati attraverso la Convenzione S-CAT per i Servizi di Vigilanza, sistemi di Video-Telesorveglianza (telecamere dotate di AI) e Allarme presso le sedi di Alghero, Monserrato, Mandas e Santadi. Ulteriori realizzazioni di impianti sono previsti nel corso del 2024 (Es. sedi Ferro e Gomma di Macomer).

Durante il 2023, sono proseguite le attività di sorveglianza in tutte le principali sedi ARST attraverso servizi di ronda e piantonamento ad opera di GPG (Guardie Particolari Giurate) con il ricorso alla Convenzione sopra richiamata. Le attività sono state svolte anche a bordo autobus per le attività di prevenzione durante l'erogazione di alcune linee di trasporto facenti capo alla Sede territoriale automobilistica di Cagliari.

SICUREZZA NEGLI AMBIENTI DI LAVORO

Nell'ambito delle attività finalizzate alla valutazione e riduzione dei rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori, si è proceduto all'aggiornamento della valutazione del rischio rumore e vibrazioni attraverso lo sviluppo di una campagna di monitoraggio riguardante sia le attività manutentive che le attività di trasporto bus-treno-tram. Si è proceduto inoltre all'esecuzione di una nuova indagine sullo stress lavoro correlato attraverso il supporto specialistico di psicologi del lavoro ed il coinvolgimento di tutto il personale aziendale. Relativamente alle attività manutentive, è stata condotta una analisi approfondita sui requisiti minimi di sicurezza delle attrezzature d'officina finalizzata all'adeguamento/sostituzione delle eventuali attrezzature non pienamente idonee ed ancora necessarie all'interno dei processi di lavoro.

IMPLEMENTAZIONE D.LGS. 231/01

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

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

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

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

intervenire per prevenire o contrastare la commissione dei reati stessi.

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

AMBIENTE

In aggiunta alle ordinarie attività aziendali in materia ambientale, nel corso dell'anno 2023 sono stati eseguiti i monitoraggi periodici finalizzati alla valutazione dello stato di conservazione dei materiali contenenti amianto. Le verifiche, eseguite anche con l'ausilio di droni, hanno interessato tutte le Sedi Aziendali (Territoriali e Periferiche), comprese le Case Cantoniere nei quali sono presenti manufatti contenenti amianto.

Il monitoraggio e le analisi di laboratorio correlate, non hanno fatto emergere criticità sullo stato di conservazione dei materiali e sull'eventuale rilascio di fibre aerodisperse.

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO

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

PREMESSA

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

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

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

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

METODOLOGIE PER LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO AZIENDALE

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

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

Il budget per l'esercizio 2024 è stato redatto sulla base dei vigenti Contratti di Servizio, dei PEF programmatici ad essi allegati e dei dati che scaturiscono dalle valutazioni e previsioni delle attività aziendali.

Il totale dei ricavi operativi è stato stimato in euro 168.887.917, comprensivi di Rimborso per gli oneri dei rinnovi del CCNL e delle Accise.

I corrispettivi totali da contratti di servizio ammontano a euro 127.928.605.

Il totale dei costi operativi è stato stimato pari a euro 161.026.681.

I costi sono stati determinati alla luce di quanto previsto nei PEF allegati ai Contratti di Servizio delle diverse linee di attività applicando la rivalutazione ISTAT, indice FOI, comprensivo dell'indice programmato per il 2024 pari a 2,3%. Parallelamente ai dati dei PEF sono state prese in considerazione spese e avvenimenti previsti per il 2024, che hanno portato all'adeguamento di specifiche voci di costo, quali manutenzioni e spese per il personale.

BUDGET	2024
TOTALE RICAVI OPERATIVI	168.887.917,00
TOTALE COSTI OPERATIVI	161.026.681,00
MARGINE OPERATIVO (EBITDA)	7.861.236,00
Ammortamenti Netti	3.037.208,00
Accantonamenti/Svalutazioni	
EBIT	4.824.028,00
Saldo Attività Finanziarie	(2.367.221,00)
EBT	2.456.807,00
IMPOSTE SUL REDDITO	1.247.923,00
RISULTATO NETTO	1.208.884,00

Budget 2024.

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:
 - 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;

- 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;
- 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:
 - raccolta delle informazioni attraverso i bilanci degli ultimi esercizi e del forecast;
 - riclassificazione dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico e del Forecast;
 - elaborazione di strumenti per la valutazione dei margini, degli indici e dei flussi;
 - comparazione dei dati elaborati;
 - 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 2021-2024) è riepilogativa del trend pluriennale dei principali indici e margini aziendali;
- la seconda Tabella (Analisi di Bilancio. Indicatori media triennio 2021-2023) 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 2024) è predisposta sulla base del Budget dell'esercizio in corso i cui indici prospettici vengono nuovamente confrontati rispetto al benchmark (BK).

INDICATORE	2021	2022	2023	2024
Margine di tesoreria (MT)	(2.319.456,00)	8.013.144,38	21.898.327,00	23.107.211,00
Indice di tesoreria secco	0,96	1,13	1,30	1,32
Margine di struttura (MS)	(48.915.396,00)	(66.489.228,62)	(149.030.213,00)	(123.660.895,00)
Capitale circolante netto	18.348.692,00	26.221.638,38	35.288.050,00	36.496.934,00
Indice di disponibilità (current ratio)	1,32	1,44	1,48	1,50
Indice di liquidità	0,98	1,14	1,30	1,32
Quick ratio				
MOL	656.853,00	2.135.844,00	8.023.986,00	7.861.236,00
ROE (return on equity)	0,59%	0,38%	2,31%	5,54%
ROI (return on investment)	0,71%	1,89%	3,92%	4,32%
Indice di redditività delle vendite ROS	0,56%	1,63%	5,80%	4,65%
Return On Assets (ROA)	-1,57%	-0,42%	1,14%	1,89%
Durata media dei crediti	90,51	116,25	154,99	90,00
Durata media dei debiti	128,79	113,76	156,45	100,00

Trend Pluriennale 2021-2024.

INDICATORE	2021	2022	2023	MEDIA	BK	GIUDIZIO
Margine di tesoreria (MT)	(2.319.456,00)	8.013.144,38	21.898.327,00	9.197.338,46	> 0	POSITIVO
Indice di tesoreria secco	0,96	1,13	1,30	1,13	> 1	POSITIVO
Margine di struttura (MS)	(48.915.396,00)	(66.489.228,62)	(149.030.213)	(88.144.946)	> 0	NEGATIVO
Capitale circolante netto	18.348.692,00	26.221.638,38	35.288.050	26.619.460	> 0	POSITIVO
Indice di disponibilità (current ratio)	1,32	1,44	1,48	1,41	1,6	NEGATIVO
Indice di liquidità Quick ratio	0,98	1,14	1,30	1,14	1,2	NEGATIVO
ROE (return on equity)	0,59%	0,38%	2,31%	1,10%	> 0	POSITIVO
ROI (return on investment)	0,71%	1,89%	3,92%	2,17%	> 0	POSITIVO
Indice di redditività delle vendite ROS	0,56%	1,63%	5,80%	2,66%	> 0	POSITIVO
Return On Assets (ROA)	-1,57%	-0,42%	1,14%	-0,28%	1,5	NEGATIVO
Durata media dei crediti	90,51	116,25	154,99	90,00		Si valuta l'andamento: POSITIVO
Durata media dei debiti	128,79	113,76	156,45	100,00		Si valuta l'andamento: POSITIVO

Tabella Valori a consuntivo.

INDICATORE	2024	BK	GIUDIZIO
Margine di tesoreria (MT)	23.107.211,00	> 0	POSITIVO
Indice di tesoreria secco	1,3	> 1	POSITIVO
Margine di struttura (MS)	(123.660.895,00)	> 0	NEGATIVO
Capitale circolante netto	36.496.934,00	> 0	POSITIVO
Indice di disponibilità (current ratio)	1,50	1,6	NEGATIVO
Indice di liquidità Quick ratio	1,32	1,2	POSITIVO
MOL	7.861.236,00		Si valuta l'andamento: POSITIVO
ROE (return on equity)	5,54%	> 0	POSITIVO
ROI (return on investment)	4,32%	> 0	POSITIVO
Indice di redditività delle vendite ROS	4,65%	> 0	POSITIVO
Return On Assets (ROA)	1,89%	1,5	POSITIVO
Durata media dei crediti	90,00		Si valuta l'andamento: POSITIVO
Durata media dei debiti	100,00		Si valuta l'andamento: POSITIVO

Indicatori Budget 2024.

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 2020-2023, sia in termini prospettici che relativamente al budget 2024. Questi sono i risultati ottenuti:

DATI	2020	2021	2022	2023	2023 (metodo diretto)
attività a breve					
passività a breve					
capitale circolante netto	20.492.041	18.348.692	26.221.638	35.288.050	35.288.050
totale attività	145.520.755	144.447.051	172.464.722	278.124.835	115.922.550
riserve	18.885.421	19.129.788	19.247.535	19.324.655	19.324.655
ebit	2.737.360	(2.269.069)	(727.601)	3.179.143	3.179.143
patrimonio netto	19.948.789	20.066.535	20.143.655	20.620.440	20.620.440
totale passività	145.520.755	144.447.051	172.464.722	278.124.835	115.922.550
ricavi	131.981.527	141.110.716	147.939.649	158.138.029	158.138.029

Tabella Dati Z_Score 2020-2023.

VARIABILI	2020	2021	2022	2023	2023 (metodo diretto)
X1	0,141	0,127	0,152	0,127	0,304
X2	0,130	0,132	0,112	0,069	0,167
X3	0,019	(0,016)	(0,004)	0,011	0,027
X4	0,137	0,139	0,117	0,074	0,178
X5	0,907	0,977	0,858	0,569	1,364
MOLTIPLICATORE X1	1,981	1,981	1,981	1,981	1,981
MOLTIPLICATORE X2	9,841	9,841	9,841	9,841	9,841
MOLTIPLICATORE X3	1,951	1,951	1,951	1,951	1,951
MOLTIPLICATORE X4	3,206	3,206	3,206	3,206	3,206
MOLTIPLICATORE X5	4,037	4,037	4,037	4,037	4,037
VARIABILE X1	0,279	0,252	0,301	0,251	0,603
VARIABILE X2	1,277	1,303	1,098	0,684	1,641
VARIABILE X3	0,037	(0,031)	(0,008)	0,022	0,054
VARIABILE X4	0,439	0,445	0,374	0,238	0,570
VARIABILE X5	3,661	3,944	3,463	2,295	5,507
TOTALE Z SCORE	5,694	5,913	5,229	3,490	8,375

Tabella Variabili Z_Score 2020-2023.

DATI	2024
attività a breve	109.683.066,00
passività a breve	73.186.132,00
capitale circolante netto	36.496.934,00
totale attività	255.173.284,90
riserve	20.533.539,00
ebit	4.824.028,00
patrimonio netto	21.829.323,90
totale passività	255.173.284,90
ricavi	168.887.917,00

Tabella Dati Z_Score Budget 2024.

VARIABILI	2024
X1	0,143
X2	0,080
X3	0,019
X4	0,086
X5	0,662
moltiplicatore X1	1,981
moltiplicatore X2	9,841
moltiplicatore X3	1,951
moltiplicatore X4	3,206
moltiplicatore X5	4,037
variabile x1	0,283
variabile x2	0,792
variabile x3	0,037
variabile x4	0,274
variabile x5	2,672
Totale Z score	4,058

Tabella Variabili Z_Score Budget 2024.

Nell'infografica che segue sono riportati sinteticamente i risultati sulla base dei consuntivi di esercizio 2020-2023 e del budget 2024. Le probabilità di crisi aumentano da sinistra verso destra.

Il risultato dell'indice Z-Score per gli esercizi 2023 e 2024, rispettivamente 3,5 e 4,05, per quanto

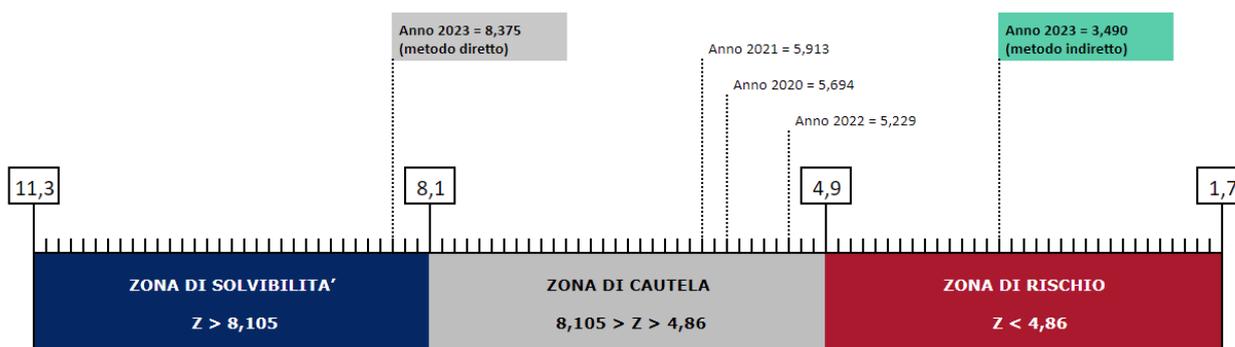
collochino la Società nella zona definita di rischio non determinano una situazione di pericolo per la stessa.

Infatti l'indice di queste due annualità è fortemente influenzato dall'inserimento in esercizio del nuovo materiale rotabile, treni e bus, finanziate in larghissima parte da fonti regionali e statali, che hanno di fatto incrementato in maniera consistente il totale delle attività e delle passività (per l'iscrizione dei contributi in conto impianti) senza un conseguente incremento del valore della produzione.

Come risulta evidente la metodologia Z-Score non tiene conto di questi fattori.

A dimostrazione di quanto evidenziato in precedenza si è proceduto a calcolare l'indice con l'imputazione diretta del contributo in conto impianti a riduzione del valore dei cespiti.

In questo caso l'indice Z-Score per il 2023 sarebbe pari a 8,375 e quello del 2024 leggermente sopra l'8, collocando la Società abbondantemente nella zona ritenuta di piena solvibilità.



Modello Z-score.

PRINCIPIO DI REVISIONE N. 570 DEI DOTTORI COMMERCIALISTI E DEGLI ESPERTI CONTABILI

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

Gli indicatori di natura finanziaria sono stati individuati:

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

attività a lungo termine;

- in situazioni di interruzione del sostegno finanziario da parte di finanziatori e di altri creditori;
- in bilanci consuntivi o prospettici che evidenziano dei cash-flow negativi;
- nei principali indici economici e finanziari negativi o in continuo peggioramento;
- in elevate perdite operative o di valore delle attività che generano cash-flow;
- nella mancanza o nella discontinuità nella distribuzione dei dividendi;
- nella incapacità di saldare i debiti alla scadenza;
- nella impossibilità di rispettare le clausole contrattuali dei prestiti;
- nel peggioramento delle forme di pagamento concesse dai fornitori;
- nella incapacità di ottenere finanziamenti per lo sviluppo di nuovi prodotti, o per altri investimenti necessari.

Gli indicatori di natura gestionale sono individuati:

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

Gli indicatori di altra natura sono individuati:

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

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 Esercizio 2023

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 2024

DESCRIZIONE	ESERCIZIO 2023	BUDGET 2024
IMPOSSIBILE	7	7
IMPROBABILE	3	3
POCO PROBABILE	5	5
PROBABILE	0	0
CERTO	0	0

Principio di revisione n. 570 - Risultati di sintesi

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, e con le considerazioni evidenziate nella sezione dedicata collocano la Società in una zona di estrema solvibilità ma segnala una situazione di marginalità che merita estrema attenzione.

In particolare, come già detto, il parametro principalmente penalizzante per la Società è l’X5, detto anche indice di rotazione dell’attivo, che indica l’attitudine della società di generare ricavi in rapporto al valore dell’attivo. Nell’esercizio 2023 a seguito del progressivo completamento del rinnovo del parco mezzi, di un sostanziale aumento del capitale immobilizzato ed un abbassamento del rapporto ricavi/immobilizzazioni si assiste ad un abbassamento del valore Z, seppur sempre in zona di sicurezza.

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 2023 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.

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

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2023

MISSION E VALORI GUIDA

“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”.



Alcuni valori fondamentali guidano l'attività dell'azienda e definiscono il modo in cui essa si rapporta con i propri stakeholder.

L'impegno di ARST a pubblicare il bilancio di sostenibilità nasce dalla consapevolezza dell'importanza assunta dagli aspetti ESG (Environmental, Social, Governance) come driver di innovazione, in grado di orientare le scelte strategiche aziendali e favorire la creazione di valore nel lungo termine.

INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA (GRI 2-3, 2-4)

ARST pubblica quest'anno il suo quarto bilancio annuale di sostenibilità (periodo gennaio-dicembre 2023), il secondo **con riferimento ai GRI Sustainability Reporting Standard** (gli standard di rendicontazione di sostenibilità attualmente più diffusi a livello internazionale), con l'obiettivo di fornire ai propri stakeholder un'informativa maggiormente esaustiva sulla performance economica, ambientale e sociale dell'azienda, oltre che presentare la sua governance, le strategie e gli obiettivi.

IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ DI ARST

La spinta verso una rappresentazione trasparente della performance di sostenibilità deriva anche dall'evoluzione più recente del quadro regolatorio europeo, in particolare a seguito degli obblighi informativi previsti dalla direttiva europea sulla rendicontazione societaria di sostenibilità (Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD) approvata in via definitiva a fine 2022 ed entrata in vigore a partire dal 5 gennaio 2023.



Nello specifico, la CSRD, che dovrà essere recepita dagli stati membri entro il 6 luglio 2024, incide sulla precedente normativa di rendicontazione non finanziaria con alcuni importanti interventi modificativi. Il primo è costituito dall'ampliamento dell'ambito di applicazione degli obblighi di rendicontazione delle informazioni di sostenibilità, che troveranno applicazione nei confronti di tutte le grandi imprese nonché delle PMI (con alcune esclusioni per queste ultime) a partire dal 1° gennaio 2024 secondo un calendario diversificato per dimensione e natura delle aziende (per ARST dall'esercizio 2025 con dichiarazione nel 2026).

L'altra importante novità è costituita dall'obbligo di predisporre la relazione di sostenibilità secondo standard comuni a livello europeo. A questo proposito, il 31 luglio 2023 la Comunità Europea ha adottato il testo finale degli Standard Europei sulla reportistica di Sostenibilità (European Sustainability Reporting Standards - ESRS) che costituirà il set di riferimento per tutte le imprese soggette all'obbligo di pubblicare le informazioni sulle tematiche di sostenibilità.

Nell'ottica di contribuire all'armonizzazione degli standard di rendicontazione a livello globale, i nuovi standard europei (ESRS) hanno un elevato grado di allineamento con gli standard del GRI, ben evidenziata dalla pubblicazione di un indice di interoperabilità GRI-ESRS che illustra come i requisiti di informativa e le richieste di dati nei due standard si relazionano tra loro.

Nel percorso di ARST la rendicontazione prevista per l'anno 2024 si preannuncia come il vero "banco di prova" nella revisione del report e dell'analisi dei processi aziendali per far fronte alle sfide imposte dagli ESRS per l'esercizio 2025 (l'integrazione tra bilancio finanziario e non finanziario, il concetto di doppia materialità e l'obbligo di asseverazione).

GLI STAKEHOLDER DI ARST (GRI 2-29)

Le politiche di sostenibilità di ARST sono definite attraverso un processo partecipato che coinvolge l'insieme di organi e funzioni aziendali interessate (organo amministrativo e struttura direzionale), attraverso il quale l'azienda riconosce e gestisce:

- le opportunità e i rischi che derivano dagli impatti generati dall'organizzazione nel proprio contesto di riferimento con le sue attività di business, a livello economico, sociale e ambientale;
- le esigenze e le richieste provenienti dagli stakeholder.

L'identificazione degli stakeholder, cioè coloro che sono influenzati e/o influenzano l'attività dell'organizzazione, rappresenta un momento chiave del processo di definizione della strategia e delle politiche di ARST. Coinvolgere gli stakeholder, mantenendo con essi un dialogo costante, aiuta a individuare e a gestire gli impatti positivi e negativi generati dalle attività dell'azienda.

Il processo di analisi degli stakeholder effettuato nel corso del 2022 è stato confermato nel 2023. Di seguito sono descritte sinteticamente le forme di coinvolgimento e i principali canali di comunicazione, che hanno condotto all'identificazione delle esigenze e delle aspettative per le

diverse categorie di stakeholder con cui l'azienda si interfaccia.

STAKEHOLDER	ESIGENZE	CANALI DI COMUNICAZIONE
Ente concedente	<ul style="list-style-type: none"> - Rispetto contratti di servizio - Performance economica e gestionale 	<ul style="list-style-type: none"> - Riunioni periodiche - Tavoli tecnici su tematiche specifiche
Comunità locali	<ul style="list-style-type: none"> - Collegamenti di qualità e a basso impatto ambientale - Accordi/partnership per valorizzazione territori - Sviluppo sostenibile 	<ul style="list-style-type: none"> - Incontri con le comunità, enti ed associazioni
Clienti viaggiatori	<ul style="list-style-type: none"> - Sicurezza, accessibilità ed efficienza dei servizi - Rispetto impegni Carta della Mobilità 	<ul style="list-style-type: none"> - Customer satisfaction - Carta della Mobilità - Sito Web - Call center - Biglietterie
Sistema scolastico	<ul style="list-style-type: none"> - Garanzia e affidabilità dei collegamenti con le sedi scolastiche 	<ul style="list-style-type: none"> - Incontri con i referenti istituzionali
Personale dipendente	<ul style="list-style-type: none"> - Condizioni di lavoro (sicurezza/orari/flessibilità) - Formazione e crescita professionale, - Retribuzione adeguata, welfare e benefit 	<ul style="list-style-type: none"> - Riunioni periodiche e gruppi di lavoro - Ordini e comunicazioni di servizio - Area riservata sito web
Sindacati e Associazioni di categoria	<ul style="list-style-type: none"> - Coinvolgimento e partecipazione (strategie, contrattazione) - Etica e trasparenza (rispetto codici di condotta e deontologici) 	<ul style="list-style-type: none"> - Riunioni periodiche - Riunione ex art. 35 D.Lgs. 81/2008 per la sicurezza
Fornitori	<ul style="list-style-type: none"> - Rispetto contratti (tempi di pagamento) - Acquisizione contratti e fidelizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> - Procedura di affidamento e contrattualizzazione - Interlocazione diretta
Banche, Finanziatori, Assicurazioni	<ul style="list-style-type: none"> - Affidabilità (puntualità pagamenti), solidità finanziaria - Fidelizzazione cliente 	<ul style="list-style-type: none"> - Incontri e accordi con i referenti degli istituti finanziari

Mappa degli stakeholder

I TEMI MATERIALI

Dall'analisi delle relazioni di ARST con i principali portatori di interesse, lungo l'intera catena del valore, sono state individuate le tematiche di sostenibilità prioritarie, quelle per le quali l'azienda genera impatti significativi a livello economico, sociale e ambientale.



Ambito sociale (territorio, persone)

- accessibilità e qualità servizi di trasporto
- sicurezza sistemi di trasporto
- salute e sicurezza lavoratori
- formazione e valorizzazione risorse umane

Ambito Ambientale

- rinnovo flotta e riduzione emissioni



Ambito economico

- efficienza gestionale ed economica
- impatto economico sul territorio
- gestione responsabile dei fornitori

TemI materiali.

L'IDENTITÀ DI ARST

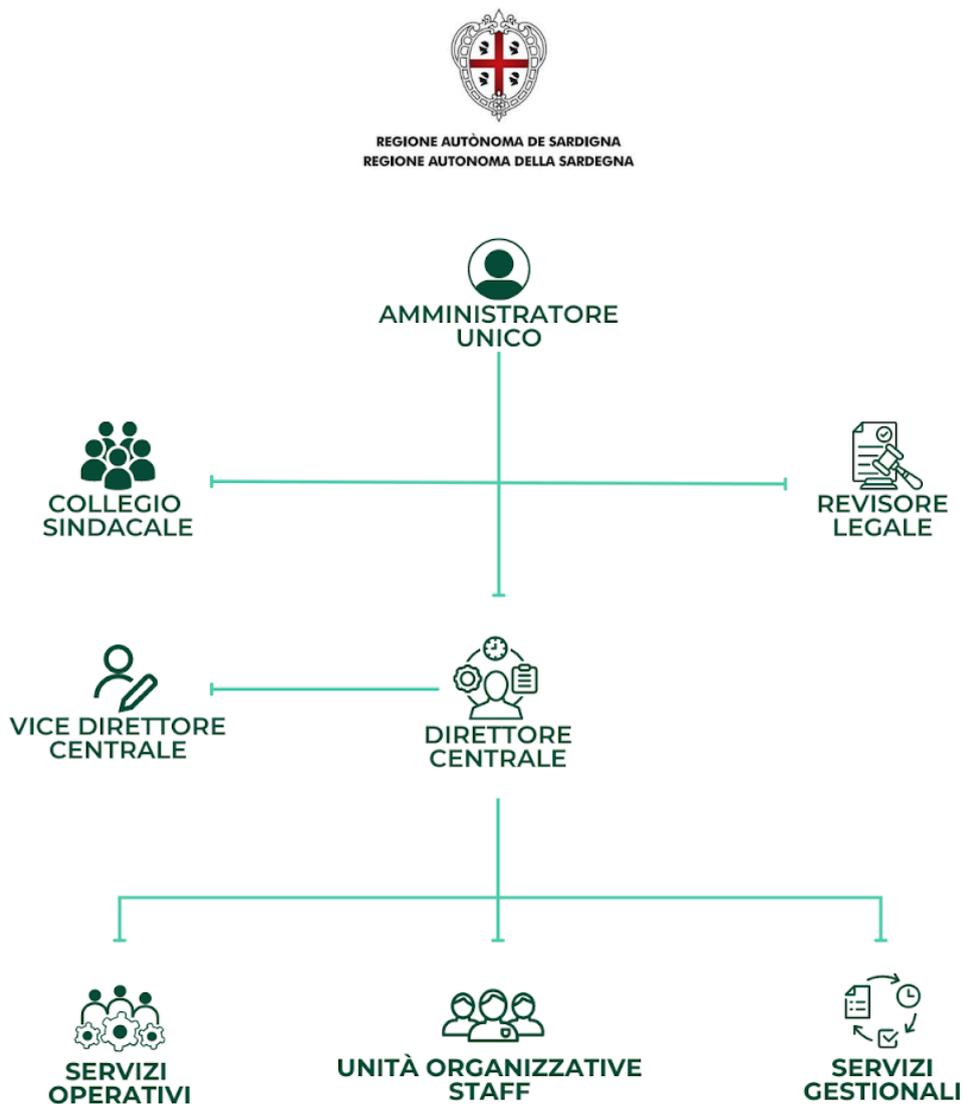
PROFILO (GRI 2-1, 2-6)

ARST SPA (www.arst.sardegna.it), società controllata al 100% dalla Regione Autonoma della Sardegna e con sede centrale a Cagliari, 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 gestisce la Ferrovia Turistica "il Trenino Verde", tra i più importanti attrattori turistici della Sardegna. ARST è inoltre soggetto attuatore della "Rete ciclabile regionale", un importante progetto voluto dalla Regione sardegna per lo sviluppo della mobilità sostenibile nell'isola.

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. In qualità di stazione appaltante, ARST svolge inoltre tutte le attività connesse ai procedimenti di aggiudicazione e contrattualizzazione delle forniture dei nuovi autobus, in qualità di capogruppo dell'Associazione temporanea tra le aziende beneficiarie dei contributi per il rinnovo dei parchi autobus utilizzati nel territorio regionale per i servizi di trasporto pubblico locale.

Queste competenze, diversificate e integrate, sono il capitale immateriale con cui la Società si prepara ad affrontare le sfide del futuro, con la volontà di continuare - ieri, oggi come domani - a connettere persone e territori della Sardegna, accompagnandoli nella loro crescita economica e sociale.

LA CORPORATE GOVERNANCE E LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA (GRI 2-9, 2-10, 2-11)



Sistema di Governance aziendale.

Il sistema di governance di ARST, partecipata dalla Regione Sardegna nella misura del 100% del capitale sociale, è stato rivisto nel 2013 quando la Giunta regionale ha previsto la nomina di un Amministratore Unico in luogo del Consiglio di Amministrazione, modificando contestualmente lo statuto sociale della società.

All'Amministratore Unico spetta la gestione dell'azienda e la funzione di supervisione strategica in base agli obiettivi e agli indirizzi forniti dall'azionista. La struttura organizzativa di livello dirigenziale, sotto il coordinamento del Direttore centrale e del vice, è articolata in:

- servizi operativi, preposti a garantire il regolare funzionamento delle diverse reti di trasporto (ferroviaria, automobilistica, metrotranviaria);

- servizi gestionali, che svolgono le funzioni aziendali di supporto (tecnico, negoziale, risorse umane, commerciale, investimenti, bilancio e finanza).

L'organigramma è infine composto da unità organizzative non dirigenziali, tra le quali figurano anche le sedi territoriali automobilistiche e ferroviarie.

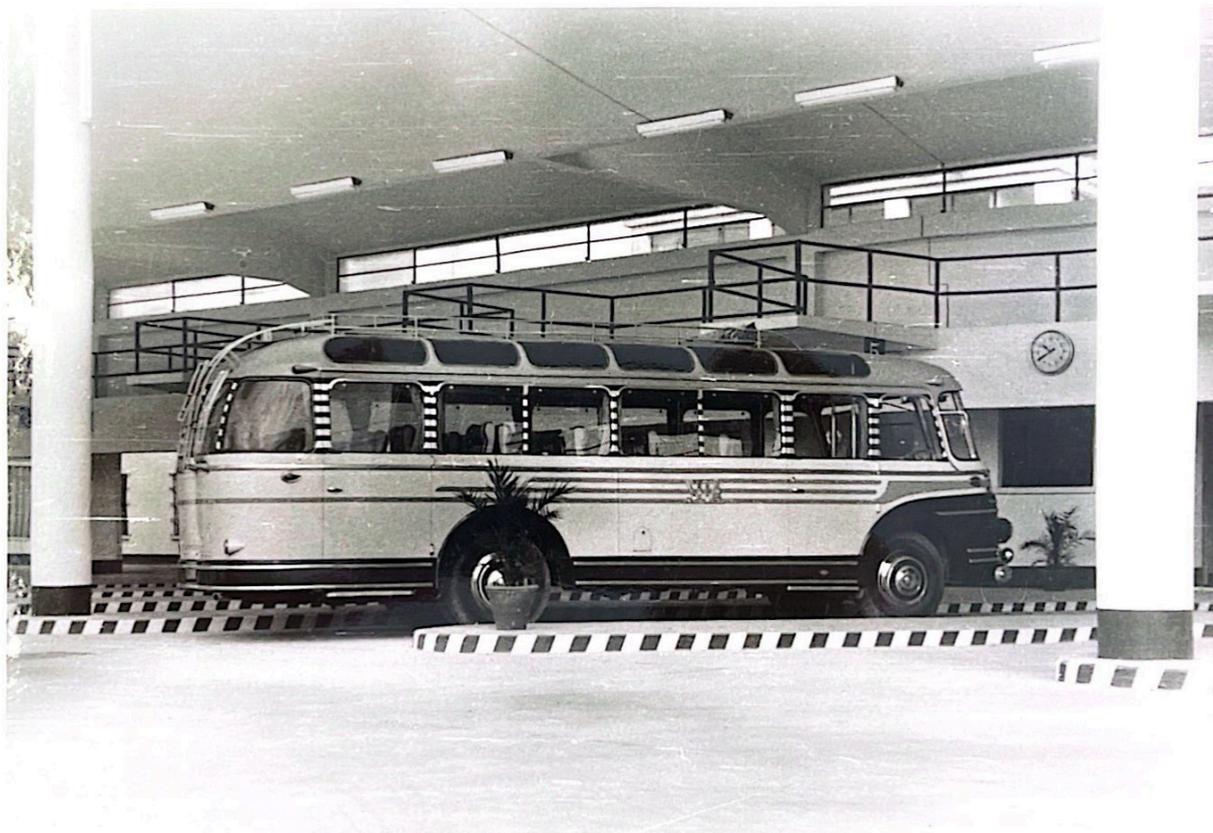
LA STORIA DI ARST



Inizialmente denominata Azienda Regionale Sarda Trasporti (da cui l'acronimo ARST), fu istituita dalla Regione Autonoma della Sardegna e posta sotto le sue direttive, con la legge regionale n.3 del 9 giugno 1970.

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.

Quattro anni più tardi, la L.R. 16/1974 detta nuove norme per la riorganizzazione dell'ARST e specifica la vocazione di azienda pubblica che svolge un ruolo fondamentale per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini sardi, assicurando "prestazioni uniformi in tutto il territorio regionale attraverso una rete unitaria di servizi" (art. 1, comma 2).



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. 21/2005 entrata in vigore nel gennaio 2006.

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

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

ARST, quale azienda unica regionale, nasce il 25 ottobre 2010 a seguito della fusione per

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

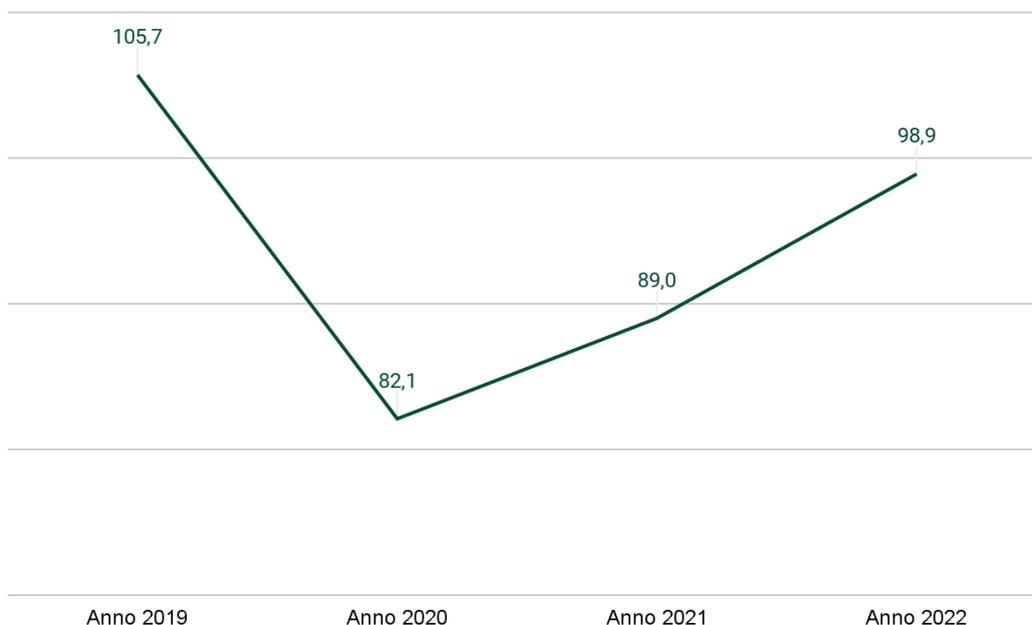
La nascita dell'Azienda Unica ha rappresentato quindi un passo fondamentale per la gestione e lo sviluppo competitivo dei trasporti dell'Isola che vede sotto un'unica gestione coordinata e vigilata dalla regione Sardegna il Trasporto Pubblico Locale gommato extraurbano ed urbano, ferroviario e metrotranviario.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO E LA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA

LA DOMANDA DI MOBILITÀ E IL RUOLO DEL TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA

Il tema della mobilità sostenibile e della riduzione delle emissioni prodotte dai trasporti fa parte oggi delle agende di tutte le istituzioni in Europa e in Italia, ma per raggiungere gli obiettivi ambiziosi fissati dall'Unione Europea per contrastare il cambiamento climatico (emissioni nette pari a zero nel 2050) sono indispensabili lo stanziamento di risorse aggiuntive a sostegno del trasporto pubblico e politiche ad hoc per favorire la mobilità collettiva. Ciò è ancor più vero per l'Italia dove la resistenza dei cittadini all'evoluzione verso comportamenti di mobilità più equilibrati e sostenibili si combina con la storica scarsità di risorse pubbliche destinate al settore del Trasporto Pubblico Locale (la quota di investimenti pubblici fatti nel settore in rapporto al PIL è meno della metà della media UE27, oltre quattro volte inferiore al dato della Germania e tre volte inferiore a quello della Spagna).

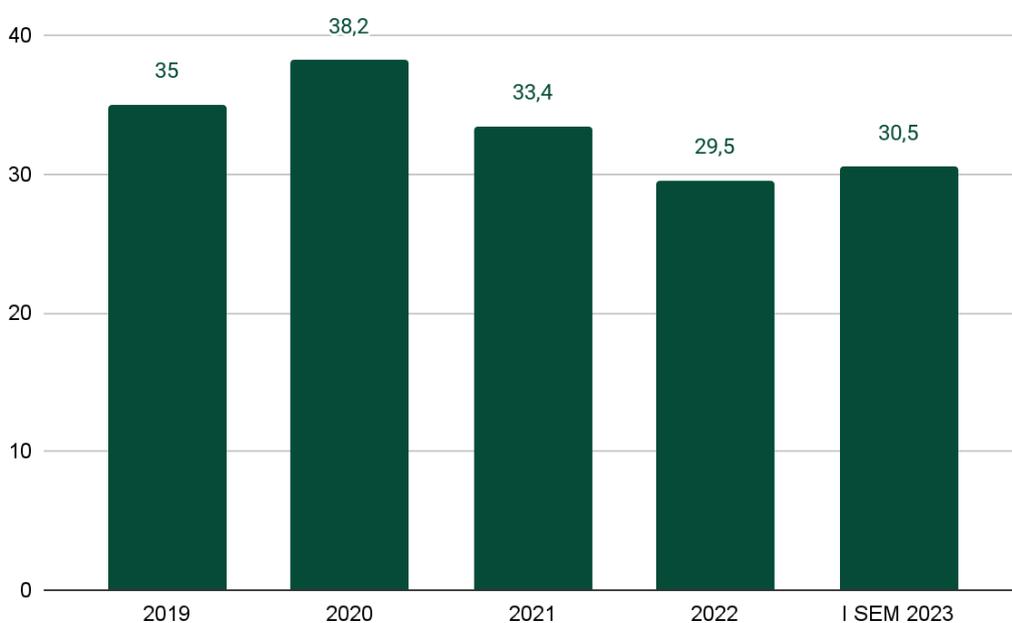
I dati del 20° rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani confermano il trend declinante della domanda negli ultimi 15 anni misurata in termini di spostamenti giornalieri: il dato consolidato del 2022 con 98,9 milioni si colloca ancora sotto la soglia pre-pandemica del 2019 (105,7 milioni) e ben lontano dal picco raggiunto nel 2008 con valori pari a 128 milioni di spostamenti effettuati nel giorno feriale dalla popolazione 14-85 anni.



Numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale (milioni)

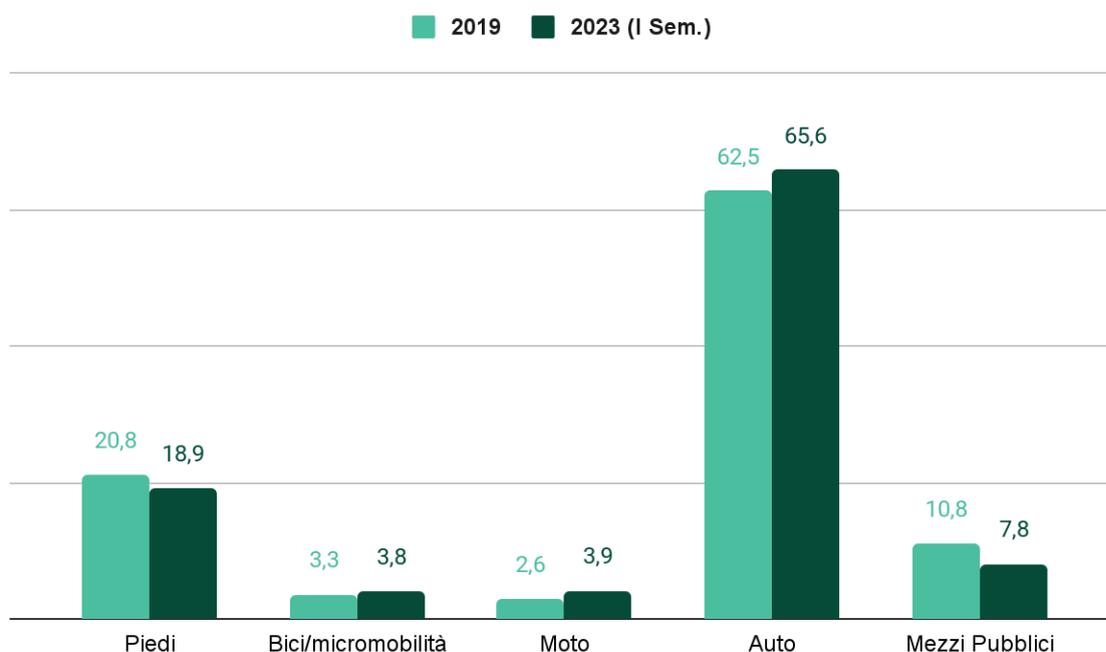
Tra i punti fermi degli stili di mobilità dei cittadini italiani continua ad essere centrale l'utilizzo dei mezzi privati individuali (la quota modale di auto e moto si attesta al 70% dei viaggi nel 2022) a discapito delle altre soluzioni di trasporto.

Il "tasso di mobilità sostenibile", misurato dall'Osservatorio Isfort come percentuale di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto ambientale (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità) sul totale, è sceso nel 2022 sotto il 30%, oltre 4 punti in meno del valore fatto registrare all'inizio del nuovo millennio.



Percentuale di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi, in bici /micromobilità

Il quadro generale della ripartizione modale è dunque fortemente sbilanciato a favore dei mezzi privati motorizzati e nel tempo lo squilibrio è persino aumentato. Negli ultimi due decenni, in termini di copertura della domanda, la quota dei mezzi pubblici aggregati si è attestata in media sotto il 10%, con un picco positivo nel 2012 (11%) e un picco negativo nel 2020 (5,4%) con la pandemia. Analizzando l'evoluzione delle scelte modali degli italiani a partire dal 2019 (anno pre-Covid), si evidenzia come, passata la tempesta della crisi pandemica, il modello di mobilità nel nostro Paese si è riposizionato su soluzioni di trasporto poco "green" sotto il profilo della sostenibilità, con il ripiegamento della mobilità attiva, un incremento di share dell'automobile e soprattutto la faticosa risalita del trasporto collettivo, i cui livelli (7,8% nel primo semestre 2023) sono ancora molto lontani dal 10,8% registrato nel 2019.



Distribuzione degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato (%)

In questo quadro, deve essere sottolineato quanto il settore del trasporto pubblico locale (TPL) sia strategico nell'offerta di servizi per la mobilità dei cittadini non solo per l'impatto economico e sociale significativo - oltre 5 miliardi di passeggeri trasportati, 12 miliardi di giro d'affari (fonte: ufficio studi ASSTRA) - ma anche per il contributo fondamentale che offre alla riduzione delle esternalità negative dei trasporti, quali l'inquinamento atmosferico e la congestione stradale. Tra i veicoli stradali, ad esempio, gli autobus producono la quantità minore di emissioni per passeggero dannose per l'ambiente, sia rispetto ai gas effetto serra - principali responsabili del cambiamento climatico del pianeta - sia rispetto agli altri inquinanti che producono effetti su scala locale (polveri fini, ossidi di azoto e composti organici).

LO SCENARIO NORMATIVO E LE AUTORITA' DI REGOLAZIONE

Le attività gestite da ARST si svolgono all'interno di un complesso sistema di norme comunitarie, nazionali e regionali relative ai servizi pubblici locali di rilevanza economica. Tra le principali norme di riferimento per il settore del Trasporto Pubblico Locale ci sono il D.Lgs. 18 novembre 1997 n. 422 (c.d. Decreto Burlando) ed il Regolamento Europeo 1370/2007.

Nel processo di riforma del TPL, il D.Lgs. 422/97 ha segnato una tappa fondamentale con il decentramento alle Regioni delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale. Dopo il decreto legislativo n. 422 del 1997, il Regolamento europeo n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia costituisce la più importante innovazione in materia. Il Regolamento ha come obiettivo l'efficientamento dei servizi di trasporto e stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

Successivamente e conformemente a quanto previsto all'art. 5 (Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico) del Regolamento 1370/2007, il Decreto legge 24 aprile 2017 n. 50 ha regolamentato 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 (ART).

Ai sensi dell'art. 37 del D.L. 201/2011 che l'ha istituita, è compito dell'ART garantire l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, definire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture e alla mobilità dei passeggeri; inoltre, stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto e il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti, delinea gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi e delle convenzioni. Il ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti si manifesta, principalmente, attraverso proprie deliberazioni, volte a disciplinare alcuni dei principali aspetti inerenti l'affidamento e la gestione del servizio.

Tra queste è da segnalare la delibera ART n. 154 del 2019, che ha revisionato la precedente delibera n. 49 del 2015, recante le misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica. Con delibera ART n. 113 del 2021 è stata revisionata la misura 12 della delibera ART n. 154 del 2019 ed è stato concluso l'iter sull'obbligo della tenuta della contabilità regolatoria su strada secondo schemi predefiniti dall'ART stessa.

LA NORMATIVA REGIONALE E I CONTRATTI DI SERVIZIO

La L.R. 21/2005 disciplina il trasporto pubblico locale in Sardegna, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia, con l'obiettivo di assegnare al trasporto collettivo un ruolo fondamentale nello sviluppo socio-economico dell'Isola, assicurare il contenimento dei consumi energetici e la riduzione delle cause dell'inquinamento ambientale.

La Regione garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini sardi attraverso i servizi minimi di trasporto pubblico locale, i cui costi sono a carico del bilancio regionale. Nella determinazione del livello dei servizi minimi la Regione adotta quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto secondo i requisiti e criteri stabiliti dal decreto legislativo n. 422 del 1997.

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale da parte di ARST è regolato dai contratti di servizio stipulati dalla Regione nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria. Attualmente, a seguito della deliberazione di Giunta Regionale n. 43/24 del 07.12.2023, che ha disposto la proroga dei termini dei contratti di servizio TPL su gomma e su metrotranvia al fine di garantire lo svolgimento e la continuità dei servizi minimi di trasporto pubblico, i contratti di servizio in vigore tra ARST e la Regione autonoma della Sardegna sono i seguenti:

- contratto TPL su gomma - scadenza 31.12.2026
- contratto TPL su ferro - scadenza 31.12.2031
- contratto TPL su metrotranvia - scadenza 31.12.2026.

Per la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferro e metro, alla fine del 2019 è stato stipulato un apposito contratto di servizio con scadenza 31.12.2028, mentre il contratto per la manutenzione e gestione dell'infrastruttura turistica è stato rinnovato nel mese di Dicembre 2023 per un periodo di 9 anni e arriverà dunque a scadenza nel 2032.

ARST OGGI - L'OFFERTA DI SERVIZI PER LA MOBILITA' DEI CITTADINI (GRI 2-6)

	METRO	TRENO	AUTOBUS
Passeggeri l'anno	1.044.334	771.418	19.530.644
Rete totale	16,6 km	168,9 km	15.350 km
Comuni serviti	Città metropolitana di Cagliari e Sassari	-	369 (extraurbano) 4 (urbano)
Flotta	14	54	813
Percorrenze	585.017 km (326.192 km bus sostitutivi)	1.060.922 km (220.946 km bus sostitutivi)	35.645.307 km (extraurbano) 2.032.536 km (urbano)

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

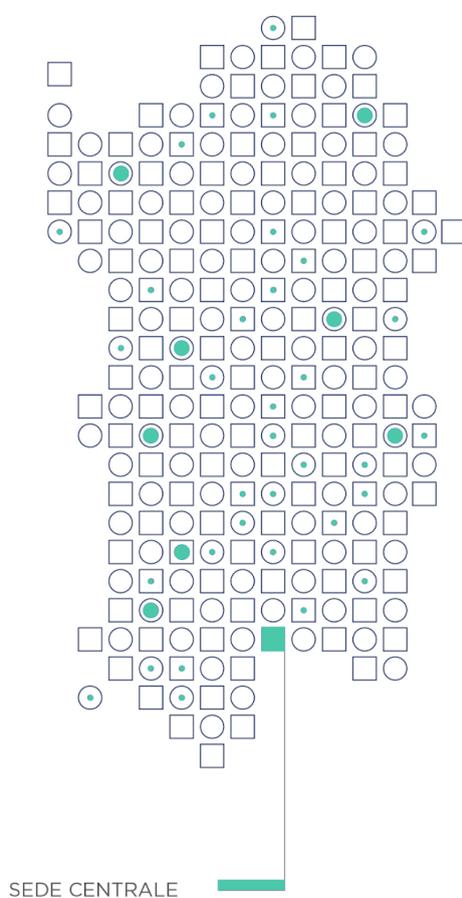
- 8 Sedi Territoriali Automobilistiche, dislocate strategicamente a Cagliari, Iglesias, Guspini, Oristano, Nuoro, Lanusei, Sassari e Olbia. Tutte queste Sedi sono dotate di personale amministrativo, officine di manutenzione, operatori di esercizio (conducenti) e personale di

verifica e di contolleria e sono in grado di trattare autonomamente gli aspetti gestionali di carattere locale.

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

- 3 Sedi Territoriali Ferroviarie, dislocate a Cagliari-Monserrato, Macomer e Sassari.
- 2 Sedi Territoriali Metrotranviarie dislocate a Cagliari-Monserrato e Sassari.
- 4 autostazioni (Cagliari, Oristano, Nuoro, Sanluri) dotate di sala d'attesa, servizi igienici, servizio informazioni, presidiate da personale aziendale di coordinamento traffico ed assistenza alla Clientela e da personale addetto alla pulizia.

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



Cagliari via Posada 8 - 10

Oltre ad erogare i Servizi di trasporto pubblico locale, ARST SpA opera nel servizio ferroviario turistico attraverso i collegamenti de “Il Trenino Verde della Sardegna”, uno dei modi migliori per attraversare e conoscere i diversi aspetti del paesaggio dell’isola, soprattutto dell’interno.

Nel 2023 le percorrenze effettuate dal Trenino Verde si sono attestate su un totale di 4.014 Km/treno, in forte contrazione rispetto alle percorrenze dell’anno precedente (12.860 nel 2022).

Al fine di rilanciare il Servizio turistico nel corso del 2023 è stata costituita la Fondazione del Trenino Verde della Sardegna, Organismo partecipato oltre che dalla RAS e dall’ARST in qualità di gestore e dai 43 Comuni dell’Isola i cui territori sono attraversati dalle 4 linee operative del TV.

Le finalità di recupero, valorizzazione, e promozione del servizio turistico sono espresse a grandi lettere nello Statuto siglato dai Soci Fondatori, che di concerto con gli Enti Locali puntano dritti verso il recupero di questo importante attrattore di turismo e di sviluppo regionale.



TRENINO VERDE DELLA SARDEGNA



VIVI IL VIAGGIO
AL 100%



PALAU
TEMPIO



MACOMER
BOSA



MANDAS
LACONI



MANDAS
SEUI



ARBATAX
GAIRO

“La ferrovia più bella del mondo”

(Fulco Pratesi, Presidente Onorario WWF Italia)

Il Trenino Verde è un'esperienza unica, indimenticabile per conoscere, in poche ore, la Sardegna più genuina.

Borghi e territori caratterizzati da straordinari paesaggi e ambienti naturali, profumi e sapori altrove scomparsi, sommergono il viaggiatore di emozioni profonde.

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

I RISULTATI DEL 2023 (GRI 2-7, 201-1, 203-1, 302-3, 303-3, 305-4)



Risultati traffico

- passeggeri trasportati	21,35 Mln km
- gomma	37,7 Mln km
- ferro	1,0 Mln km
- metro	585.017 km
- turistico	4.014 km

Risultati economici

- valore economico generato	158,1 Mln €
- valore economico distribuito	152,8 Mln €
- risultato netto	0,5 Mln €
- investimenti in corso	891,6 Mln €

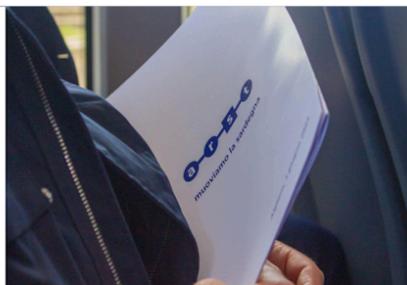


Risultati personale

- dipendenti	2.191
- donne	9,5 %
- uomini	90,5 %
- ore formazione	106.000

Customer satisfaction

- servizio urbano	98,2 %
- servizio extraurbano	97,7 %
- servizio metro	100 %
- servizio ferroviario	100 %



Risultati ambiente

- emissioni CO2 gomma	1,53 kg/pass
- intensità energetica metro	7,59 kWh/km
- energia elettrica consumata	4.705 MWh
- prelievo idrico	64 Megalitri

LA DIMENSIONE SOCIALE

QUALITÀ E SICUREZZA DEI SERVIZI TPL

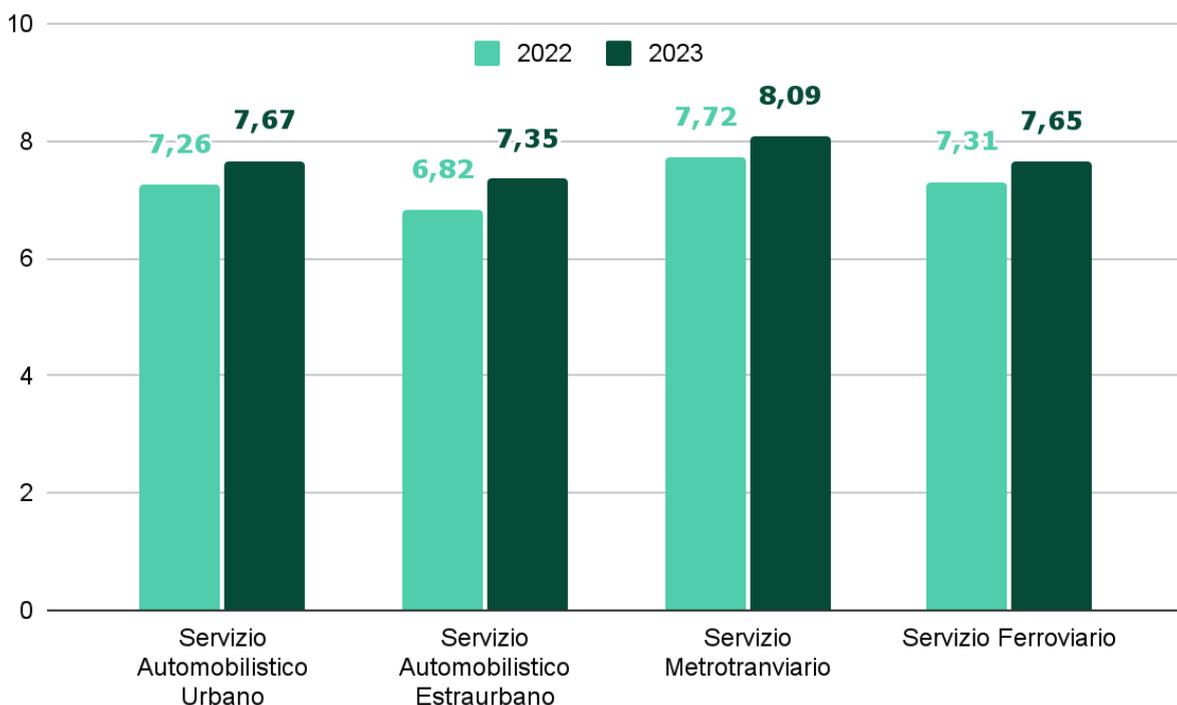
LA CUSTOMER SATISFACTION 2023

L'indagine di customer satisfaction, realizzata annualmente da ARST mediante l'affidamento dell'incarico a una società specializzata esterna, rappresenta un consolidato strumento di monitoraggio e analisi dell'utenza dei diversi servizi di trasporto pubblico locale erogati sul territorio (automobilistico, ferroviario e metrotranviario). La ricerca ha la finalità di registrare informazioni sulle caratteristiche del viaggio effettuato, i fattori di qualità del servizio e il profilo socio-demografico di chi utilizza i mezzi pubblici.

Per la realizzazione dell'indagine 2023 (eseguita nel mese di dicembre) è stato confermato l'impianto metodologico delle annualità precedenti con la somministrazione di questionari "face to face" CAPI (Computer Assisted Personal Interview) a bordo dei mezzi e/o presso le stazioni. La numerosità del campione, disaggregato per sede territoriale e servizio, è stata pari a 7.514 interviste, di cui 6.152 a utenti del servizio gomma e 1.362 sul servizio ferro/metrotranviario.



Oltre alla valutazione complessiva, agli intervistati è stato chiesto anche un giudizio sui singoli macro fattori di qualità in cui si articola il servizio (informazioni, personale, disponibilità titoli di viaggio, organizzazione del servizio, comfort, sicurezza). Si osserva un generale miglioramento della qualità percepita su tutte le aree indagate, con livelli di soddisfazione da parte degli utenti in crescita rispetto al 2022 in tutti i servizi, particolarmente nell'automobilistico extraurbano dove ha certamente pesato positivamente il rinnovo della flotta degli autobus.



Gradimento utenza 2022-2023

Esaminando in dettaglio i risultati dell'indagine, si evidenzia quanto segue:

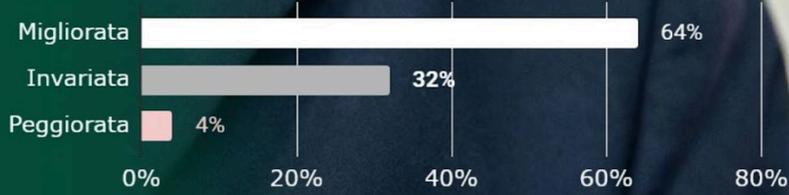
- Servizio Automobilistico.** Il 98,2% degli utenti del servizio Automobilistico urbano e il 97,7% del servizio extraurbano hanno espresso una valutazione positiva (voto 6-10), con un voto medio rispettivamente pari a 7,67 e 7,35. Rispetto alle diverse aree del servizio risulta particolarmente elevato il livello di soddisfazione per quanto riguarda il "personale" ARST (cortesia e attenzione verso il cliente) e la "sicurezza", mentre la qualità percepita è più bassa nel servizio extraurbano per gli aspetti legati al "comfort" (mezzi e stazioni) e alle "informazioni" (nonostante un grande miglioramento per entrambi rispetto al 2022) e per "organizzazione del servizio" (puntualità dei mezzi) nell'urbano. In ottica di *gap analysis* tra le aspettative degli utenti e la qualità percepita del servizio, che in sostanza misura ciò che l'organizzazione non è stata in grado di realizzare o comunicare rispetto alle attese dei rispondenti, per tutti i macro-fattori analizzati si registra un disallineamento lieve tranne che per la "disponibilità titoli di viaggio" nel servizio extraurbano;

- **Servizio Metrotranviario.** I livelli di soddisfazione dell'utenza del servizio metrotranviario sono molto alti (voto medio pari a 8,09) per tutti gli aspetti esaminati, tra i quali primeggiano anche in questo caso le valutazioni sul "personale" e la "sicurezza" che ottengono sulla scala 1-10 una votazione media rispettivamente pari a 8,96 e 8,28, mentre il macro-fattore con i giudizi più bassi (anche se ampiamente positivi con il 98,7% di voti 6-10) è quello della disponibilità di "informazioni" che ottiene una valutazione di 7,40. Da segnalare il fatto che per il servizio metrotranviario sono molto elevate le aspettative dell'utenza e ciò spiega la *gap* negativo importante che ancora si registra su alcuni aspetti tra soddisfazione e attesa (ad esempio per il fattore "sicurezza" rimane un *gap* di -1,28).
- **Servizio Ferroviario.** Anche nel servizio ferroviario si evidenzia un sensibile miglioramento della qualità percepita, espressa da un voto medio pari a 7,65 (era 7,31 nel 2022). Si conferma un livello di soddisfazione complessivamente alto per tutte le aree di servizio esaminate, in particolare per gli aspetti legati al personale dell'azienda, alla sicurezza e alla disponibilità dei titoli di viaggio, mentre gli aspetti da migliorare riguardano l'organizzazione del servizio (puntualità e rispetto delle coincidenze, *gap* negativo -1,59), nonché alcuni micro-fattori legati al comfort (pulizia mezzi e stazioni, *gap* negativo -1,53).

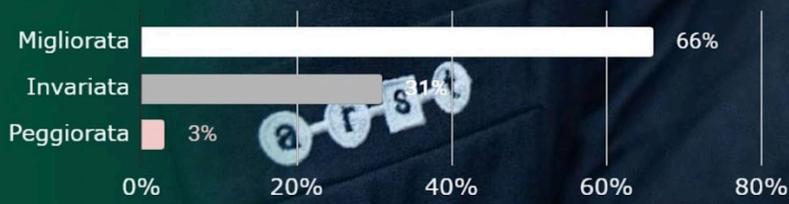
La percezione del trend di sviluppo dell'azienda negli ultimi anni è migliorata in maniera significativa, come testimoniato dal grafico sotto che descrive la distribuzione delle risposte date dall'utenza alla domanda sul giudizio complessivo del servizio di trasporto pubblico offerto da ARST negli ultimi tre anni.



SERVIZIO AUTOMOBILISTICO URBANO



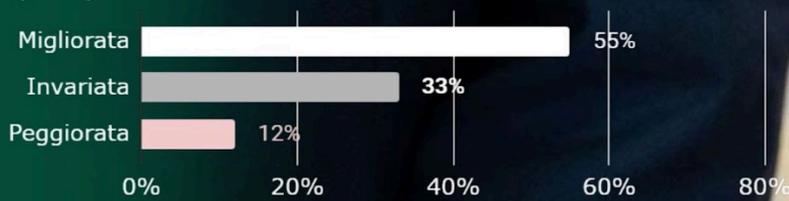
SERVIZIO AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO



SERVIZIO METROTRANVIARIO



SERVIZIO FERROVIARIO



PRESENZA ONLINE: IL NUOVO SITO WEB AZIENDALE

Durante il 2023 sono stati portati a termine tutti gli sviluppi necessari alla messa in produzione del nuovo sito web aziendale raggiungibile all'indirizzo **www.arst.sardegna.it**.

Alla base del progetto di reingegnerizzazione del sito WEB, si è avviato un processo di riorganizzazione logica e semantica dei contenuti dell'attuale sito al fine di favorire il wayfinding ("orientamento"), la findability ("trovabilità" dell'informazione), l'usabilità e la comprensibilità dell'informazione stessa.

Attraverso una mappa mentale è stata definita una struttura logica delle pagine basata su una gerarchica a tre livelli in maniera tale da consentire all'utente un percorso di navigazione semplice.

Per quanto attiene alla scelta dello strumento tecnologico da utilizzare per l'implementazione del nuovo sito, si sono passati in rassegna i principali CMS (Content Management System) open source utilizzati dalle pubbliche amministrazioni, la scelta è ricaduta sul CMS Wordpress in quanto presenta alcune caratteristiche che lo rendono particolarmente indicato per ARST SpA, in quanto diversi componenti aziendali hanno capacità di utilizzo del CMS citato.

La scelta del tema grafico è in linea con quanto indicato da AgID per le PA. In particolare si è utilizzato il tema per Wordpress sviluppato da AgID stessa che ha tra le caratteristiche principali il fatto di essere Mobile First e di rispettare le linee guida per l'accessibilità e l'usabilità

Il sito web è stato lanciato al pubblico il 29 gennaio 2024 con una serie di funzionalità nuove dedicate all'infomobilità, aggiuntive a quelle già messe a disposizione nel corso del 2023, queste nuove funzionalità, sviluppate nel corso del 2023 erano state gradualmente rese disponibili al pubblico già nel precedente sito.



FERMATA DI RIFERIMENTO

 MONSERRATO VIA SAN GOTTARDO-METRO

LINEE IN TRANSITO

Linea 108 PERDASDEFOGU - BALLAO - ARMUNGIA - SILIUS - S.ANDREA FRIUS - CAGLIARI

Linea 9003 CAGLIARI - MANDAS - ISILI

Linea 9118 CAGLIARI - S.ANDREA FRIUS - SAN BASILIO - SENORBI'

Linea 9120 MARACALAGONIS - SINNAI - SETTIMO - CAGLIARI

BUS METROCAGLIARI REPUBBLICA - SAN GOTTARDO

BUS MONSERRATO-MANDAS-ISILI

Consulta i transiti [in tempo reale](#).

FERMATE VICINE

 SAN GOTTARDO (distanza: 24 metri)

 MONSERRATO SAN GOTTARDO (distanza: 30 metri)

Ad esempio, il quadro sinottico fornisce una vista di contesto della fermata presa in analisi:

- la visualizzazione in mappa con le fermate vicine
- le linee in transito per ciascuna fermata
- il rimando alla consultazione dei transiti in tempo reale

È possibile raggiungere il quadro sinottico della fermata, digitando direttamente la url nel browser o in alternativa cliccando sulla fermata corrispondente in un quadro orario.

SICUREZZA DEI SERVIZI OFFERTI (GRI 416-1)

Nel 2023 si è concluso l'adeguamento tecnologico ai fini della sicurezza dei Servizi Automobilistici, l'intero parco rotabili risulta dotato di sistemi di videosorveglianza per il monitoraggio e la comunicazione costante con la Centrale Operativa.

Come evidenziato nel 20° Rapporto ISFORT del 2023 sulla mobilità degli italiani, l'andamento del

numero di incidenti stradali è fortemente influenzato dall'evoluzione stessa della mobilità.

Dopo i numeri particolarmente positivi del biennio 2020-2021, principalmente riconducibile alla forte contrazione della domanda di mobilità, nel 2022 il numero di vittime di incidenti stradali sale nuovamente tornando sostanzialmente a quelli del 2019 (-0,44%). Nonostante i primi sei mesi del 2023 facciano registrare, rispetto al primo semestre del 2022, una diminuzione degli incidenti stradali, le stime del secondo semestre suggeriscono un aumento allontanando l'Italia dagli obiettivi europei per la sicurezza stradale previsti al 2030.

In tal senso il Tpl riveste un rilevante effetto di decongestionamento del traffico apportando, quindi, grandi benefici in termini di incidentalità stradale. Autobus e tram sono di gran lunga più sicuri della mobilità autonoma e un parametro di riferimento per misurare la sicurezza del Servizio Tpl e la salute dei passeggeri è sicuramente il numero di incidenti registrati. Al momento non sono disponibili i dati della Società Assicurativa sui sinistri verificatisi nel corso dell'esercizio, non è quindi possibile replicare l'evidenza prodotta per il 2022 sul numero e l'incidenza chilometrica.

Per il settore ferroviario nel 2023 è stato completato il processo di conversione e migrazione delle abilitazioni del personale ferroviario che ricopre attività di sicurezza (Agenti di Condotta, Accompagnamento dei Treni, Preparatori dei Treni, Regolatori della Circolazione, Manutenzione Veicoli e Manutenzione Infrastruttura).

Sono proseguiti i lavori di adeguamento tecnologico agli standard di sicurezza nazionali, consistenti nell'attrezzaggio dei sottosistemi di terra (ACCM - Apparato Centrale e Calcolatore Multistazione) e sottosistemi di bordo (fornitura nuove unità di trazione), nonché l'attività di automazione di tutti i passaggi a livello. Per garantire la sicurezza in questa fase di transizione, viene garantito il presenziamento degli attraversamenti a raso non dotati di barriere automatiche, in attuazione della specifica previsione normativa regionale.

Nelle more dell'ottenimento del Certificato di Idoneità all'Esercizio (CIE), nel 2023 sono stati raggiunti importanti obiettivi propedeutici all'ottenimento di tale certificazione di sicurezza, ovvero, la certificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza ferroviaria da parte di ANSFISA.

Nella relazione Annuale della Sicurezza inviata ad ANSFISA, è stato evidenziato che gli indicatori relativi agli Incidenti Significativi (relativi al 2023 secondo la classificazione ERA), sono pari a "zero" eventi

GESTIONE RISORSE UMANE E DIRITTI

COMPOSIZIONE E PROFILO DEL PERSONALE ARST (GRI 2-7, 401-1, 405-1)



Distribuzione del personale 2023.

Il personale dipendente presente in Azienda al 31/12/2023 è pari a 2.191 unità, composto in prevalenza dal personale del settore automobilistico e dal personale ferroviario occupato per il trasporto e l'infrastruttura Tpl e per il Servizio Turistico. Rispetto al 31/12/2022, quando il numero era di 2.075 persone, c'è stato un aumento del 5,6%.

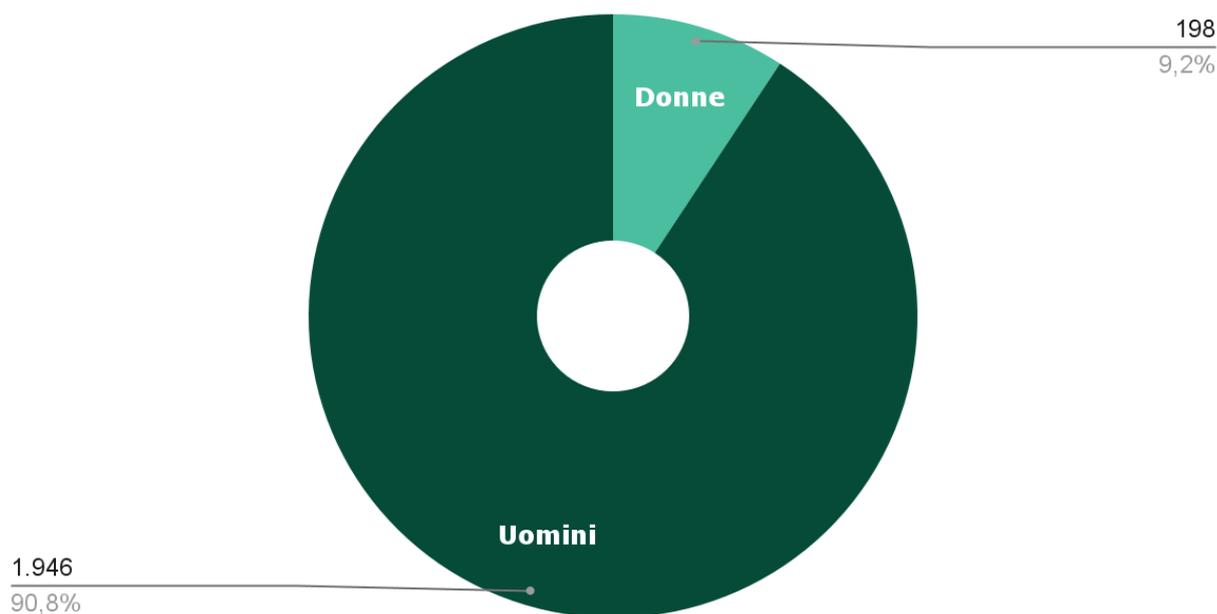
Trattandosi di un numero in continua evoluzione nel corso dell'anno, al fine di restituire una rendicontazione in linea con quanto richiesto dagli Standard GRI, si è scelto di utilizzare come parametro di riferimento in questa sezione, il **numero medio di persone** presenti in ARST che per il 2023 è di 2.144 unità (2.061 nel 2022).

	2021	2022	2023	Δ % 22-23
DONNE	160	171	198	15,8%
UOMINI	1.887	1.890	1.946	3,0%
TOTALE	2.047	2.061	2.144	4,03%

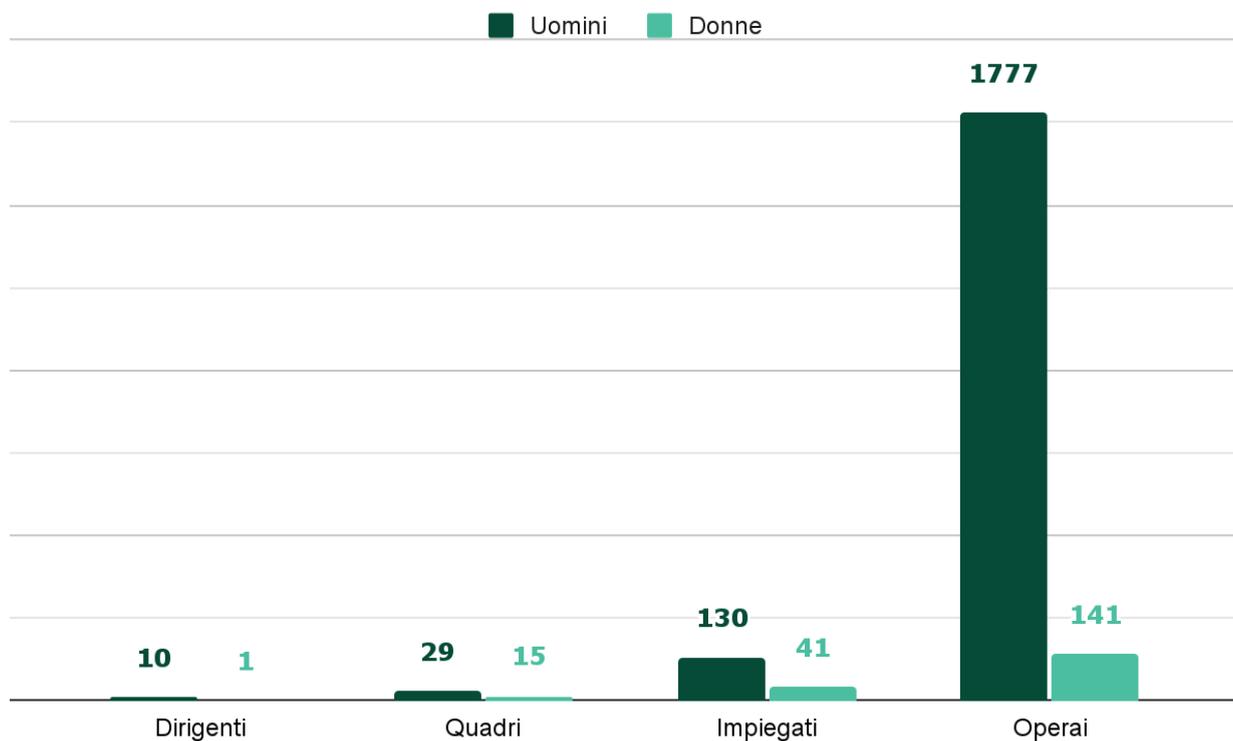
Numero medio personale ARST.

Il personale è composto prevalentemente da uomini, tuttavia si registra per il terzo anno consecutivo un aumento delle quote rosa in termini di valore assoluto a cui corrisponde anche un maggior peso sul totale, quest'anno del 9,24% (7,82% nel 2021 e 8,30% nel 2022). Il rispetto delle pari opportunità è per ARST una tematica di rilievo. A tal proposito, nel corso del 2023, sono state avviate le procedure per individuare un soggetto qualificato per assistere ARST nelle attività volte all'ottenimento della Certificazione per la Parità di Genere da parte di un organismo accreditato.

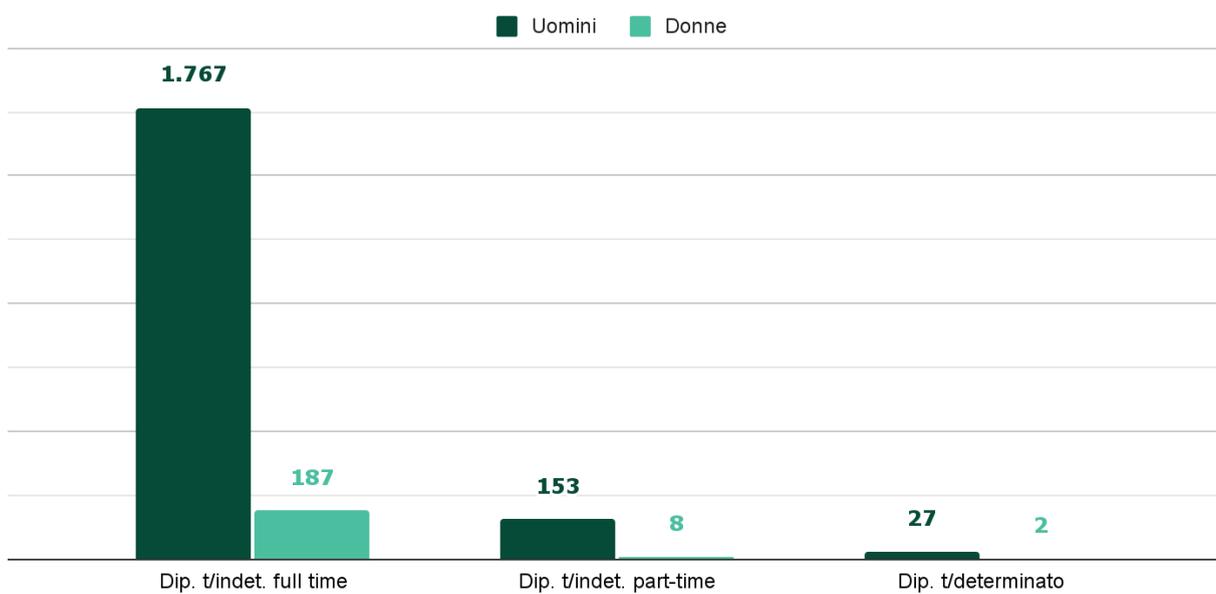
A seguire la composizione dell'organico ARST per genere, categoria, tipologia contrattuale e per fasce di età.



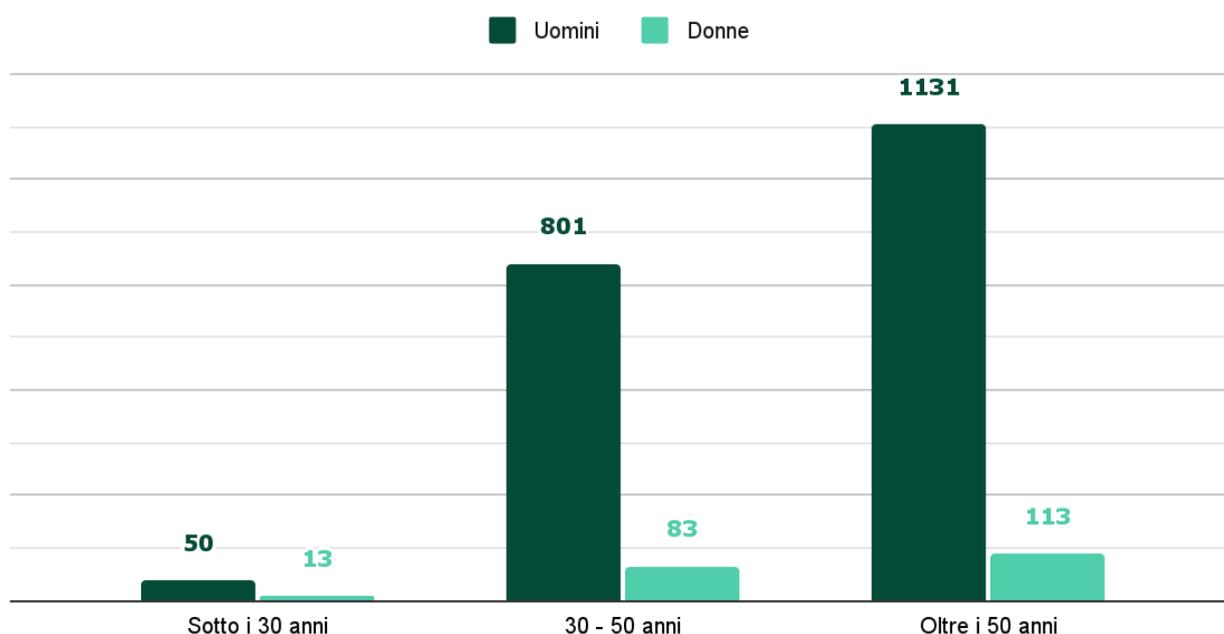
Personale per genere 2023.



Personale per categoria professionale 2023.



Personale per tipologia contratto 2023.



Personale per età (al 31/12/2023).

I movimenti del personale in entrata e in uscita hanno determinato una riduzione dell'età media del personale che cala per il terzo anno consecutivo posizionandosi a **49 anni e 10 mesi** (rispetto ai 51 anni e 8 mesi del 2021 e ai 51 anni e 3 mesi nel 2022), dal momento che nella fascia d'età 31-50 anni il saldo tra assunzioni e cessazioni è positivo per 122, mentre nella fascia oltre 50 anni il saldo è negativo per 54. Hanno inciso su questo risultato anche le nuove assunzioni di personale di età non superiore ai 30 anni (51 unità di cui il 17% donne), fascia nella quale le cessazioni hanno riguardato solo 3 persone.

	2021	2022	2023
ASSUNZIONI	98	435	346
CESSAZIONI	117	41	230
SALDO	-19	24	116

Assunzioni e Cessazioni 2021-2023

Nel 2023 il tasso di **turnover in uscita** del personale si abbassa sensibilmente attestandosi all'**11,08%** (20,04% nel 2022), con 346 nuove assunzioni (di cui 48 donne) a fronte di 230 cessazioni (di cui 24 donne). Anche il **tasso di turnover in entrata** cala a **16,67%** contro il 21,25% del 2022.

Si conferma inoltre positivo il **tasso di compensazione turnover del personale** pari al **150%** per il 2023 (105% nel 2022) che con la formula assunzioni/cessazioni x 100 misura la differenza percentuale tra le due grandezze in esame.

**Tasso
Turnover in
uscita
2023**

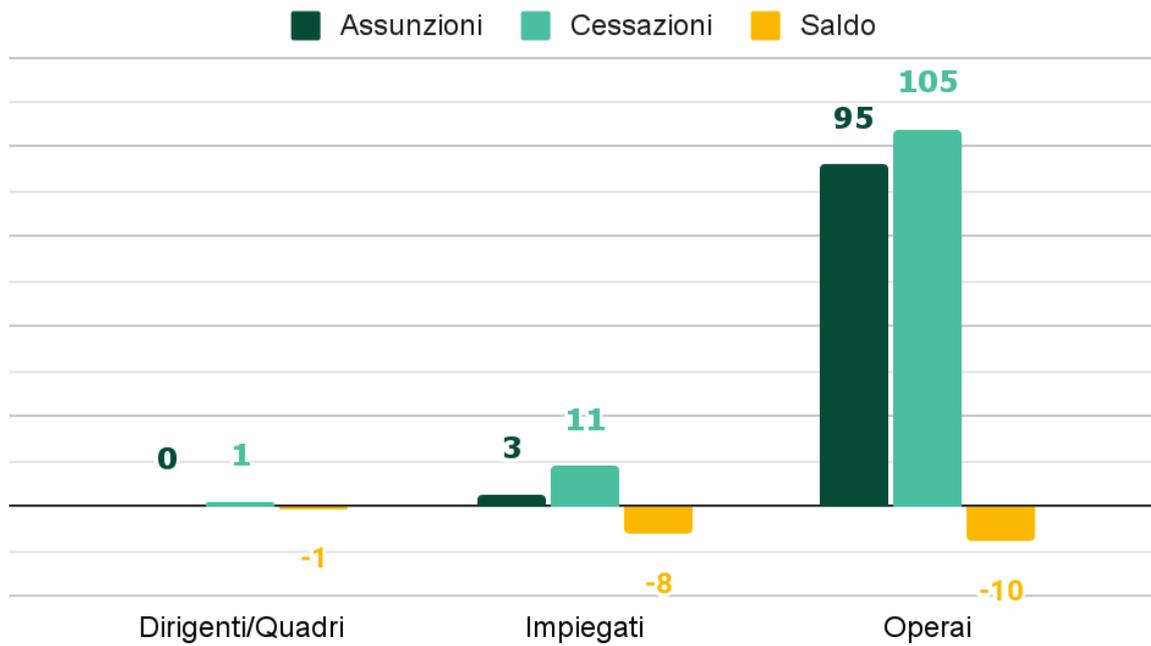
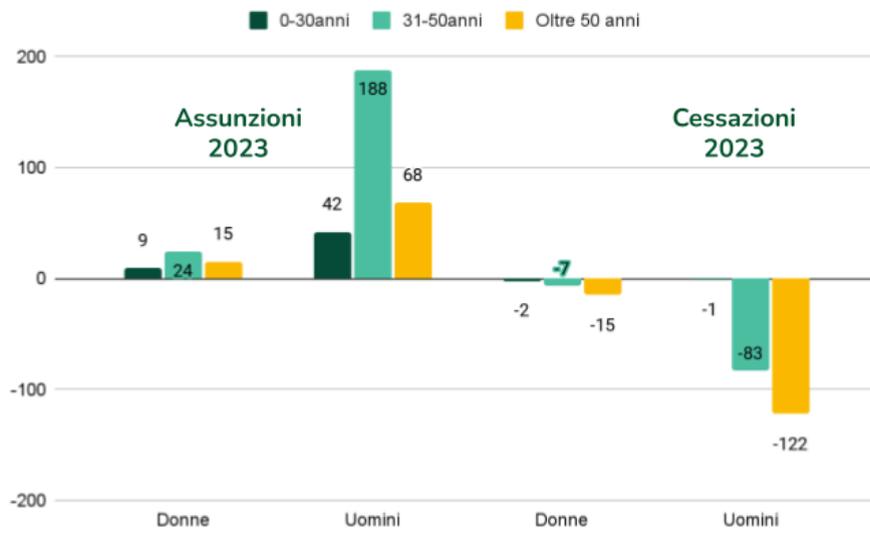
11,08%

Cessazioni 2023
Personale a inizio periodo

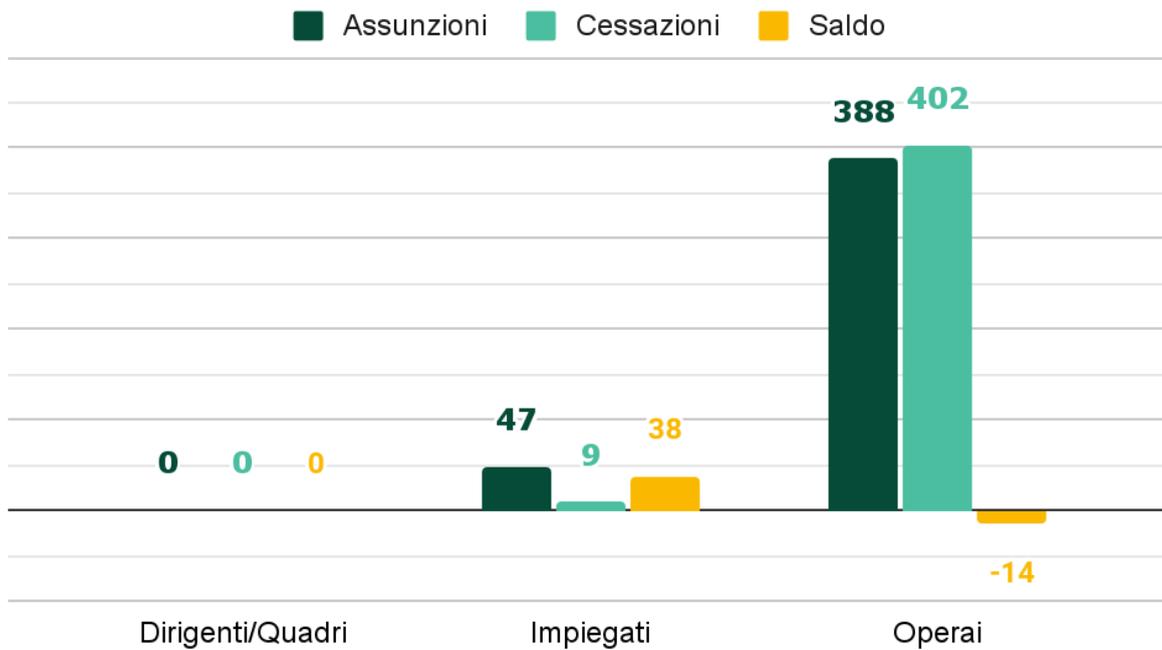
**Tasso
Turnover in
entrata
2023**

16,67%

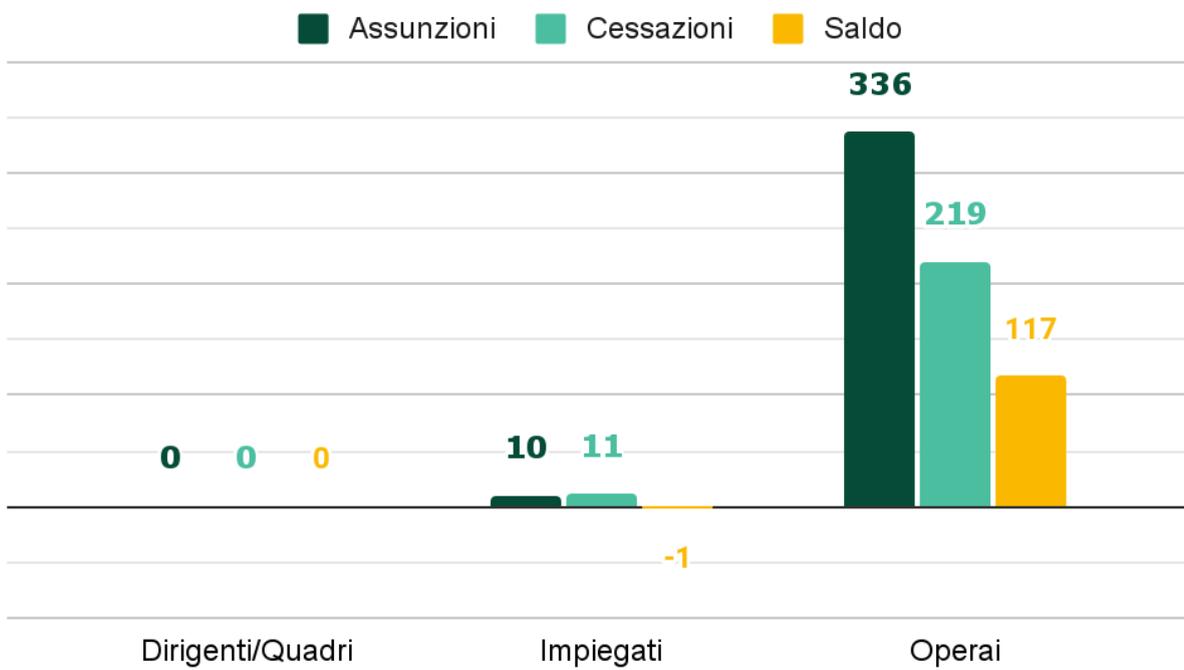
Assunzioni 2023
Personale a inizio periodo



Assunzioni e cessazioni per categoria anno 2021.



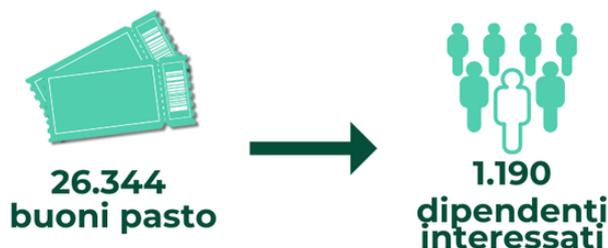
Assunzioni e cessazioni per categoria anno 2022.



Assunzioni e cessazioni per categoria anno 2023.

MISURE DI WELFARE (GRI 401-2, 401-3, 403-6)

Benefici per i dipendenti



Anche per il 2023 sono stati riconosciuti i **Buoni Pasto** a tutto il personale che svolge l'attività lavorativa nei giorni di rientro pomeridiano, per il personale degli impianti fissi o in turni con nastro lavorativo superiore alle 10 ore per il personale viaggiante.

Dalla fine del 2020 è stato istituito l'accordo per la costituzione del **Fondo TPL Salute**, fondo integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per i dipendenti delle imprese come ARST che applicano il CCNL di settore.

Nel 2023 la promozione della salute dei lavoratori è proseguita tramite il potenziamento di tale strumento, con l'estensione del piano sanitario e delle prestazioni cui i dipendenti hanno potuto accedere, con l'obiettivo di migliorare il Sistema del Welfare Aziendale offrendo a tutto il personale un'alternativa in termini di prevenzione e di cure sanitarie.

Congedo Parentale

	2021		2022		2023	
	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI
Nr. di dipendenti aventi diritto al Congedo Parentale	5	169	15	387	28	493

ARST assicura la fruizione del Congedo Parentale a tutti i suoi dipendenti. Tra il 2021 e il 2022 il numero degli aventi diritto è cresciuto notevolmente per via dei mutati limiti imposti dalla legge che, col Decreto legislativo 30 giugno 2022 n. 105, aveva aumentato il limite massimo dei periodi di congedo parentale indennizzati portandolo da sei a nove mesi ed esteso da sei a dodici anni il limite di età dei figli per i quali era possibile richiedere un periodo di astensione facoltativa dal lavoro. Nel 2023 tale indicatore continua a crescere benché il quadro normativo risulti

sostanzialmente invariato e non abbia aumentato la platea degli aventi diritto. Con la Legge di Bilancio 2023 è stato introdotto un aumento dal 30 all'80% della retribuzione spettante per il primo mese di congedo parentale e la Legge di Bilancio 2024 ha confermato tale aumento all'80% anche per il secondo mese.

	2021		2022		2023	
	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI
Nr. dipendenti che hanno usufruito del Congedo Parentale	2	61	5	102	9	145
Nr. di dipendenti che sono tornati in servizio dopo il Congedo Parentale	2	61	5	102	9	145
Nr. di dipendenti che sono tornati al lavoro dopo il congedo parentale e che sono ancora impiegati 12 mesi dopo il rientro	2	59	4	99	N.D.	N.D.

I numeri esposti sono in linea con l'organico composto in prevalenza da uomini. Il tasso di rientro al lavoro dopo il congedo parentale è pari al 100% su tutto il triennio 2021-2023, quello di fidelizzazione (dipendenti ancora in servizio dopo 12 mesi dal loro rientro) cambia come esposto nella tabella che segue.

	2021		2022		2023	
	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI
TASSO DI RIENTRO	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TASSO DI FIDELIZZAZIONE	100%	96,7%	80%	97,1%	N.D.	N.D.

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (GRI 403-1, 403-2, 403-4, 403-9, 403-10)

Sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro

Al fine di diffondere in maniera capillare la cultura della sicurezza e promuovere condizioni di lavoro sempre più rivolte al benessere dell'individuo, ARST sta implementando un sistema di gestione per la sicurezza in conformità alla norma UNI ISO 45001:2018.

Il sistema prevede l'elaborazione di procedure ed istruzioni operative finalizzate alla descrizione e definizione dettagliata delle attività aziendali. Ciò al fine di poter monitorare in maniera più rigorosa i rischi, migliorare il processo di segnalazione, registrazione ed analisi degli accadimenti pericolosi e dei controlli su macchinari e attrezzature, con l'obiettivo di individuare possibili aree di miglioramento in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

Il processo di analisi, valutazione dei rischi e applicazione delle azioni finalizzate alla riduzione degli stessi coinvolge tutti coloro che contribuiscono alla individuazione di possibili situazioni di rischio.

L'iter prevede l'effettuazione delle visite nei luoghi di lavoro da parte di Dirigenti, Responsabili Locali, Servizio Prevenzione e Protezione (SPP), Medici Competenti, Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), l'identificazione di eventuali pericoli e fattori di rischio a essi collegati, l'individuazione delle misure di prevenzione e protezione attuate e da attuare per garantire la riduzione del rischio e infine la valutazione e classificazione del rischio residuo, in funzione delle misure di prevenzione e protezione attuate.

Gli RLS interagiscono in maniera particolare con il SPP e annualmente partecipano alla riunione periodica ex art. 35 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i, momento centrale nella gestione della prevenzione aziendale, date le sue funzioni programmatiche e di monitoraggio dell'andamento degli infortuni, delle malattie professionali e del benessere dei lavoratori in generale.

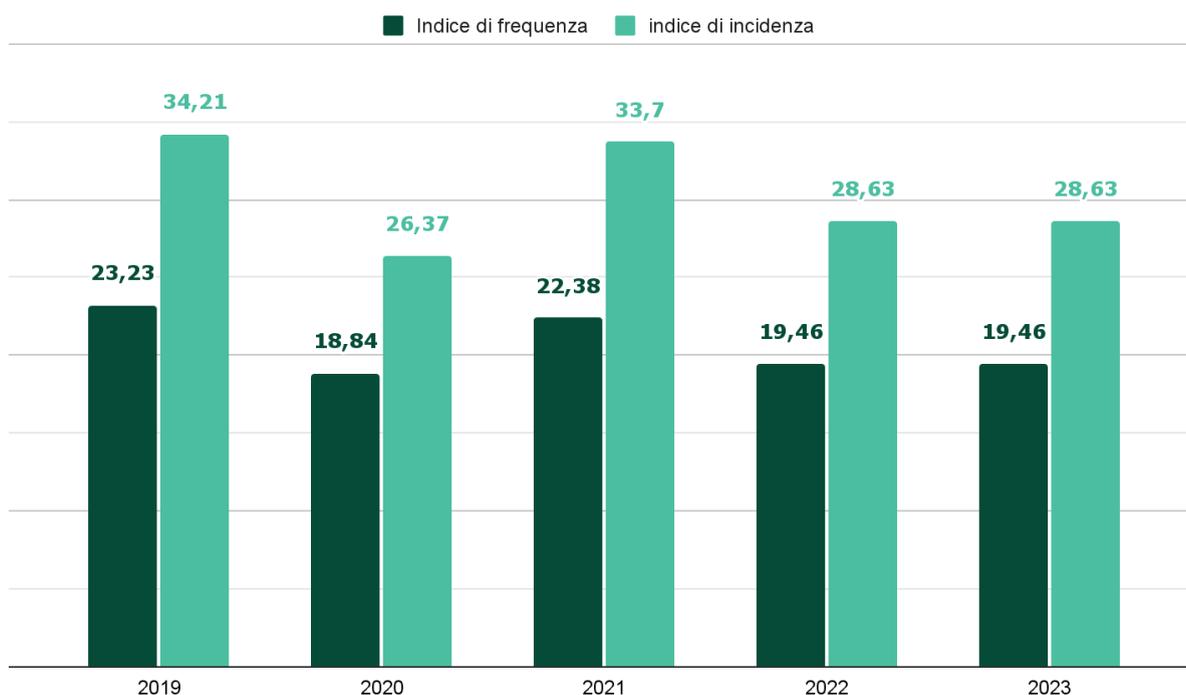
In caso di incidenti vengono avviati dei processi di indagine approfondita per l'individuazione delle cause e la definizione delle eventuali misure correttive da adottare. I processi di indagine si svolgono attraverso il ricorso alle professionalità interne specifiche per il caso in esame. Per incidenti di particolare rilevanza, il team d'indagine può includere professionalità esterne all'Azienda.

Fenomeno infortunistico

ARST analizza annualmente il fenomeno infortunistico. Si riporta di seguito una sintesi relativa all'anno 2023 ed al confronto con le annualità precedenti.

	2020	2021	2022	2023
N° LAVORATORI	2.124	2.047	2.061	2.146
ORE LAVORATE	2.972.033	3.083.176	3.031.708	3.154.074

Riepilogo dei dati occupazionali.



Frequenza e incidenza infortuni 2019-2023.

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

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

Nell'uso comune, ci si riferisce prevalentemente ad un altro indice dato dal rapporto tra gli infortuni e il numero di addetti (moltiplicato per mille), tale rapporto è l'indice di incidenza.

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

Da un confronto tra l'anno 2023 e l'anno 2021, si riscontra un costante miglioramento del fenomeno infortunistico con una riduzione sia dell'indice di frequenza (da 22,38 a 18,07) sia dell'indice di incidenza (da 33,70 a 26,56).

Dal confronto tra le denunce di infortunio aziendale e quelle nazionali nel triennio 2021-2023, in entrambi i casi si riscontra una riduzione del numero degli eventi.

	2020	2021	2022	2023	var% 23 Vs. 22
ARST	67	76	71	64	(9,9)
DATO NAZIONALE	554.340	555.236	697.773	585.356	(16,1)

Denunce infortuni - variazione 2023-2022

Tra gli infortuni aziendali non si registrano eventi di particolare gravità.

Malattie professionali

Nell'anno 2023 si è registrato un aumento rispetto all'anno precedente del numero dei casi denunciati, mentre al momento non sono noti casi riconosciuti. Il dato potrebbe però subire variazioni tenuto conto delle tempistiche INAIL nella comunicazione degli aggiornamenti. Analizzando il confronto tra l'anno 2022 e l'anno 2021, che potrebbe risentire di minore variabilità, si riscontra una riduzione del numero delle denunce e dei casi definiti positivamente.

	2020	2021	2022	2023
DENUNCE	63	62	59	61
CASI RICONOSCIUTI	3	10	5	0

Malattie professionali (anni 2020-2023)

Non si registrano gravi patologie, ma principalmente nel corso degli anni vengono riconosciuti alcuni casi di "ernie discali-lombari" riguardanti la mansione del conducente. I dati sono soggetti a verifiche su possibili correlazioni con i rischi per mansione. Nello specifico, con periodicità quadriennale l'azienda esegue campagne di misura finalizzate alla tenuta sotto controllo del rischio vibrazioni. Al momento, la mansione del conducente non risulta esposta a vibrazioni corpo intero superiori ai valori d'azione.

FORMAZIONE (GRI 403-5, 404-1)

Per sostenere un' efficace politica di sviluppo delle risorse umane, ARST considera da sempre la formazione quale leva strategica per l'evoluzione professionale e per l'acquisizione delle competenze e delle conoscenze del personale necessarie per la modernizzazione e il cambiamento organizzativo aziendale.

Nelle tabelle che seguono sono esposti i dati riepilogativi con il numero totale delle ore formative svolte e dei dipendenti coinvolti nelle attività, classificati per genere e categoria professionale. Tutte le ore di formazione sono erogate durante l' orario di lavoro quindi remunerate.

	2022		2023	
	DIPENDENTI	ORE FORMATIVE	DIPENDENTI	ORE FORMATIVE
DONNE	66	607	186	12.189
UOMINI	984	10.938	1.295	93.820
	1.050	11.545	1.481	106.009

Classificazione per genere

	2022		2023	
	DIPENDENTI	ORE FORMATIVE	DIPENDENTI	ORE FORMATIVE
IMPIEGATI	68	794	245	4.078
OPERAI	189	1.532	742	59.214
PERSONALE VIAGGIANTE	793	9.219	494	42.717
	1.050	11.545	1.481	106.009

Classificazione per categoria

La valutazione delle esigenze formative viene effettuata attraverso una programmazione triennale, che nel lungo periodo consente un miglior contenimento del fabbisogno. La pianificazione dei percorsi formativi prende avvio con le segnalazioni pervenute dai diversi settori dell'azienda, a partire dalle esigenze formative individuate nella fase di assunzione in servizio del personale fino a quelle utili a superare eventuali gap esistenti o a consolidare le competenze già acquisite.

Il processo prevede la:

- ricognizione dei fabbisogni formativi;
- formulazione dei Piani con definizione di obiettivi, motivazioni e risultati attesi;
- definizione del Piano economico finanziario
- monitoraggio e rendicontazione dei Piani.

	2022	2023
Numero medio di ore di formazione per dipendente	5,60	49,44

(Tot. ore formazione / nr. tot. dipendenti)

	2022	2023
Numero medio ore di formazione per dipendenti di sesso femminile	3,55	61,56

(Tot. ore formazion donne / nr. tot. dip. donne)

	2022	2023
Numero medio ore formazione per dipendenti di sesso maschile	5,79	48,21

(Tot. ore formazione uomini / nr. tot. dip. uomini)

	2022	2023
Impiegati	5,36	23,85
Operai	2,86	101,22
Personale Viaggiante	6,97	32,05

(Tot. ore formazione categoria / nr. dip. categoria)

I Piani Aziendali e i Piani individuali finanziati a valere sul Conto di Formazione Aziendale sono stati redatti e gestiti da ARST nella Piattaforma Fonservizi previo affidamento diretto o mediante procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione dell'operatore economico.

La formazione obbligatoria ha sempre carattere prioritario, in particolare quella in materia di sicurezza e salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro nel rispetto della normativa di settore. I temi trattati hanno riguardato la sicurezza in termini generali, contestualizzando le fattispecie di rischio alle mansioni dei discenti, l'antincendio, il primo soccorso, l'utilizzo di piattaforme elevatrici, l'aggiornamento e la formazione dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). I lavoratori coinvolti nella formazione sulla Salute e la Sicurezza nei luoghi di lavoro ai sensi del D.lgs 81/2008 sono stati nel 2023 n. 917 per un totale di 13.514 ore.

LA DIMENSIONE AMBIENTALE

La transizione verso un sistema energetico più sostenibile e efficiente rappresenta una delle sfide più pressanti per l'Europa e l'Italia. Questo cambio di paradigma è cruciale per mitigare i cambiamenti climatici, ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e garantire un futuro energetico sicuro e sostenibile.

A livello europeo, il Green Deal Europeo emerge come un'ambiziosa iniziativa volta a rendere l'Unione Europea un continente neutro dal punto di vista climatico entro il 2050. Questo piano d'azione mira a promuovere l'efficienza energetica, incoraggiare l'uso di energie rinnovabili e favorire la mobilità sostenibile. La riforma del mercato dell'energia, un altro pilastro chiave della strategia europea, si propone di rendere più agevole l'integrazione delle fonti rinnovabili e di promuovere la flessibilità del sistema energetico.

Tra le iniziative italiane più rilevanti, troviamo la promozione delle energie rinnovabili, con particolare enfasi sull'energia solare e eolica, e la promozione della mobilità sostenibile attraverso incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e l'espansione delle infrastrutture di ricarica. Queste politiche mirano non solo a ridurre le emissioni di gas serra, ma anche a migliorare la qualità dell'aria e a promuovere una mobilità urbana più efficiente e pulita.

La transizione energetica non riguarda solo la produzione e il consumo di energia, ma anche il settore del trasporto pubblico, che sta attraversando una profonda trasformazione. L'attuale dipendenza dai combustibili fossili ha un impatto significativo sull'ambiente, contribuendo alle emissioni di gas serra e all'inquinamento atmosferico. Tuttavia, soluzioni innovative stanno emergendo per affrontare queste sfide.

Una delle principali soluzioni è rappresentata dall'elettrificazione della flotta, con tram, autobus e treni alimentati da motori elettrici. Questa transizione richiede investimenti nell'infrastruttura di ricarica e nella sostituzione graduale dei veicoli a combustibili fossili con modelli elettrici o ibridi plug-in. Inoltre, l'idrogeno, prodotto da fonti rinnovabili, noto come "idrogeno verde", sta guadagnando sempre più attenzione come alternativa sostenibile ai combustibili fossili. Gli autobus e i treni a idrogeno offrono un'autonomia simile ai veicoli tradizionali, ma senza le emissioni nocive. Inoltre, l'idrogeno può essere prodotto utilizzando energia rinnovabile, rendendolo un'opzione a zero emissioni di carbonio.

I biocarburanti avanzati, il gas naturale compresso e i veicoli ibridi rappresentano ulteriori opzioni per ridurre le emissioni nel trasporto pubblico. Esplorare e implementare queste soluzioni alternative è fondamentale per creare un sistema di trasporto più pulito, efficiente e resiliente per le generazioni future.

Ai fini della tutela dell'ambiente, quindi, ARST identifica due aspetti fondamentali per mitigare gli impatti prodotti nello svolgimento delle proprie attività:

- **le emissioni in atmosfera** delle sostanze inquinanti dei componenti dei gas di scarico dei motori diesel del parco rotabile che utilizzano gasolio a basso tenore di zolfo (BTZ);
- **i consumi energetici**, derivanti prevalentemente dal gasolio per gli autobus e dall'energia elettrica per la trazione dei mezzi metrotranviari.

LE EMISSIONI IN ATMOSFERA (GRI 305-1, 305-4, 305-5, 305-7)

Le emissioni dirette (Scope 1) in atmosfera di ARST derivano principalmente dai prodotti della combustione del ciclo diesel del parco autobus che l'azienda utilizza per la realizzazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma, in misura residuale sono dovute ai gas di scarico delle auto di servizio, dagli impianti di climatizzazione e dagli impianti termici per il riscaldamento degli edifici.

Nella tabella seguente sono presentati i dati 2021, 2022 e 2023 delle emissioni totali imputabili ai servizi automobilistici realizzati da ARST, calcolate per le principali sostanze inquinanti:

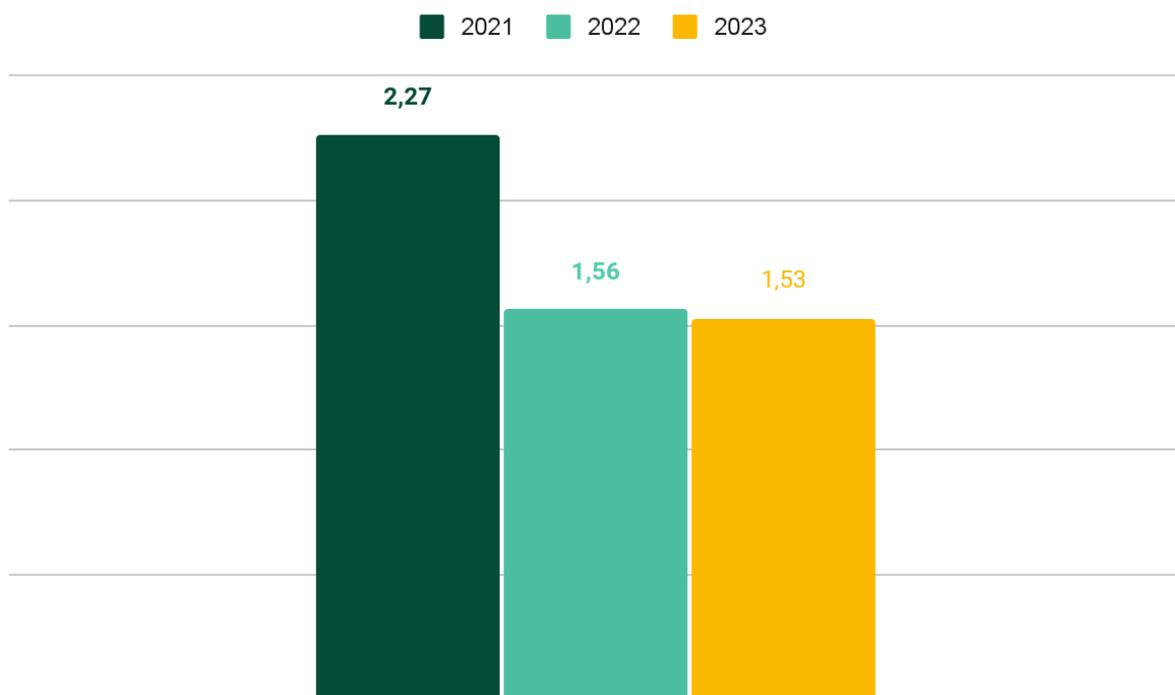
- anidride carbonica (CO2), che come noto rappresenta la maggior parte dei gas effetto serra rilasciati nell'atmosfera;
- particolato (PM10);
- ossidi d'azoto (Nox);
- composti organici volatili non metanici (NMVOC).

	2021	2022	2023	Δ % 22 Vs. 23
CO2 (t)	30.058,22	30.408,52	29.855,00	(1,82)
PM10 (Kg)	4.107,41	3.824,60	2.486,00	(35,00)
Nox (Kg)	165.752,08	145.847,27	59.327,00	(59,32)
NMVOC (Kg)	3.421,96	3.125,97	1.821,00	(41,75)

Emissioni 2021-2023 - Servizi Automobilistici.

Nel 2023 le emissioni di CO2 e di tutti gli altri gas nocivi calano sensibilmente rispetto al 2022, tale dato ha maggiore rilevanza in considerazione delle percorrenze totali che sono invece aumentate di 278.985 km.

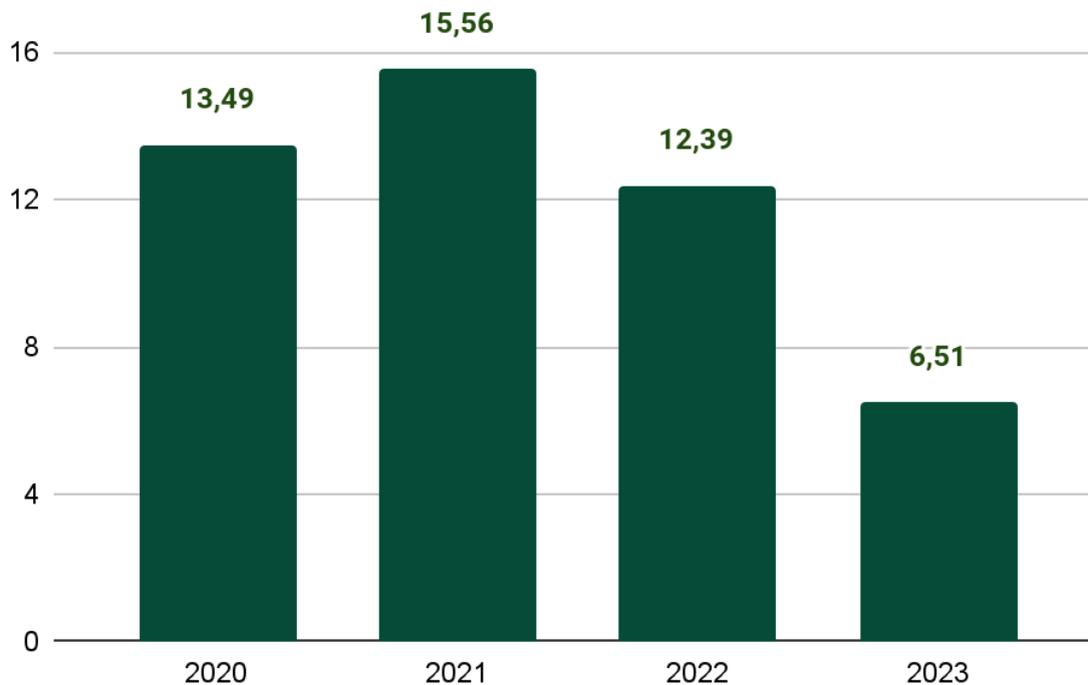
L'intensità delle emissioni **CO2 in rapporto alle percorrenze**, calcolata in tonnellate prodotte ogni 100.000 km percorsi, nel 2023 registra un ulteriore calo attestandosi a **67,48 tonnellate** (contro le 69,41 del 2021 e le 69,18 del 2022) seppure, come anticipato, le percorrenze siano invece aumentate.



Emissioni per passeggero 2021-2023 - Servizi Automobilistici.

Anche l'intensità delle emissioni **CO2 in rapporto al numero di passeggeri trasportati** registra un calo seppur lieve. Nel 2023 per ogni passeggero trasportato da ARST sono stati emessi **1,53 kg di CO2**. Tale dato evidenzia sempre più marcatamente quanto il Tpl possa rivestire un ruolo determinante in termini di sostenibilità ambientale.

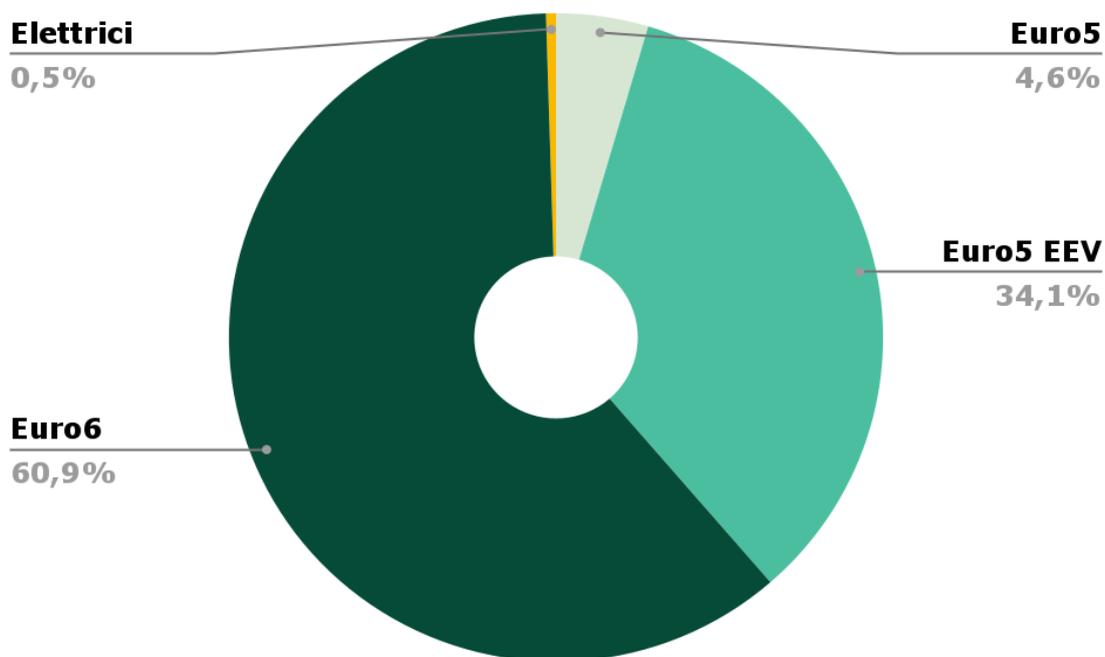
Le migliori performance in termini di emissioni sono imputabili al vasto piano di rinnovamento della flotta bus iniziato nel 2019 che, con il concorso di finanziamenti statali e regionali, ha permesso nel 2023 l'ingresso in azienda di altri 294 nuovi bus Euro 6 (124 nel 2022). La flotta al 31 dicembre risulta così composta da 813 mezzi con un'**età media di 6,5 anni**, al di sotto della media europea che, per il 2022, era pari a circa 7 anni.



Età media della flotta autobus.

In termini di classe di emissione, l'intero parco mezzi rispetta le norme ambientali più severe (Euro 5, EEV, Euro 6). L'impiego di motorizzazioni a "zero emissioni", come la tecnologia *full-electric*, risulta ancora molto limitato (4 bus dedicati al Servizio urbano di Alghero) principalmente per via dell'autonomia garantita, più indicata per un circuito di tipo urbano. A tal proposito, i veicoli alimentati a idrogeno (Fuel Cell Electric Vehicle - FCEV), offrono invece un'autonomia e delle prestazioni più simili alle motorizzazioni tradizionali e quindi più adatti alle esigenze di ARST, le cui percorrenze sono per il 95% di carattere suburbano ed extraurbano. Il limite maggiore per questa tecnologia è rappresentato dall'infrastruttura per la produzione e la distribuzione dell'idrogeno attualmente del tutto inesistente. In quest'ottica, gli investimenti in campo per la realizzazione di tre stazioni di produzione di idrogeno (Alghero, Macomer e Monserrato) rappresentano per ARST un'opportunità di miglioramento e crescita, oltre alla possibilità di sviluppare una flotta treni e bus a "zero emissioni", che segnerebbe una svolta per la transizione energetica del Trasporto Pubblico Locale in Sardegna, innovativo e sostenibile.

La flotta circolante al 31/12/2023 risulta come di seguito composta.



Flotta Circolante al 31/12/2023.

Il Piano di rinnovamento prevede per il 2024, l'ingresso di 100 autobus con tecnologia ibrida che combinando i vantaggi in termini di performance delle motorizzazioni tradizionali e quelli in termini di emissioni nocive dei motori elettrici offriranno un buon compromesso tra efficienza, autonomia e riduzione delle emissioni.

CONSUMI ENERGETICI E DI MATERIE PRIME (GRI 301-1, 302-1, 302-3)

I consumi di materie prime e di materiali sono di due tipologie: quelli predominanti per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento al fabbisogno della flotta circolante degli autobus, e quelli previsti per le attività di supporto. La tabella riporta i dati 2021, 2022 e 2023 riferiti ai principali materiali di consumo utilizzati.

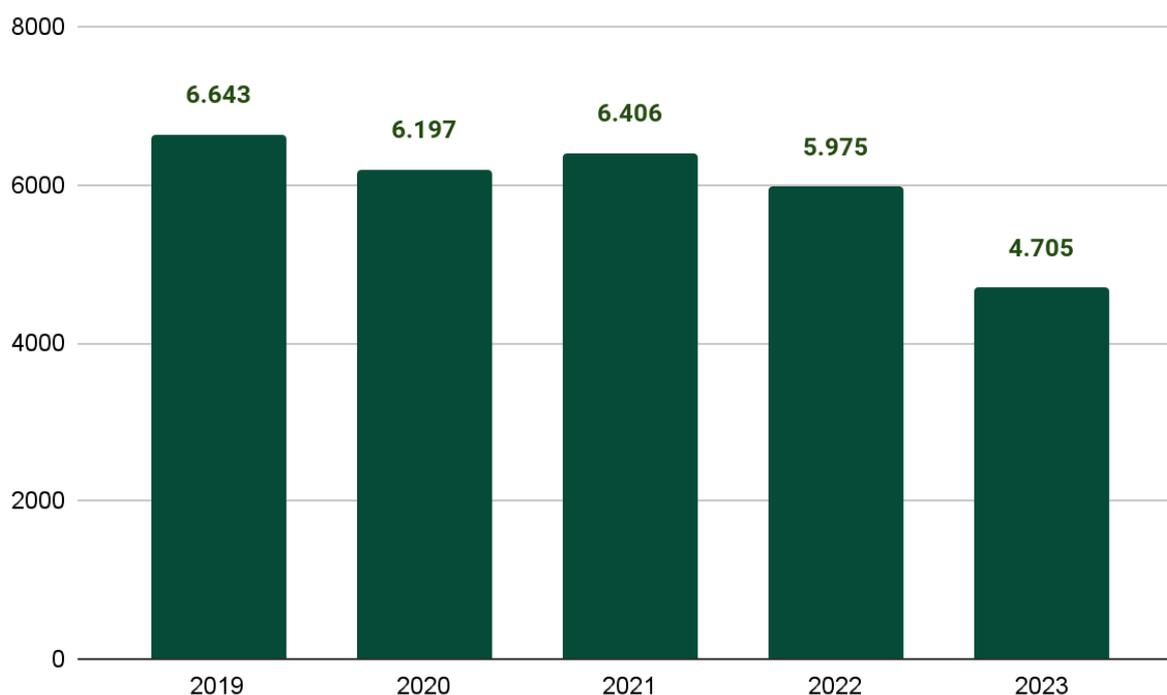
TIPOLOGIA DI MATERIALE	2021	2022	2023
OLIO (KG)	27.606	26.209	21.266
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO (LITRI)	25.798	23.999	14.378
ADBLUE (LITRI)	184.000	304.020	738.476
GASOLIO RISCALDAMENTO (LITRI)	96.900	72.485	75.900
GASOLIO TRAZIONE (LITRI)	17.612.067	17.386.570	16.649.748
BATTERIE (PZ)	522	678	617

Materiali di consumo utilizzati

Come si evince dalla tabella, i consumi energetici derivano prevalentemente dall'utilizzo del

gasolio per la trazione di autobus e treni e risultano sostanzialmente in calo. Anche su questo argomento il rinnovamento delle flotte riveste un ruolo fondamentale e conferma il miglioramento della performance aziendale.

Nel grafico che segue è riportata l'energia elettrica consumata complessivamente da ARST per gli anni 2019-2023, espressa in MWh.



Aggregando i consumi per trazione e quelli accessori al Servizio, come illuminazione e altri consumi di stazione, il **40,7%** dell'energia elettrica consumata è imputabile alla linea di attività della **Metrotranvia** di Cagliari e Sassari. Nella tabella che segue viene riepilogata, per gli anni 2019-2023, l'**Intensità energetica** che misura il rapporto tra l'energia elettrica consumata per il funzionamento del **Servizio Metro** e le percorrenze chilometriche, quest'anno fortemente influenzate dai lavori infrastrutturali per l'ampliamento di MetroCagliari dove sono stati effettuati 326.192 Km con sostitutivi bus .

	2019	2020	2021	2022	2023
ENERGIA ELETTRICA PER METRO (KWH)	3.368.077	3.128.715	3.378.066	3.097.363	1.965.433
PERCORRENZE METRO (KM)	680.491	572.874	674.782	574.931	258.826
INTENSITÀ ENERGETICA (KWH/KM)	4,95	5,46	5,01	5,39	7,59

Consumi di energia elettrica riferiti alla metrotranvia.

GESTIONE DEI RIFIUTI (GRI 306-3)

Per quanto riguarda i rifiuti assimilabili agli urbani, ARST usufruisce del servizio di raccolta differenziata offerto dal comune di appartenenza della sede territoriale o della biglietteria di riferimento. I rifiuti industriali vengono invece conferiti a ditte esterne specializzate nella gestione dei rifiuti e gestiti secondo quanto esposto nella tabella che segue.

	2021	2022	2023
RIFIUTI PERICOLOSI (t)	423,1	419,0	1.819,3
<i>di cui veicoli fuori uso demoliti</i>	<i>361,7</i>	<i>307,8</i>	<i>1.535,5</i>
RIFIUTI NON PERICOLOSI (t)	101,9	89,4	155,4
TOTALE GENERALE RIFIUTI (t)	525,0	508,3	1.974,7

Rifiuti Generati.

I rifiuti pericolosi si riferiscono in larga misura a veicoli fuori uso rottamati nel corso dell'anno.

LA DIMENSIONE ECONOMICA

IL PIANO STRATEGICO 2022-2024

I macro cambiamenti in atto, sociali, tecnologici ed economici, impongono all'azienda di muoversi verso il futuro con rinnovata capacità di adattamento, investendo sull'innovazione e la trasformazione dei processi.

Nasce da questa constatazione, assieme alla consapevolezza del ruolo sociale svolto per l'Isola, il piano delle attività di ARST per i prossimi anni, che qualifica sempre di più l'azienda come il principale operatore integrato della mobilità sostenibile in Sardegna, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG).

GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' (GRI 201-2, 201-4, 203-1, 203-2)

I progetti di ARST legati al PNRR

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

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

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

Nell'ambito delle risorse assegnate alla Regione Sardegna da queste fonti di finanziamento per la realizzazione di investimenti nel settore dei trasporti, ARST è soggetto attuatore di interventi (da portare a termine entro il 2026) per oltre 343 milioni di euro, così ripartiti:

- **27,4 milioni** per l'acquisto di autobus per il trasporto pubblico extraurbano e suburbano ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno;
- **192,4 milioni** per il collegamento ferroviario di Alghero centro - Alghero aeroporto con

impianto di produzione di idrogeno e materiale rotabile per la linea Sassari - Alghero - aeroporto;

- **15,2 milioni** per l'acquisto di materiale rotabile a idrogeno da destinare alla linea ferroviaria a scartamento ridotto Sassari - Alghero - aeroporto e alla linea ferroviaria Sassari - Sorso (investimento complementare a quello precedente);
- **75,8 milioni** per la realizzazione di tre centrali di produzione di idrogeno localizzate lungo le tre linee ferroviarie Tpl;
- **33 milioni** per il potenziamento delle Ciclovie turistiche in ambito regionale.

Gli investimenti in corso

Il piano investimenti di ARST prosegue, si evolve e, grazie alla conclusione di alcuni investimenti legati al rinnovo della flotta rotabili tra il 2022 e il 2023, produce significativi impatti nel corso del 2023. L'entrata in esercizio di 418 bus (per un valore di 92,4 milioni per il 99% coperti da fonti di finanziamento pubbliche) e di 7 treni (per 35,9 milioni cofinanziati da ARST per circa il 20%) hanno permesso, come già esposto nella sezione dedicata alla Dimensione Ambientale, una diminuzione delle emissioni di gas nocivi e un sensibile miglioramento in termini di sicurezza e affidabilità dei Servizi offerti.

Nella tabella che segue sono elencati gli investimenti in corso, al netto di quelli già concretizzati, suddivisi per ambito di intervento che al 31/12/2023 ammontano a 891,6 milioni di euro. Sono presenti in tabella tutti gli interventi per i quali sono state avviate le attività, esterne o interne alla Società, ai fini della realizzazione dell'opera o dell'aggiudicazione di gara.

TIPOLOGIA INVESTIMENTI	2023
INFRASTRUTTURA TPL	284.210.738
SVILUPPO METRO	185.754.702
RINNOVO FLOTTA METRO	33.800.000
RINNOVO FLOTTA BUS	156.954.200
RINNOVO FLOTTA TRENI	150.760.561
TRENINO VERDE	13.703.960
PISTE CICLABILI	64.762.512
VARI	1.668.516
TOTALE	891.615.189

Riepilogo investimenti in corso

L'impatto di questi investimenti sull'economia regionale potrà essere significativo, sia in termini di nuova occupazione creata con i cantieri già aperti e con quelli ancora da avviare, sia per gli effetti di medio e lungo termine sull'infrastrutturazione del territorio e i servizi connessi, e quindi anche sulla crescita del PIL.

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST (GRI 201-1, 204-1)

Nel 2023 il valore economico totale generato da ARST è di 158,1 milioni di euro, in aumento del 7% rispetto al 2022, ed è costituito da:

- i ricavi delle vendite e prestazioni (138,6 milioni), che includono i titoli di viaggio ai clienti finali (21,6 milioni) e i corrispettivi dei contratti di servizio con la Regione Sardegna (117 milioni);
- altri ricavi di complessivi 19,5 milioni, che comprendono come voci principali i rimborsi statali CCNL e i rimborsi per le accise sui consumi di gasolio. La parte residuale è rappresentata dalla capitalizzazione di lavori su Metro Cagliari e dai ricavi legati ai Servizi di Ingegneria, di Stazione Appaltante e di Gestione del Patrimonio svolti sempre per la Regione Sardegna.

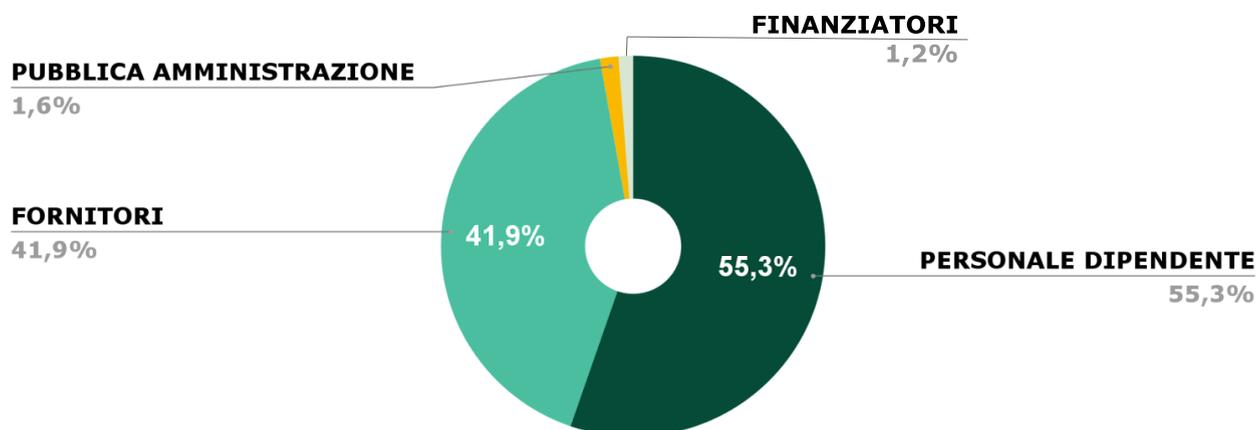
	2021	2022	2023
VALORE ECONOMICO GENERATO	144.845.515	150.604.633	158.138.028
RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI	119.020.340	131.764.040	138.640.390
ALTRI RICAVI	25.825.175	18.840.593	19.497.638
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO	141.801.846	147.664.070	152.816.401
PERSONALE DIPENDENTE	78.625.897	80.852.068	84.483.338
FORNITORI	60.472.569	63.580.285	64.088.404
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	1.358.623	1.804.644	2.380.164
FINANZIATORI (Istituti di Credito)	1.344.757	1.427.073	1.864.494
VALORE ECONOMICO NON DISTRIBUITO	3.043.669	2.940.563	5.321.627

Valore economico generato e distribuito (€).

Il valore economico distribuito nel 2023 ammonta a euro 152,8 milioni, equivalente in sostanza ai costi della gestione caratteristica dell'azienda escluse le **voci degli ammortamenti e degli accantonamenti**. Tale importo è ripartito tra gli stakeholder come dettagliato in tabella. La differenza tra il Valore Generato

Al fine di restituire una rendicontazione in linea col GRI di riferimento, per l'anno in chiusura è stato calcolato il Valore Economico Non Distribuito e adeguati i valori per gli anni 2021 e 2022.

Sommando quanto viene distribuito ai fornitori provenienti dall'Isola (circa il 76% del valore totale delle forniture) e al personale dipendente, complessivamente **in Sardegna rimangono oltre 133 milioni di euro del valore economico generato da ARST**.



Percentuali del valore economico distribuito.

LA POLITICA DI GESTIONE DELLE FORNITURE (GRI 2-6, 308-1)

Nel 2023 il valore delle forniture è di 63,2 milioni di euro, in linea con il 2022 (63,1), in gran parte affidate ad aziende del territorio della Sardegna. Sul totale incide particolarmente la voce carburanti che rappresenta circa il 39% e il cui costo risulta ancora fortemente influenzato dalle tensioni internazionali sui prezzi energetici.

ARST dedica un'attenzione particolare al processo di governance e approvvigionamento delle forniture. L'attività di acquisizione di beni, servizi e lavori avviene infatti nel rigoroso rispetto della normativa nazionale e comunitaria vigente, con particolare riferimento al codice degli appalti e alle disposizioni in campo ambientale.

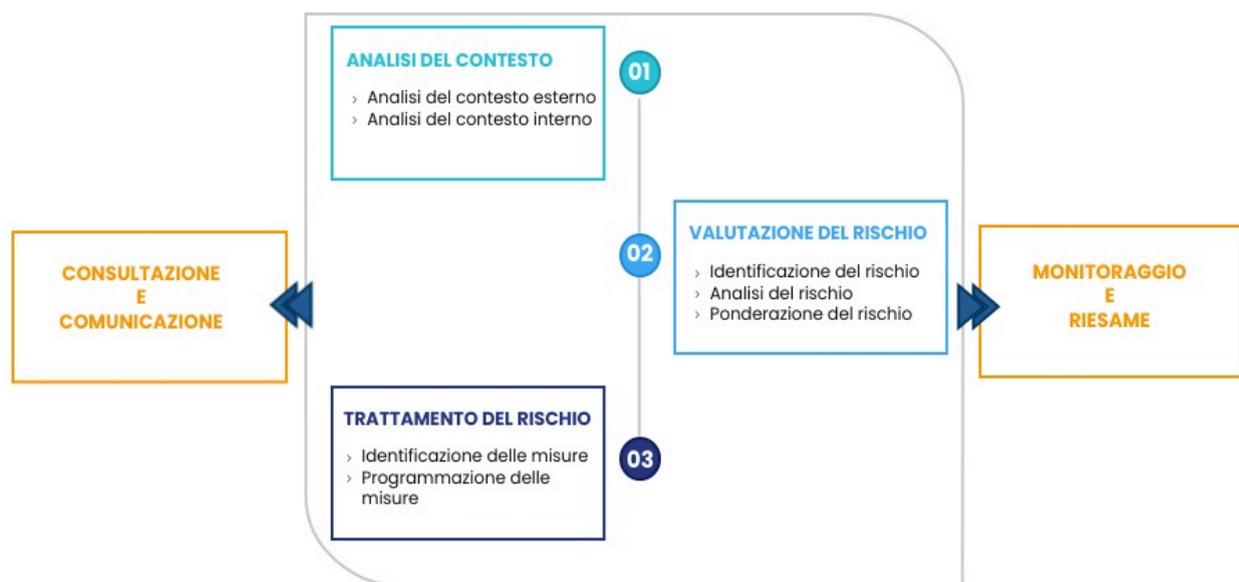
ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA (GRI 205-1, 205-2)

ARST redige ogni anno il Piano per la prevenzione della corruzione e della trasparenza conforme alla linee guida ANAC. Nel Piano predisposto per il triennio 2023-2025, come in quelli precedenti, adotta un documento specifico che contiene l'analisi dei rischi connessi ai processi aziendali. Un miglioramento continuo del processo di gestione del rischio è lo strumento mediante cui si sviluppa il concetto di valore pubblico, assicurando il benessere e il diritto a una buona amministrazione per i cittadini e, più in generale, di tutti coloro che risiedono ed operano nel territorio regionale.

Le procedure di valutazione dei rischi, inclusi i criteri utilizzati nella valutazione del rischio in relazione ai diversi servizi e settori aziendali, sono indicati nel Piano per la prevenzione della corruzione e della trasparenza 2023-2025 pubblicato nella Sezione Trasparenza dell'ARST e negli

allegati al Piano: 1) Elenco dei Processi; 2) Gestione dei Rischi; 3) Registro degli Eventi Rischiosi.

Per quanto concerne la gestione dei possibili conflitti di interesse dei dipendenti o di persone collegate alle attività dell'organizzazione, ARST ha adottato il Codice di comportamento predisposto per il personale della Regione Autonoma della Sardegna, degli Enti, delle Agenzie e delle Società partecipate approvato con Delibera della Giunta Regionale n.3/7 del 31 gennaio 2014 e n. 43/7 del 29 ottobre 2021.



Il processo di gestione del rischio di corruzione.

Il trattamento del rischio si divide in due fasi: individuazione delle misure e programmazione delle misure anticorruptive. La prima e delicata fase del trattamento del rischio ha come obiettivo quello di identificare le misure di prevenzione della corruzione, in funzione delle criticità rilevate in sede di analisi. In questa fase, si deve procedere con l'individuazione delle misure più idonee a prevenire i rischi individuati, in funzione del livello di rischio e dei loro fattori abilitanti. Una delle misure specifiche è la formazione, che in ARST è stata erogata ai Dirigenti e ai referenti. Nel Piano anticorruzione 2023-2025 ARST ha pianificato la formazione di tutti dipendenti delle Aree maggiormente soggette a rischio, come misura ulteriore volta a rafforzare la prevenzione del rischio corruttivo.

Con l'introduzione del Codice dell'Amministrazione Digitale (il CAD) D.lgs 82/2005 e delle attuali disposizioni dettate dal Codice degli appalti, D.lgs 36/2023, agli artt. 19 e 36 in materia di digitalizzazione delle procedure amministrative non è più possibile parlare di Trasparenza prescindendo dal concetto di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici.

La digitalizzazione è un processo di progressiva informatizzazione del ciclo di vita degli appalti (dalla programmazione all'esecuzione). ARST quale stazione appaltante assicura la tracciabilità e trasparenza delle attività svolte, l'accessibilità ai dati e alle informazioni attraverso le piattaforme di approvvigionamento digitale utilizzate. Tramite il portale Sardegnacat vengono, ad esempio, resi

accessibili e disponibili: tutti gli atti, dati e informazioni afferenti le aggiudicazioni. Questi dati confluiscono nella Banca Dati Nazionale dei pubblici contratti gestita direttamente dall'Autorità Nazionale dell'Anticorruzione (ANAC).

Al fine della trasparenza, ARST non dovrà pubblicare atti e documenti (salvo eccezioni legate alla pubblicità legale) ma trasmettere dati all'Anac che li renderà immediatamente disponibili.

Le stazioni appaltanti, infatti, devono assicurare il collegamento della propria sezione amministrazione trasparente alla banca dati nazionale dei contratti pubblici.

Ciò significa che il dato "originale" è quello inviato ad Anac e non più quello indicato in amministrazione trasparente.

Ne consegue che Anac deve assicurare la tempestiva pubblicazione dei dati ricevuti e precisamente: la struttura proponente; l'oggetto del bando; l'elenco degli operatori invitati a presentare offerte; l'aggiudicatario; l'importo di aggiudicazione; i tempi di completamento dei lavori, servizi o forniture; l'importo delle somme liquidate.

La semplificazione della trasparenza operata dal nuovo codice degli appalti solo apparentemente è una semplificazione, perché la quantità di informazioni che la stazione appaltante deve produrre restano sostanzialmente le medesime se non addirittura maggiori, con la doverosa precisazione che non è più il documento a dover essere condiviso (ATTO), ma l'informazione (DATO).

UNA STIMA DELL'IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE DI ARST SUL TERRITORIO DELLA SARDEGNA (GRI 203-2)

Nello svolgimento della propria attività ARST instaura 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 (40%).

Il Moltiplicatore preso come riferimento è $k = 1/(1-c)$ dove $(1-c)$ è la propensione marginale al risparmio che, per il 2022, si attesta su un valore medio pari al 6,1% (fonte Istat - aprile 2024).



In conclusione il Valore distribuito da ARST al personale dipendente genera un PIL indotto sul territorio per quasi **1 Miliardo** di euro che rappresenta il 2,5 % del PIL regionale stimato per il 2023 in 39,89 Miliardi di euro correnti (fonte: Scenari delle economie locali - Prometeia aprile 2024).

GRI CONTENT INDEX

Dichiarazione d'uso	ARST SpA ha rendicontato le informazioni citate in questo indice dei contenuti GRI per il periodo 01/01/2022 - 31/12/2022 con riferimento agli Standard GRI.	
Utilizzato GRI 1	GRI 1 - Principi Fondamentali (versione 2021)	
STANDARD GRI	UBICAZIONE	COMMENTI
GRI 2 - Informativa Generale (versione 2021)		
2-1 Dettagli organizzativi	- PROFILO	
2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione		Non esistono altre entità incluse nella rendicontazione
2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e referente	- INTRODUZIONE AL REPORT - PROFILO	
2-4 Restatement delle informazioni	- INTRODUZIONE AL REPORT - PROFILO	
2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	- ARST OGGI - LA POLITICA DI GESTIONE DELLE FORNITURE - I RISULTATI DEL 2022	
2-7 Dipendenti	- COMPOSIZIONE E PROFILO DEL PERSONALE ARST	
2-8 Lavoratori non dipendenti		Non ci sono lavoratori non dipendenti
2-9 Struttura e composizione della governance	- LA CORPORATE GOVERNANCE	
2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	- LA CORPORATE GOVERNANCE	
2-11 Presidente del massimo organo di governo	- LA CORPORATE GOVERNANCE	
2-28 Appartenenza ad associazioni		ASSTRA
2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	- GLI STAKEHOLDER DI ARST	
2-30 Contratti collettivi		ARST applica il CCNL Autoferrotranvieri a tutti i suoi dipendenti

GRI 201 - Performance economica (versione 2016)	
201-1 Valore economico diretto generato e distribuito	- I RISULTATI DEL 2022 - VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST
201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità risultanti dal cambiamento climatico	- GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' NELLA REGIONE
201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	- GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' NELLA REGIONE
GRI 203 - Impatti economici indiretti (versione 2016)	
203-1 Investimenti in infrastrutture e servizi supportati	- I RISULTATI DEL 2022 - GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' NELLA REGIONE
203-2 Impatti economici indiretti significativi	- GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' NELLA REGIONE - UNA STIMA DELL'IMPATTO ECONOMICO-SOCIALE DI ARST SUL TERRITORIO DELLA SARDEGNA
GRI 204 - Prassi di approvvigionamento (versione 2016)	
204-1 Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	- VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO DA ARST
GRI 205 - Anticorruzione (versione 2016)	
205-1 Operazioni valutate per determinare i rischi relativi alla corruzione	- ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA
205-2 Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	- ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA
205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Nel corso del 2022 non risultano episodi di corruzione per cui ANAC si sia espressa con dispositivi definitivi
GRI 301 - Materiali (versione 2016)	
301-1 Materiali utilizzati in base al peso o al volume	- CONSUMI ENERGETICI E DI MATERIE PRIME
GRI 302 - Energia (versione 2016)	

302-1 Consumo di energia interno all'organizzazione	- CONSUMI ENERGETICI E DI MATERIE PRIME
302-3 Intensità energetica	- I RISULTATI DEL 2022 - CONSUMI ENERGETICI E DI MATERIE PRIME
GRI 303 - Acqua ed affluenti (versione 2018)	
303-3 Prelievo idrico	- I RISULTATI DEL 2022
GRI 305 - Emissioni (versione 2016)	
305-1 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	- LE EMISSIONI IN ATMOSFERA
305-4 Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG)	- I RISULTATI DEL 2022 - LE EMISSIONI IN ATMOSFERA
305-5 Riduzione di emissioni di gas a effetto serra (GHG)	- LE EMISSIONI IN ATMOSFERA
305-7 Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	- LE EMISSIONI IN ATMOSFERA
GRI 306 - Rifiuti (versione 2020)	
306-3 Rifiuti generati	- GESTIONE DEI RIFIUTI
GRI 308 - Valutazione ambientale dei fornitori (versione 2016)	
308-1 Nuovi fornitori che sono stati selezionati utilizzando criteri ambientali	- LA POLITICA DI GESTIONE DELLE FORNITURE
GRI 401 - Occupazione (versione 2016)	
401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	- COMPOSIZIONE E PROFILO DEL PERSONALE
401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	- MISURE DI WELFARE
401-3 Congedo parentale	- MISURE DI WELFARE
GRI 402 - Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali (versione 2016)	
402-1 Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative	L'azienda applica quanto previsto dal CCNL
GRI 403 - Salute e sicurezza sul lavoro (versione 2018)	
403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	- SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
403-2 Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	- SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e	- SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione		
403-5 Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	- FORMAZIONE	
403-6 Promozione della salute dei lavoratori	- MISURE DI WELFARE	
403-9 Infortuni sul lavoro	- SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	
403-10 Malattia professionale	- SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	
GRI 404 - Formazione e istruzione (versione 2016)		
404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	- FORMAZIONE	
GRI 405 - Diversità e pari opportunità (versione 2016)		
405-1 Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	- COMPOSIZIONE E PROFILO DEL PERSONALE	
GRI 416 - Salute e sicurezza dei clienti (versione 2016)		
416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e la sicurezza di categorie di prodotti e servizi	- SICUREZZA DEI SERVIZI OFFERTI	
416-2 Episodi di non conformità relativamente agli impatti su salute e sicurezza di prodotti e servizi		Non si sono verificati casi di non conformità a regolamenti e codici volontari riguardanti gli impatti sulla salute e sicurezza dei servizi

DELIBERA

Signor Azionista,

nel sottoporre all'approvazione il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023,
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 2023, da cui risulta una utile pari a 476.785 euro (utile di 77.120 euro nel 2022);
- 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 2023 e i relativi allegati;
3. di accantonare a riserva legale l'utile dell'Esercizio;
4. di conferire all'Amministratore Unico ogni più ampio potere, affinché, con l'osservanza dei termini e delle modalità di legge, dia esecuzione alla presente deliberazione.

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

Dott. Roberto Neroni

Amministratore Unico

NOTA INTEGRATIVA

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	31/12/2023	31/12/2022
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	36.002	14.165
6) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	138.220.275	129.434.356
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	138.256.277	129.448.521
II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
1) TERRENI E FABBRICATI	22.188.860	23.829.766
2) IMPIANTI E MACCHINARIO	509.408	419.989
3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	146.453.116	61.935.995
5) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	15.941.622	42.403.760
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	185.093.006	128.589.510
III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
1) PARTECIPAZIONI IN		
D-BIS) ALTRE IMPRESE	10.000	10.000
TOTALE PARTECIPAZIONI (1)	10.000	10.000
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE (III)	10.000	10.000
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	323.359.283	258.048.031
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I) RIMANENZE		
1) MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	13.178.974	17.847.980
5) ACCONTI	112.441	264.231
TOTALE RIMANENZE	13.291.415	18.112.211

II) CREDITI		
1) VERSO CLIENTI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	59.023.692	41.824.083
TOTALE CREDITI VERSO CLIENTI	59.023.692	41.824.083
3) VERSO IMPRESE COLLEGATE		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	0	9.045
ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	0	0
TOTALE CREDITI VERSO IMPRESE COLLEGATE	0	9.045
4) VERSO CONTROLLANTI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	16.675.127	41.266.486
TOTALE CREDITI VERSO CONTROLLANTI	16.675.127	41.266.486
5-BIS) CREDITI TRIBUTARI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	162.840	758.816
TOTALE CREDITI TRIBUTARI	162.840	758.816
5-QUATER) VERSO ALTRI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	20.887.693	12.865.673
ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	9.817	430.250
TOTALE CREDITI VERSO ALTRI	20.897.510	13.295.923
TOTALE CREDITI	96.759.169	97.154.353
III - ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	0	0
IV - DISPONIBILITÀ LIQUIDE		
1) DEPOSITI BANCARI E POSTALI	138.792.452	79.220.797
3) DANARO E VALORI IN CASSA	75.462	59.451
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	138.867.914	79.280.248
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)	248.918.498	194.546.812
D) RATEI E RISCOINTI	98.308	96.283
TOTALE ATTIVO	572.376.089	452.691.126

Stato Patrimoniale - Attivo.

PASSIVO	31/12/2023	31/12/2022
A) PATRIMONIO NETTO		
I - CAPITALE	819.000	819.000
II - RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0
III - RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	8.898.490
IV - RISERVA LEGALE	627.306	550.186
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	476.785	77.120
X - RISERVA NEGATIVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)	20.620.440	20.143.655
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
4) ALTRI	6.174.640	5.183.248
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI (B)	6.174.640	5.183.248
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	15.941.338	17.091.375
D) DEBITI		
4) DEBITI VERSO BANCHE		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	12.175.122	16.500.000
TOTALE DEBITI VERSO BANCHE (4)	12.175.122	16.500.000
7) DEBITI VERSO FORNITORI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	99.816.689	83.641.847
TOTALE DEBITI VERSO FORNITORI (7)	99.816.689	83.641.847
12) DEBITI TRIBUTARI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	1.995.796	1.841.191
TOTALE DEBITI TRIBUTARI (12)	1.995.796	1.841.191
13) DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	3.998.612	3.297.919
TOTALE DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE (13)	3.998.612	3.297.919
14) ALTRI DEBITI		
ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	5.043.471	5.435.379
TOTALE ALTRI DEBITI (14)	5.043.471	5.435.379
TOTALE DEBITI (D)	123.029.690	110.716.336
E) RATEI E RISCONTI	406.609.981	299.556.512
TOTALE PASSIVO	572.376.089	452.691.126

Stato Patrimoniale - Passivo

CONTO ECONOMICO

	31/12/2023	31/12/2022
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:		
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	138.430.720	130.832.574
4) INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI PER CAPITALIZZAZIONE COSTI DIVERSI	483115	
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI	39512894	29.160.943
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	178426729	159.993.517
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:		
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	30050374	32.401.692
7) PER SERVIZI	27454975	28.077.362
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	217866	198.248
9) PER IL PERSONALE:		
A) SALARI E STIPENDI	60727075	57.293.168
B) ONERI SOCIALI	19504592	18.467.264
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	4251671	5.091.633
E) ALTRI COSTI	74397	193.314
TOTALE COSTI PER IL PERSONALE	84408941	81.045.379
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI:		
A) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	31.513	17.322
B) AMMORTAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	24.160.434	12.762.755
D) SVALUTAZIONE CREDITI ATTIVO CIRCOLANTE E DISPONIBILITA' LIQUIDE	759.873	0
TOTALE AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	24.160.434	12.780.077
11) VARIAZIONE DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	4.669.005	1.168.683
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	991.393	400.000
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.503.212	1.984.696
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	175.247.586	158.056.137
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	3.179.143	1.937.380
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI:		
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI:		
D) PROVENTI DIVERSI DAI PRECEDENTI		
ALTRI	9.755	6.667
TOTALE PROVENTI DIVERSI DAI PRECEDENTI	9.755	6.667
TOTALE ALTRI PROVENTI FINANZIARI	9.755	6.667
17) INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI		
ALTRI	1.874.247	1.433.741
TOTALE INTERESSI E ALTRI ONERI FINANZIARI	1.874.247	1.433.741
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (C) (15+16-17+-17-BIS)	(1.864.492)	(1.427.074)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE:		
TOTALE RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE (18-19)	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+-C+-D)	1.314.651	510.306
20) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE		
IMPOSTE CORRENTI	793.249	18
IMPOSTE RELATIVE AD ESERCIZI PRECEDENTI	44.617	0
TOTALE DELLE IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE	837.866	433.186
21) UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	476.785	77.120

Conto Economico.

RENDICONTO FINANZIARIO

	Esercizio Corrente	Esercizio Precedente
A. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ OPERATIVA (METODO INDIRETTO)		
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	476.785	77.120
IMPOSTE SUL REDDITO	837.866	433.186
INTERESSI PASSIVI/(ATTIVI)	1.864.492	1.427.074
(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	3.179.143	1.937.380
RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		
ACCANTONAMENTI AI FONDI	991.393	400.000
AMMORTAMENTI DELLE IMMOBILIZZAZIONI	24.191.947	12.780.077
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	759.873	0
TOTALE RETTIFICHE PER ELEMENTI NON MONETARI CHE NON HANNO AVUTO CONTROPARTITA NEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	25.943.213	13.180.077
2. FLUSSO FINANZIARIO PRIMA DELLE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	29.122.356	15.117.457
VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO		
DECREMENTO/(INCREMENTO) DELLE RIMANENZE	4.820.796	1.144.038
DECREMENTO/(INCREMENTO) DEI CREDITI VERSO CLIENTI	(17.959.482)	(12.142.807)
INCREMENTO/(DECREMENTO) DEI DEBITI VERSO FORNITORI	16.174.842	42.088.302
DECREMENTO/(INCREMENTO) RATEI E RISCONTI ATTIVI	(2.025)	1.315.616
INCREMENTO/(DECREMENTO) RATEI E RISCONTI PASSIVI	107.053.469	66.827.120
ALTRI DECREMENTI / (ALTRI INCREMENTI) DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	17.220.317	(33.137.751)
TOTALE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	127.307.917	66.094.518
3. FLUSSO FINANZIARIO DOPO LE VARIAZIONI DEL CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	156.430.273	81.211.975
ALTRE RETTIFICHE		
INTERESSI INCASSATI/(PAGATI)	(1.864.492)	(1.427.074)
(IMPOSTE SUL REDDITO PAGATE)	0	0
DIVIDENDI INCASSATI	0	0
(UTILIZZO DEI FONDI)	(1.150.038)	(2.779.934)
ALTRI INCASSI/(PAGAMENTI)	0	0
TOTALE ALTRE RETTIFICHE	(3.014.530)	(4.207.008)
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ OPERATIVA (A)	153.415.743	77.004.967

B. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ D'INVESTIMENTO		
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
(INVESTIMENTI)	(80.663.930)	(49.444.277)
DISINVESTIMENTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
(INVESTIMENTI)	(8.839.269)	(14.203.798)
DISINVESTIMENTI	0	0
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		
(INVESTIMENTI)	0	0
DISINVESTIMENTI	0	2.150
ATTIVITÀ FINANZIARIE NON IMMOBILIZZATE		
(INVESTIMENTI)	0	0
DISINVESTIMENTI	0	0
(ACQUISIZIONE DI RAMI D'AZIENDA AL NETTO DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE)	0	0
CESSIONE DI RAMI D'AZIENDA AL NETTO DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	0	0
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ D'INVESTIMENTO (B)	(89.503.199)	(63.645.925)
C. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO		
MEZZI DI TERZI		
INCREMENTO/(DECREMENTO) DEBITI A BREVE VERSO BANCHE	(4.324.878)	2.298.867
ACCENSIONE FINANZIAMENTI	0	0
(RIMBORSO FINANZIAMENTI)	0	0
MEZZI PROPRI		
AUMENTO DI CAPITALE A PAGAMENTO	0	0
(RIMBORSO DI CAPITALE)	0	0
CESSIONE (ACQUISTO) DI AZIONI PROPRIE	0	0
(DIVIDENDI E ACCONTI SU DIVIDENDI PAGATI)	0	0
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITÀ DI FINANZIAMENTO (C)	(4.324.878)	2.298.867
INCREMENTO (DECREMENTO) DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE (A ± B ± C)	59.587.666	15.657.909
EFFETTO CAMBI SULLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	0	0
DISPONIBILITÀ LIQUIDE ALL'INIZIO DELL'ESERCIZIO		
DEPOSITI BANCARI E POSTALI	79.220.797	63.369.107
ASSEGNI	0	0
DENARO E VALORI IN CASSA	59.451	253.232
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A INIZIO ESERCIZIO	79.280.248	63.622.339
DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI	0	59.432.196
DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO		
DEPOSITI BANCARI E POSTALI	138.792.452	79.220.797
ASSEGNI	0	0
DENARO E VALORI IN CASSA	75.462	59.451
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE ESERCIZIO	138.867.914	79.280.248
DI CUI NON LIBERAMENTE UTILIZZABILI	137.569.292	81.250.601

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31/12/2023

PREMESSA

Il bilancio chiuso al 31/12/2023 di cui la presente nota integrativa costituisce parte integrante ai sensi dell'art. 2423, primo comma del Codice Civile, 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 Codice Civile, secondo principi di redazione conformi a quanto stabilito dall'art. 2423 bis e criteri di valutazione di cui all'art. 2426 c.c..

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

PRINCIPI DI REDAZIONE

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

valutare le singole voci secondo prudenza ed in previsione di una normale continuità aziendale;

includere i soli utili effettivamente realizzati nel corso dell'esercizio;

determinare i proventi ed i costi nel rispetto della competenza temporale, ed indipendentemente dalla loro manifestazione finanziaria;

comprendere tutti i rischi e le perdite di competenza, anche se divenuti noti dopo la conclusione dell'esercizio;

considerare distintamente, ai fini della relativa valutazione, gli elementi eterogenei inclusi nelle varie voci del bilancio;

mantenere immutati i criteri di valutazione adottati rispetto al precedente esercizio.

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

a) prudenza;

- b) prospettiva della continuità aziendale;
- c) rappresentazione sostanziale;
- d) competenza;
- e) costanza nei criteri di valutazione;
- f) rilevanza;
- g) comparabilità.

PROSPETTIVA DELLA CONTINUITÀ AZIENDALE

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

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

Il bilancio è redatto in unità di euro.

CASI ECCEZIONALI EX ART. 2423, QUINTO COMMA DEL CODICE CIVILE

Non si sono verificati eventi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art.2423, quinto comma del Codice Civile.

CAMBIAMENTI DI PRINCIPI CONTABILI

Non si sono verificati cambiamenti di principi contabili nell'esercizio.

CORREZIONE DI ERRORI RILEVANTI

Non sono emersi nell'esercizio errori rilevanti commessi in esercizi precedenti.

PROBLEMATICHE DI COMPARABILITÀ E ADATTAMENTO

Non ci sono elementi dell'attivo e del passivo che ricadano sotto più voci dello schema di bilancio.

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.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

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

I costi sostenuti sui beni esistenti a fini di ampliamento, ammodernamento e miglioramento degli

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

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

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

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

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

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

Tutti i cespiti, compresi quelli temporaneamente non utilizzati, sono stati ammortizzati, ad eccezione di quelli

la cui utilità non si esaurisce, e che sono costituiti da terreni.

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

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

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

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

Le immobilizzazioni in corso non sono oggetto di ammortamento.

Qui di seguito sono specificate le aliquote applicate:

Fabbricati: 4%

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

Veicoli di linea ferroviari 10%

Impianti e macchinari: 10%

Veicoli ausiliari 20%

Attrezzature e dotazioni di officina 12%

Macchine emettitrici e obliterate 20%

Mobili e arredi: 12%

Costruzioni leggere 10%

Apparecchiature elettroniche ed elaborazione dati 20%

Macchine d'ufficio 12%

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

Rivalutazione L.126/2020

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

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

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

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

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

La società non si è avvalsa nell'esercizio precedente della facoltà di deroga al disposto dell'art.

2426, primo comma, n.2 riguardante l'ammortamento annuo.

Ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dal comma 8 dell'art. 3 del D.L. 198/2022, la società non si è avvalsa, anche per l'esercizio in corso, della facoltà di deroga al disposto dell'art. 2426, primo comma, n.2 riguardante l'ammortamento annuo.

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni sono classificate nell'attivo immobilizzato ovvero nell'attivo circolante sulla base della loro destinazione.

L'iscrizione iniziale è effettuata al costo di acquisto o di acquisizione, comprensivo dei costi accessori.

PARTECIPAZIONI IMMOBILIZZATE

Le partecipazioni immobilizzate, quotate e non quotate, 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.

CREDITI TRIBUTARI E ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

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

NON SONO STATE IMPUTATE IMPOSTE ANTICIPATE.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Le disponibilità liquide sono esposte al loro valore nominale.

RATEI E RISCONTI

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

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

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

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

FONDI PER RISCHI ED ONERI

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

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

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

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

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

FONDI PER IMPOSTE, ANCHE DIFFERITE

Accoglie le passività per imposte probabili, derivanti da accertamenti non definitivi e contenziosi in corso, e le passività per imposte differite determinate in base alle differenze temporanee imponibili, applicando l'aliquota stimata in vigore al momento in cui si ritiene tali differenze si riverseranno.

Il fondo per imposte differite accoglie, ai sensi dell'OIC 25 par. da 53 a 85, anche le imposte differite derivanti da operazioni straordinarie, rivalutazione di attività, riserve in sospensione d'imposta che non sono transitate dal conto economico ovvero dal patrimonio netto.

Con riferimento alle riserve in sospensione d'imposta che sarebbero oggetto di tassazione in caso di distribuzione ai soci, le imposte differite non sono state calcolate, in quanto, ai sensi dell'OIC 25 par.64, sussistono fondati motivi per ritenere che non saranno utilizzate con modalità tali da far sorgere presupposti di tassabilità.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

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

DEBITI

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

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

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

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

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

I debiti tributari accolgono le passività per imposte certe e determinate, nonché le ritenute operate quale sostituto, e non ancora versate alla data del bilancio, 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.

ALTRE INFORMAZIONI

Le specifiche sezioni della nota integrativa illustrano i criteri con i quali è stata data attuazione all'art. 2423 quarto comma, in caso di mancato rispetto in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa, quando la loro osservanza abbia effetti irrilevanti sulla rappresentazione veritiera e corretta.

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 e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio.

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 € 138.256.277 (€ 129.448.521 nel precedente esercizio).

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

	DIRITTI DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO E ACCONTI	ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO				
COSTO	1.632.177	129.434.356	1.526.839	132.593.372
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	1.618.012	0	1.526.839	3.144.851
VALORE DI BILANCIO	14.165	129.434.356	0	129.448.521
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO				
AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO	31.513			31.513
ALTRE VARIAZIONI	53.350	8.785.919	0	8.839.269
TOTALE VARIAZIONI	21.837	8.785.919	0	8.807.756
VALORE DI FINE ESERCIZIO				
COSTO	1.685.527	138.220.275	1.526.839	141.432.641
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	1.649.525	0	1.526.839	3.176.364
VALORE DI BILANCIO	36.002	138.220.275	0	138.256.277

Immobilizzazioni immateriali.

La voce "Altre variazioni" è composta da incrementi relativi ad acquisizioni di beni immateriali per € 53.350 e immobilizzazioni immateriali in corso per € 8.785.919.

Composizione della Voce "Altre Immobilizzazioni Immateriali"

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

metropolitana leggera di Sassari.

Composizione della voce "Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti"

La voce è pari a 138.220.275 (€ 129.434.356 nel precedente esercizio) e comprende gli investimenti, contribuiti 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.

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
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 S.Maria Pisa/S.Orsola	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 ELETRIFICAZIONE. SS ALGHERO E SS SORSO	92.752		92.752
RIPRISTINO SEGNALETICA STRADALE METRO SS LINEA 1	15.000		15.000
ELETRIFICAZIONE METRO CA LOTTO 1 MANUT CRM	163.499		163.499
CONTROLLO CENTRALIZZATO TRAFFICO MONSERRATO- ISILI/MACOMER- NUORO	34.419.658	2.025.330	36.444.988
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	1.911.264	1.383.030	3.294.294
METRO CA REPUBBLICA - MATTEOTTI	4.873.456	3.063.009	7.936.465
DEPOSITO FERROVIARIO STAZIONE SASSARI	29.605		29.605
REALIZZAZIONE PISTE CICLABILI	1.195.805	256.626	1.452.431
MANUTENZIONE STRAORDINARIA MUSEO	582.049		582.049
ADEGUAMENTO CRM METRO SASSARI	34.051		34.051
Messa in sicurezza ferrovie non interconnesse DM30/18	1.540.863	636.769	2.177.632
Metro Ca Repubblica-CIS	8.961		8.961
Deposito Ferroviario Macomer	508.956		508.956
Adeguamento e manutenz. deposito ferroviario Monserrato	24.944	482817,57	507.762
PFTE LINEA FERRO AHO			
CENTRO-AEROPORTO+IMP.IDROGENO	0	937.692	937.692
RISTRUTTURAZIONE STAZIONE FERROV. TEMPIO	0	545	545
TOTALE	129.434.356	8.785.919	138.220.175

Immobilizzazioni Immateriali in Corso e Acconti

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono pari a € 185.093.006 (€ 128.589.510 nel precedente esercizio).

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

	TERRENI E FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARIO	ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI
VALORE DI INIZIO					
ESERCIZIO					
COSTO	53.653.160	2.649.510	133.005.308	42.403.760	231.711.738
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	28.119.712	2.229.521	71.069.313	0	101.418.546
SVALUTAZIONI	1.703.682	0	0	0	1.703.682
VALORE DI BILANCIO	23.829.766	419.989	61.935.995	42.403.760	128.589.510
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO					
RICLASSIFICHE (DEL VALORE DI BILANCIO)	0	0	0	-169.656	-169.656
AMMORTAMENTO DELL'ESERCIZIO	1.640.906	83.341	22.436.196	0	24.160.442
ALTRE VARIAZIONI	0	172.760	106.953.317	-26.462.138	80.663.939
TOTALE VARIAZIONI	-1.640.906	89.419	84.517.122	-26.462.138	56.503.497
VALORE DI FINE ESERCIZIO					
COSTO	53.653.160	2.822.270	239.958.625	15.941.622	312.375.677
AMMORTAMENTI (FONDO AMMORTAMENTO)	29.760.618	2.312.862	93.505.509	0	125.578.988
SVALUTAZIONI	1.703.682	0	0	0	1.703.682
VALORE DI BILANCIO	22.188.860	509.408	146.453.116	15.941.622	185.093.006

Immobilizzazioni materiali

La voce "Altre variazioni" è composta da incrementi relativi ad acquisizioni di Impianti e macchinari (€ 172.759) e Attrezzature industriali (€ 106.953.317), e da decrementi delle Immobilizzazioni in corso (€ -26.462.131) per la capitalizzazione dei 7 treni Stadler e dei 294 autobus finanziati.

Composizione della voce "Altri beni"

La voce "Altri beni" è pari a € 0 (come nel precedente esercizio).

Composizione della Voce "Immobilizzazioni materiali in Corso e Acconti"

Le immobilizzazioni materiali in corso sono pari a 15.941.622 (€ 42.403.760 nel precedente esercizio).

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio
AMPLIAMENTO OFFICINE E RIMESSE SASSARI II LOTTO	3.370.772	0	3.370.772
ADATTAMENTO AREA EX DALL'ARGINE - ORISTANO	62.822	0	62.822
ADEG. IMP. AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA OLBIA	18.928	0	18.928
RISTRUTTURAZIONE LOCALI EX AGENZIA NUORO	50.000	0	50.000
FORNITURA E POSA IN OPERA SISTEMA BIGLIET. ELETTR.	1.900.448	0	1.900.448
PENSILINE ATTESA AUTOBUS	8.160	0	8.160
PROGR. SPERIMENTAZIONE RILEVAZ. RICAVI TRAFFICO	20.575	0	20.575
BONIFICA AMIANTO, RIPRISTINO FABBR. PROV. NUORO	256.082	0	256.082
N° 20 OBLITERATRICI	92.583	0	92.583
FORNITURA UNITÀ DI TRAZIONE	1.962.480	0	1.962.480
RIQUALIFICAZIONE TECNICA PIAZZA MATTEOTTI	925.734	0	925.734
INSTALLAZIONE N. 90 CARTELLI FERMATA ORISTANO	13.210	0	13.210
SISTEMAZIONE ESTERNA PIAZZALE V.LE MONASTIR	345.268	0	345.268
MANUT. STR. PIAZZALI E DEPOSITI AZIENDALI	544.039	0	544.039
ADEG. COMPLESSO EX DALL'ARGINE ORISTANO	890.061	0	890.061
SISTEMA INFORMAZIONE ALLA CLIENTELA	268.128	0	268.128
ACQUISTO ROTAIE	257.400	0	257.400
STRUTTURA PROVVISORIA PIAZZA MATTEOTTI	55.002	0	55.002
FORNITURA 6 UNITÀ DI TRAZIONE	16.278.820	-16.278.820,00	0
MANUTENZIONE LINEE TURISTICHE	40.703	56.027	96.730
RIQUALIFICAZIONE FERME TPL GOMMA	143.627	325	143.952
SISTEMA GESTIONE CONTROLLO BORDO BUS	2.284.995	-76	2.284.919
REALIZZAZIONE CRM METRO SS	5.067	0	5.067
TV LED 85 SAMSUNG E SUPPORTI	9.929	0	9.929
FORNITURA 7° UDT AGGIUNTIVA	1.925.815	-1.925.815	0
REALIZZAZIONE IMPIANTI DI BORDO N.24 BUS CONSIP	294.960	-294.960	0
REALIZZAZIONE IMPIANTI DI BORDO N. 100 BUS CONSIP	82.100	587.400	669.500
AUTOBUS IVECO	8.854.720	-8.854.720	0
AUTOBUS ELETTRICI KARSAN N.4	1.320.000	-1.320.000	0
MANUTENZIONE STRAORDINARIA OFFICINE EX AUTOSER. MONSERRATO	0	372.457	372.457
ATTREZZAGGIO TRENI UDT SS E MC	0	1.196.044	1.196.044
FONDO SVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO	-50.000	0	-50.000
FONDO RIVALUTAZIONE LAVORI IN CORSO	171.332	0	171.332
TOTALE	42.403.760	-26.462.138	15.941.622

Immobilizzazioni Materiali in Corso e Acconti

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 € 10.000 (€ 10.000 nel precedente esercizio) e sono relative alla partecipazione al Fondo di dotazione del Consorzio Ferroviario ASSTRA Rail.

Non vi sono altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi compresi nelle immobilizzazioni finanziarie.

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

	PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE	TOTALE PARTECIPAZIONI
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO		
COSTO	10.000	10.000
VALORE DI BILANCIO	10.000	10.000
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO		
ALTRE VARIAZIONI		
TOTALE VARIAZIONI		
VALORE DI FINE ESERCIZIO		
COSTO	10.000	10.000
VALORE DI BILANCIO	10.000	10.000

Immobilizzazioni finanziarie

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 31/12/2023 la società non detiene partecipazioni in imprese controllate.

Partecipazioni in imprese collegate

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

Immobilizzazioni Finanziarie iscritte ad un valore superiore al fair value

Ai sensi dell'art. 2427 bis, comma 1, numero 2 lettera a) del codice civile, si segnala che la Società non detiene immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al loro fair value.

ATTIVO CIRCOLANTE

RIMANENZE

I beni sono rilevati nelle rimanenze nel momento in cui avviene il trasferimento dei rischi e i benefici connessi ai beni acquisiti, e conseguentemente includono i beni esistenti presso i magazzini della società, ad esclusione di quelli ricevuti da terzi per i quali non è stato acquisito il diritto di proprietà (in visione, in conto lavorazione, in conto deposito), i beni di proprietà verso terzi (in visione, in conto lavorazione, in conto deposito) e i beni in viaggio ove siano stati già trasferiti i rischi e i benefici connessi ai beni acquisiti.

Le rimanenze comprese nell'attivo circolante sono pari a € 13.291.415 (€ 18.112.211 nel precedente esercizio).

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

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE E DI CONSUMO	17.847.980	-4.669.006	13.178.974
ACCONTI	264.231	-151.790	112.441
TOTALE RIMANENZE	18.112.211	-4.820.796	13.291.415

Rimanenze.

CREDITI

I crediti compresi nell'attivo circolante sono pari a € 96.759.169 (€ 97.154.353 nel precedente esercizio).

La composizione è così rappresentata:

	ESIGIBILI ENTRO L'ESERCIZIO SUCCESSIVO	ESIGIBILI OLTRE L'ESERCIZIO	VALORE NOMINALE TOTALE	(FONDI RISCHI /SVALUTAZIONI)	VALORE NETTO
VERSO CLIENTI	59.757.411	0	59.757.411	-733.719	59.023.692
VERSO CONTROLLANTI	16.675.126	0	16.675.126	0	16.675.126
CREDITI TRIBUTARI	720.113	0	720.113	-557.273	162.840
VERSO ALTRI	22.774.711	9.817	22.784.528	-1.887.017	20.897.511
TOTALE	99.927.361	9.817	99.937.178	-3.178.009	96.759.169

Crediti.

Crediti verso Clienti

Tale voce pari a € 59.023.692 è composta da Crediti esigibili entro l'esercizio successivo al netto del Fondo Svalutazione Crediti e rappresenta i crediti verso abituali clienti per Contratti di Servizio, servizi di trasporto ordinari, noleggi o locazioni attive.

I crediti verso la RAS sono iscritti e riconciliati sulla base dei rendiconti approvati dalla Società come previsto dai vigenti Contratti di Servizio.

Tali crediti 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.

Sono risultati negativi per l'anno 2023 i conguagli dei corrispettivi per i Contratti di Servizio per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria e Metrotranviaria e, pertanto, sono stati imputati tra le "Note di credito da emettere", nella sezione D7 del passivo dello Stato Patrimoniale.

In tale voce, inoltre, sono ricompresi i crediti verso la Regione Sardegna relativi all'agevolazione tariffaria per gli abbonamenti studenti venduti nel periodo settembre-dicembre 2023, pari a € 5.218.734,60.

I crediti verso la Regione Sardegna per fatture da emettere ammontano a € 46.181.937 e di seguito viene riportato il dettaglio:

- € 15.221.487,00 Corrispettivo Servizi di Trasporto su Gomma - Conguaglio Anno 2022;
- € 2.727.272,73 Corrispettivo Servizi di Trasporto su Gomma per l'anno 2021. Ristoro Maggiori Oneri di Manutenzione L.R. 3/2022 Art.1, rata scadente nel 2024;
- € 21.128.860,00 Corrispettivo Servizi di Trasporto su Gomma - Conguaglio Anno 2023;
- € 920.091,14 Contratto di Servizio Trasporto su Gomma- Contributo Servizi Aggiuntivi COVID 19 Anno 2022;
- € 460.418,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Anno 2023. Conguaglio Riallineamento Anno 2023;
- € 2.838.903,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Saldo Anno 2023;
- €1.431.369,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria Trenino Verde - Periodo Gennaio-Luglio 2019; La Regione Autonoma della Sardegna con la legge regionale del 21 febbraio 2023, n. 1 (legge di stabilità 2023), all'articolo 3 comma 9, ha autorizzato la spesa di euro 1.746.270,18 (euro 1.431.369,00+IVA) a favore di ARST "quale contributo per gli oneri relativi alla tenuta in esercizio dei beni che, per natura e destinazione d'uso, sono necessari al prosieguo delle attività di trasporto", stanziando per il 2023 la somma per il pagamento di tale credito;

- € 53.144,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metrotranviaria - Conguaglio Triennale Anno 2020;

- € 28.645,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metrotranviaria - Conguaglio Triennale Anno 2021;

- € 636.924,00 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Conguaglio Anno 2022;

- € 734.824,00 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Conguaglio Anno 2023;

Le note di credito da emettere verso la Regione Sardegna, iscritte nella voce D5 del passivo dello Stato Patrimoniale, ammontano a € 8.830.681,62 e di seguito viene riportato il dettaglio:

- € - 292.952,45 Corrispettivo Servizi Ferroviari - Conguaglio Riallineamento Anno 2021

- € - 148.409,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria-Conguaglio Riallineamento Triennale 2020;

- € - 2.195.412,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Conguaglio Riallineamento 2021;

- € - 144.990,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Conguaglio Riallineamento Triennale 2021;

- € - 330.891,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metro - Conguaglio Riallineamento Anno 2021

- € -1.048.175,00 Contratto di Servizio Trasporto su Gomma- Contributo Servizi Aggiuntivi COVID 19 Anno 2021

- € - 2.059.159,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Conguaglio Anno 2022;

- € - 666.153,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metro - Conguaglio Anno 2022

- € - 2.062,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Conguaglio Anno 2022;

- € - 31.496,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Conguaglio Riallineamento 2022;

- € - 20.621,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metro - Riallineamento Anno 2022;

- € - 19.598,00 Corrispettivo Servizi Metrotranviari - Riallineamento Anno 2022;

- € - 202.600,00 Penali Contratto di Servizio Metrotranviario - Anno 2022;

- € - 70.034,17 Penali Contratto di Servizio Ferroviario - Anno 2023;

- € - 583.388,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Metro - Riallineamento Anno 2023;

- € - 1.014.741,00 Corrispettivo Gestione Infrastruttura Ferroviaria -Riallineamento Anno 2023;

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 € 470.831,76, relativi ai servizi integrati metro-bus , determinato attraverso il metodo di calcolo utilizzato per l'anno 2019 applicato alla produzione chilometrica dell'esercizio, e per l'importo di € 79.389,23 per altri servizi integrati.

Sono compresi, inoltre, € 156.280,53 relativi a crediti verso la società che gestisce il Servizio di Trasporto urbano di Sassari per la bigliettazione integrata con il servizio extraurbano nell'area vasta di Sassari.

La voce include, inoltre, € 202.600 per penali addebitate al fornitore titolare di un contratto di manutenzione per i TRAM, totalmente svalutata per prudenza.

Il Fondo Svalutazione Crediti al 31/12/2023 è pari a € 733.719,00, incrementato rispetto all'esercizio precedente di € 202.600, a causa della svalutazione, ritenuta necessaria, del credito per penali di cui sopra.

Crediti verso Imprese Collegate

Tale voce si riferiva, nell'esercizio precedente, al residuo credito verso il Consorzio C.C.T.S. per € 9.045,28 determinato a seguito della conclusione delle operazioni di liquidazione avvenute nel corso dell'esercizio. Il credito risulta totalmente incassato nell'anno 2023.

Crediti verso controllanti

Tale voce si riferisce ai crediti non commerciali verso la Regione Sardegna per euro 16.675.126,57 così composto:

- € 1.014.200,00 Oneri Malattia 2023;
- € 8.645.049,00 CCNL Quota RAS anno 2023;
- € 3.584.532,00 CCNL Quota Stato anno 2023;
- € 838.523,00 CCNL 2015 Contratto di Servizio Ferro 2019. Per tale credito è stato iscritto un apposito fondo svalutazione di pari importo, in attesa di definizione con la RAS;
- €- 838.523,00 Fondo svalutazione crediti CCNL 2015;
- € 58.191,00 Sistemi di informazione alla clientela. Importo richiesto con nota ARST n. 7801 del 18/5/2016;
- € 10.523,44 Emittitrici automatiche di titoli di viaggio (n. 8). Credito iscritto nel Bilancio ARST Spa anno 2015;
- € 3.512,22 Emittitrici automatiche di titoli di viaggio - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 13.447,71 Sistemi di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 11.738,36 Sostituzione impianti di lavaggio sedi territoriali Nuoro, Oristano, Cagliari, Iglesias - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;

- € 4.186,00 Sistemi di videosorveglianza dei depositi e delle autostazioni - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere;
- € 10.500,00 Sistema di monitoraggio della flotta integrato con un sistema di informazione alla clientela - Progetto. Credito maturato al 31/12/2017 e da richiedere.
- € 1.821.593,93 Progetto Trenino Verde Credito maturato al 31/12/2018. Tale credito fa riferimento all'Accordo Procedimentale Quadro (APQ) Sviluppo Locale, RAS n. 3 del 5 marzo 2010;
- € 176.257,10 Manutenzione Straordinaria del Museo delle Ferrovie di Monserrato, credito maturato nel 2020;
- € 140.557,00 Contributo per attività Fondazione Trenino Verde anno 2023;
- € 15.484,98 Contributo L.R. 29/2018 Stabilizzazione Assuntori anno 2022;
- € 1.122.674,00 Contributo L.R. 29/2018 Stabilizzazione Assuntori anno 2023;
- € 42.679,83 Contributi compensativi Agevolazioni tariffarie TPL. Invalidi 4° Trimestre 2023. Tali somme sono state incassate nel corso dell'esercizio 2024.

Crediti tributari

La voce Crediti tributari comprende il credito verso l'Erario per IRES 2022 per € 162.839,68

I crediti tributari, pari a € 557.273,00, sono costituiti dal credito verso l'Erario per IVA degli esercizi 2007 e 2008 della ex GG. FdS per il quale sono in corso le procedure per il rimborso. Nell'esercizio in chiusura si è ritenuto necessario e prudentiale svalutare tale credito.

Crediti verso altri

Nella voce "Crediti verso altri" assumono particolare rilevanza:

- € 13.728.662,00 relativi a quote di finanziamento e di cofinanziamento da incassare (da RAS e da altre aziende di trasporto privato) per l'acquisto di nuovi autobus entrati in servizio nel corso dell'esercizio e di nuovi acquistati nel corso dell'anno per conto di altri operatori del settore partecipanti alle associazioni temporanee di impresa di cui ARST è la capogruppo;
- € 4.317.466,00 relativi a quote di finanziamento da incassare da RAS per l'acquisto di nuovi 7 treni entrati in servizio nel corso dell'esercizio;
- € 1.887.017,00 verso il Ministero dei Trasporti per interessi maturati per la causa relativa al CCNL 2008/2009 ex FdS. A fronte di tale credito è stato iscritto nell'esercizio 2018 un fondo svalutazione di pari importo;
- € -1.887.017,00 Fondo svalutazione crediti per causa relativa al CCNL 2008/2009;
- € 813.772,26 verso l'Agenzia delle Dogane per il rimborso delle accise sul gasolio consumato per autotrazione nel 4° trimestre 2023;
- € 616.098,79 per cartelle Equitalia emesse per conto della Società per sanzioni amministrative.

Crediti - Distinzione per scadenza

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

	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 residua superiore a 5 anni
CREDITI VERSO CLIENTI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	41.824.083	17.199.609	59.023.692	59.023.692	0	0
CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	9.045	-9.045	0	0	0	0
CREDITI VERSO IMPRESE COLLEGATE ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	41.266.486	-24.591.359	16.675.127	16.675.127	0	0
CREDITI TRIBUTARI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	758.816	-595.976	162.840	162.840	0	0
CREDITI VERSO ALTRI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	13.295.923	7.601.587	20.897.510	20.887.693	9.817	0
TOTALE CREDITI ISCRITTI NELL'ATTIVO CIRCOLANTE	97.154.353	-395.184	96.759.169	96.749.352	9.817	0

Crediti - distinzione per scadenza

Crediti - Ripartizione per area geografica

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

AREA GEOGRAFICA	CREDITI VERSO CLIENTI
Italia	96.759.169
No Italia	0
TOTALE	96.759.169

Crediti - Ripartizione per area geografica

DISPONIBILITA' LIQUIDE

Il saldo delle disponibilità liquide è pari a € 138.867.914 (€ 79.280.248 nel precedente esercizio).

Le stesse risultano così composte:

- € 137.596.292 relativi a contributi per investimenti incassati dalla RAS, in ossequio a quanto previsto dall'OIC n. 14, risultano a destinazione vincolata;
- € 1.196.160 relativi a altri depositi bancari e postali;
- € 75.462 relativi a denaro e valori in cassa.

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

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
DEPOSITI BANCARI E POSTALI VINCOLATI	79.220.797	59.571.655	138.792.452
DEPOSITI BANCARI E POSTALI NON VINCOLATI	59.451	16.011	75.462
TOTALE DISPONIBILITÀ LIQUIDE	79.280.248	59.587.666	138.867.914

Disponibilità liquide

RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e risconti attivi sono pari a € 98.308 (€ 96.283 nel precedente esercizio) e sono riferiti ad alcune polizze assicurative con copertura infrannuale.

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

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
RISCONTI ATTIVI	96.283	2.025	98.308
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI	96.283	2.025	98.308

Ratei e risconti attivi

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

PASSIVO E PATRIMONIO NETTO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto esistente alla chiusura dell'esercizio è pari a € 20.620.440 (€ 20.143.655 nel precedente esercizio).

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

	Valore di inizio esercizio	Altre destinazioni	Riclassifiche	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
CAPITALE	819.000	0	0		819.000
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	0	0		8.898.490
RISERVA LEGALE	550.186	0	77.120		627.306
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	77.120	-77.120	0	476.785	476.785
TOTALE PATRIMONIO NETTO	20.143.655	-77.120	77.120	476.785	20.620.440

Patrimonio Netto

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

	Valore di inizio esercizio	Altre destinazioni	Riclassifiche	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
CAPITALE	819.000	0	0		819.000
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	0	0		8.898.490
RISERVA LEGALE	432.439	0	117.747		550.186
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	117.747	-117.747	0	77.120	77.120
TOTALE PATRIMONIO NETTO	20.066.535	-117.747	117.747	77.120	20.143.655

Patrimonio netto dell'esercizio precedente

Disponibilità ed utilizzo delle voci di Patrimonio Netto

Le informazioni richieste dall'articolo 2427, comma 1 numero 7-bis del codice civile relativamente alla specificazione delle voci del patrimonio netto con riferimento alla loro origine, possibilità di

utilizzo e distribuibilità, nonché alla loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi, sono desumibili dai prospetti sottostanti:

	IMPORTO	Origine/natura	POSSIBILITÀ DI UTILIZZAZIONE	cambiare intervallo
CAPITALE	819.000	Apporto dei Soci		
RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	Rivalutazione beni impresa 2007	B	
RISERVA LEGALE	627.306	Riserva di utili	B	
ALTRE RISERVE				
RISERVA STRAORDINARIA	5.238.627	Apporto dei Soci	B	
RISERVA AVANZO DI FUSIONE	4.560.232	Avanzo di Fusione	B	
TOTALE ALTRE RISERVE	9.798.859			
TOTALE	20.143.655			
QUOTA NON DISTRIBUIBILE				
LEGENDA:				
A: PER AUMENTO DI CAPITALE				
B: PER COPERTURA PERDITE				
C: PER DISTRIBUZIONE AI SOCI				
D: PER ALTRI VINCOLI STATUTARI				
E: ALTRO				

Disponibilità ed utilizzo delle voci di patrimonio netto

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

RISERVE DI RIVALUTAZIONE

La composizione delle riserve di rivalutazione è la seguente:

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	Valore di fine esercizio
LEGGE N. 408/1990	8.898.490	8.898.490
ALTRE RIVALUTAZIONI		
TOTALE RISERVE DI RIVALUTAZIONE	8.898.490	8.898.490

Riserve di rivalutazione

PERDITE E RIDUZIONI DI CAPITALE

Con riferimento alle perdite d'esercizio superiori a un terzo del capitale che siano tali o meno da ridurre il capitale sotto il limite di legge, conseguite nell'esercizio e/o negli esercizi precedenti a quello in corso, si evidenzia ai sensi del comma 4, dell'art. 6 del D.L. 23/2020 come modificato dal comma 9 dell'art. 3 del D.L. 198/2022 e successivi provvedimenti ed emendamenti che non sono presenti movimentazioni intervenute nell'esercizio relative a tali fattispecie.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono iscritti nelle passività per complessivi € 6.174.640 (€ 5.183.248 nel precedente esercizio).

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

	ALTRI FONDI	Totale fondi per rischi e oneri
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	5.183.248	5.183.248
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO		
ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO	991.392	991.392
TOTALE VARIAZIONI	991.392	991.392
VALORE DI FINE ESERCIZIO	6.174.640	6.174.640

Fondi per rischi ed oneri

Il fondo per Rischi e Oneri al 31/12/2023 risulta così composto:

- fondo cause di lavoro € 4.320.985,06 (3.579.592,39 nel precedente esercizio), Tale fondo comprende € 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; € 2.521.392,67 per far fronte alle possibili cause e ai numerosi ricorsi pervenuti dai dipendenti della Società, finalizzata al riconoscimento delle differenze retributive e contributive riconosciute dalla sentenza della Corte di Cassazione n.13425 del 2019, di cui € 900.000,00 accantonati nell'esercizio 2020, € 480.000,00 accantonati nell'esercizio 2021 e € 400.000,00 accantonati nell'esercizio 2022 e € 741.392,67 accantonati nell'esercizio 2023. Il valore è stato congruamente stimato tenendo conto delle probabili adesioni all'accordo sindacale siglato in data 25 maggio 2023 che ha definito l'importo da corrispondere per ogni giorno di ferie maturato nel periodo di competenza 2017-2022. Nel corso del 2024 sono state completate e liquidate le transazioni dei dipendenti che hanno aderito all'accordo;
- fondo rischi per penali legate alla regolare esecuzione del Contratto di Servizio Gomma ad oggi non applicabili a giudizio della Società, ma che saranno oggetto di valutazione da parte del Comitato di Gestione Contratto Bus in contraddittorio con la RAS, accantonati nell'esercizio per € 250.000;
- fondo contenziosi con fornitori € 215.179,65 (come nel precedente esercizio);
- fondo cause per lavori € 111.373,00 (€ 111.373,00 nel precedente esercizio) per una causa in corso con il fornitore dei lavori per la costruzione del Centro Intermodale di Sassari, ritenuto congruo e cautelativo 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, € 1.045.625,62 (€ 1.865.000,00 nel precedente esercizio). Si tratta di somme rimborsate dall'assicurazione e accantonate nell'esercizio 2018 per € 1.865.000,00 e utilizzate per € 819.374,38 nel corso dell'esercizio 2022 per la riparazione dei mezzi. Alla data di chiusura del presente Bilancio i lavori sono in corso;

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato è iscritto tra le passività per complessivi € 15.941.338 (€ 17.091.375 nel precedente esercizio).

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

	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO
VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	17.091.375
VARIAZIONI NELL'ESERCIZIO	
ACCANTONAMENTO NELL'ESERCIZIO	254.562
UTILIZZO NELL'ESERCIZIO	-1.404.599
TOTALE VARIAZIONI	-1.150.037
VALORE DI FINE ESERCIZIO	15.941.338

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

DEBITI

I debiti sono iscritti nelle passività per complessivi € 123.029.690 (€ 110.716.336 nel precedente esercizio).

Di seguito viene riportata la suddivisione dei debiti:

- debiti verso banche per anticipazione fatture per € 12.175.122,00. 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 € 99.816.689,00. Si tratta di fornitori di merci e servizi il cui pagamento è contrattualizzato con scadenza 30 gg data fattura. Si evidenzia che all'interno di tale voce sono inseriti anche i fornitori per lavori e acquisti di cespiti finanziati con appositi fondi della RAS pari a € 49.411.180,00. Inoltre, sono incluse le note di credito da emettere nei confronti della RAS per € 8.830.681,00 relative ai conguagli dei corrispettivi da Contratti di Servizio, dettagliati nella sezione "Crediti verso clienti";
- debiti tributari per € 1.995.796,00. Si tratta per € 1.341.063,00 di debiti relativi alle trattenute IRPEF sugli stipendi del mese di dicembre 2023 e della 13° mensilità, scadenti nei mesi di gennaio 2024; per € 333.668,00 di IVA a debito, per € 321.065,00 di altri debiti tributari;
- debiti verso istituti previdenziali per € 3.998.612,00. Si tratta delle ritenute previdenziali sulle competenze del personale dipendente per il mese di dicembre 2023 e della 13° mensilità e delle quote per previdenza complementare per il mese di novembre, dicembre e 13° mensilità del 2023, pagate a gennaio 2024;
- altri debiti per € 5.043.471,00 costituiti prevalentemente da:
 - € 3.932.108,00 relativi alle competenze spettanti al personale dipendente nel mese di dicembre 2023, pagate a gennaio 2024;
 - € 178.829,00 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;

- € 488.329,00 per depositi cauzionali incassati per contratti in essere.

La composizione delle singole voci è così rappresentata:

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	Variazioni nell'esercizio	VALORE DI FINE ESERCIZIO
DEBITI VERSO BANCHE	16.500.000	-4.324.878	12.175.122
DEBITI VERSO FORNITORI	83.641.847	16.174.842	99.816.689
DEBITI TRIBUTARI	1.841.191	154.605	1.995.796
DEBITI VS. ISTITUTI DI PREVIDENZA E SICUREZZA SOCIALE	3.297.919	700.693	3.998.612
ALTRI DEBITI	5.435.379	-391.908	5.043.471
TOTALE	110.716.336	12.313.354	123.029.690

Debiti

Debiti - Distinzione per scadenza

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

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	Variazione nell'esercizio	VALORE DI FINE ESERCIZIO	QUOTA SCADENTE ENTRO L'ESERCIZIO	QUOTA SCADENTE OLTRE L'ESERCIZIO	Di cui di durata superiore a 5 anni
DEBITI VERSO BANCHE	16.500.000	-4.324.878	12.175.122	12.175.122	0	0
DEBITI VERSO FORNITORI	83.641.847	16.174.842	99.816.689	99.816.689	0	0
DEBITI TRIBUTARI	1.841.191	154.605	1.995.796	1.995.796	0	0
DEBITI VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA E DI SICUREZZA SOCIALE	3.297.919	700.693	3.998.612	3.998.612	0	0
ALTRI DEBITI	5.435.379	-391.908	5.043.471	5.043.471	0	0
TOTALE DEBITI	110.716.336	12.313.354	123.029.690	123.029.690	0	0

Debiti - Distribuzione per scadenza

Debiti - Ripartizione per area geografica

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

Area geografica	Debiti verso fornitori
Italia	84.195.121
No Italia	15.621.568
Totale	99.816.689

Debiti - Ripartizione Geografica.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti passivi sono iscritti nelle passività per complessivi € 406.609.981 (€ 299.556.512 nel precedente esercizio).

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

	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO
RISCONTI PASSIVI	299.556.512	107.053.469	406.609.981
TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI	299.556.512	107.053.469	406.609.981

Ratei e risconti passivi

Tra i risconti passivi sono compresi:

- i risconti per Contributi in c/impianti rilevati applicando il metodo indiretto in conformità con l'OIC 16 e rinviati per competenza agli esercizi successivi per € 402.495.050;
- la quota degli abbonamenti annuali venduti nel 2023 ma di competenza dell'esercizio successivo pari a € 2.253.044;
- i risconti per €1.861.887 relativi ai corrispettivi del Contratto di Servizio Ferro trasporto rinviati per competenza all'esercizio successivo come meglio specificato nella sezione dei "Ricavi delle vendite e delle prestazioni".

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

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

VALORE DELLA PRODUZIONE

Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per categoria di attività

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

CATEGORIA DI ATTIVITÀ	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
RICAVI DELLE VENDITE	21.231.321
CONTRATTI DI SERVIZIO	117.007.764
ALTRI RICAVI DA TRAFFICO	191.635
TOTALE	138.430.720

Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per categoria di attività

Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ricavi delle Vendite e Contratti di servizio

Tale voce include i ricavi delle vendite dei Titoli di Viaggio per € 21.231.321, registrando un incremento di circa il 9%.

La voce include, inoltre, € 117.007.764 relativi ai corrispettivi per Contratti di Servizio, determinati dalla Società seguendo le regole di riallineamento dei PEF (Piano Economico Finanziario) a consuntivo con quelli a preventivo, previste da ciascun Contratto di Servizio. I corrispettivi di competenza dell'esercizio 2023 saranno oggetto di riallineamento con la stazione appaltante e daranno luogo ad eventuali compensazioni di crediti o debiti verso la Regione Sardegna.

A seguito della conclusione delle attività di riallineamento dei PEF, avvenuta a fine esercizio 2023 e previste contrattualmente, è stato adeguato anche il corrispettivo della linea di attività Metro Trasporto per l'anno 2022.

Inoltre, sono stati imputati anche i conguagli dei corrispettivi del 2022 per le linee di attività Ferro Infrastruttura e Metro Infrastruttura, in attesa di perfezionare il riallineamento contrattuale con la stazione appaltante.

Dal 2023 è entrato in vigore il nuovo Contratto di Servizio per il Trasporto Ferroviario, con durata novennale, che prevede per il primo anno la corresponsione di un corrispettivo pari a € 14.696.496, con revisione triennale.

Alla luce dei riallineamenti interni effettuati a fine esercizio applicando le regole contrattuali è stato imputato il corrispettivo variabile di competenza dell'anno definito nel PEF, pari a € 12.834.609 e si è provveduto a rinviare al successivo esercizio la differenza di € 1.861.887 tramite

iscrizione nei risconti passivi.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per area geografica

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

AREA GEOGRAFICA	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
ITALIA	138.430.720
TOTALE	138.430.720

Ricavi delle vendite e delle prestazioni - Ripartizione per area geografica

Incremento immobilizzazioni per capitalizzazione costi diversi

Gli incrementi delle immobilizzazioni per capitalizzazione costi diversi, pari a € 483.115, sono riferiti alla capitalizzazione del materiale di armamento utilizzato per la realizzazione del raddoppio dei binari della Metropolitana di Cagliari, per la tratta Caracalla-Gennari, ancora in corso.

Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi sono iscritti nel valore della produzione del conto economico per complessivi € 39.512.894 (€ 29.160.943 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
ALTRI			
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE (QUOTE)	10.316.632	10.781.738	21.098.370
ALTRI RICAVI E PROVENTI	18.844.311	-429.787	18.414.524
TOTALE ALTRI	29.160.943	10.351.951	39.512.894
TOTALE ALTRI RICAVI E PROVENTI	29.160.943	10.351.951	39.512.894

Altri Ricavi e proventi

Di seguito si riportano le principali voci di provento incluse tra gli Altri ricavi:

Contributi in conto capitale

Tale voce, pari a € 21.098.370 comprende la quota di ammortamento di competenza dell'anno 2023 relativa ai contributi in c/impianti erogati dalla Regione, rilevati in conformità con l'OIC 16 e acquisiti sostanzialmente in via definitiva. La quota di ammortamento risulta sensibilmente incrementata rispetto all'anno precedente poiché nell'esercizio in chiusura sono state capitalizzate n. 7 Unità di trazione di cui 3 interamente finanziate con fondi FSC 2014-2020, 3 finanziate al 60% ai

sensi di quanto previsto dal D.M. n. 408/2017 e l'ultima finanziata per circa l'80%, sulla base dell'Accordo Procedimentale del 3 giugno 2008 stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Autonoma della Sardegna e del D.M. 408/2017, per un valore complessivo di finanziamento pari a € 28.826.739

Sono stati inoltre capitalizzati n. 294 autobus per un valore complessivo di finanziamenti pari a € 69.598.839 finanziati con fondi FSC 2014-2020 e con risorse stanziati dal D.M. n. 223/2020.

Accise su gasolio

Nella voce "Altri ricavi e proventi" sono stati iscritti i rimborsi da parte dell'Agenzia delle Dogane spettanti per accise sul gasolio per autotrazione per € 3.170.115. La variazione di € 2.499.732 rispetto all'anno precedente è determinata dalla sospensione della richiesta di rimborso dell'accisa a partire dal secondo trimestre 2022 e con ripresa nel mese di dicembre dello stesso anno, come da chiarimenti riportati dalla circolare dell'Agenzia delle Dogane n. 23/2022.

Contributi in conto esercizio

Nell'esercizio in chiusura non sono stati iscritti contributi in conto esercizio.

Al momento della stesura del presente documento non sono ancora stati definiti i criteri per la determinazione dei ristori spettanti alle Aziende TPL per il periodo 01/01/21 - 31/03/22. Pertanto i ristori previsti, per l'esercizio 2021, dal D.L. n. 34 del 2020 "Decreto Rilancio", saranno imputati solamente dopo il formale riconoscimento e quantificazione del Ministero.

Rimborsi per risarcimento danni

In tale voce va evidenziata l'iscrizione di € 469.957 per rimborsi sinistri e danni e € 328.957 per inadempienze contrattuali relative a anni precedenti definite nel corso dell'esercizio in chiusura.

Rimborsi per rinnovi CCNL

In tale voce va evidenziata l'iscrizione di € 14.381.940 per rimborsi spettanti dei rinnovi contrattuali dei lavoratori dipendenti relativi alla quota a carico della Regione e dello Stato, di competenza dell'anno, per gli accordi contrattuali siglati, tra istituzioni governative e rappresentanze sindacali degli autoferrotranvieri, rispettivamente in data 20/12/2003, 14/12/2004 e 30/04/2009.

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 € 30.050.374 (€ 32.401.692 nel precedente esercizio).

In tali spese si individuano due classi di costi maggiormente rilevanti, ossia i costi per gasolio per €

24.140.772, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, e costi per ricambi per €4.593.861, in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Spese per servizi

Le spese per servizi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 27.454.975 (€ 28.077.362 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
VIGILANZA E PULIZIE	3.679.041	240.163	3.919.204
TRASPORTI	456.378	-292.573	163.805
ENERGIA ELETTRICA	729.276	278.704	1.007.980
ACQUA	255.074	72.052	327.126
SPESE DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE	12.550.564	-572.669	11.977.895
COMPENSI A SINDACI E REVISORI	83.200	12	83.212
ASSICURAZIONI	4.690.964	611.184	5.302.148
ALTRI	5.632.865	-959.260	4.673.605
TOTALE	28.077.362	-622.387	27.454.975

Spese per servizi

Spese per godimento beni di terzi

Le spese per godimento beni di terzi sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 217.866 (€ 198.248 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
AFFITTI E LOCAZIONI	198.248	19.618	217.866
TOTALE	198.248	19.618	217.866

Spese per godimento beni di terzi

Svalutazione Crediti

Le svalutazioni dei crediti, effettuate nell'esercizio in chiusura, sono iscritte nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 759.873 di cui:

€ 202.600 relativi al credito iscritto in bilancio tra le fatture da emettere verso fornitori di manutenzioni esterne con riferimento alle prestazioni da eseguire per l'adempimento degli obblighi derivanti dal Contratto di servizio di trasporto Metrotranviario;

€ 557.273 relativi a un credito verso l'Erario di pari importo.

Accantonamenti per Rischi

Gli accantonamenti per rischi sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 991.393,00, di cui:

- € 741.393 relativi alla causa finalizzata al riconoscimento delle differenze retributive e contributive, per la parte variabile, convenute dalla sentenza della Corte di Cassazione n.13425 del 2019, tenendo conto delle probabili adesioni all'accordo sindacale dei dipendenti, ulteriori rispetto a quelle già pervenute;
- € 250.000 per penali legate alla regolare esecuzione del Contratto di Servizio Gomma ad oggi non applicabili a giudizio della Società, ma che saranno oggetto di valutazione da parte del Comitato di Gestione Contratto Bus in contraddittorio con la RAS.

Oneri Diversi di Gestione

Gli oneri diversi di gestione sono iscritti nei costi della produzione del conto economico per complessivi € 2.503.212 (€ 1.980.975 nel precedente esercizio).

La composizione delle singole voci è così costituita:

	VALORE ESERCIZIO PRECEDENTE	VARIAZIONE	VALORE ESERCIZIO CORRENTE
IMPOSTE DI BOLLO	9.118	5.084	14.202
ICI/IMU	351.952	58.572	410.524
IMPOSTA DI REGISTRO	2.259	29.612	31.871
IVA INDETRAIBILE	58.641	-9.770	48.871
ABBONAMENTI RIVISTE, GIORNALI ...	8.615	-21	8.594
SANZIONI MULTE E CONTRAVVENZIONI	58.198	34.786	92.984
PENALE C.D.S. METRO TRASPORTO 2022	0	202.600	202.600
PENALE C.D.S. FERRO TRASPORTO 2023	0	70.034	70.034
TASSA POSSESSO VEICOLI DI LINEA	396.172	108.239	504.411
ALTRI ONERI DI GESTIONE	1.096.020	23.101	1.119.121
TOTALE	1.980.975	522.237	2.503.212

Oneri diversi di gestione

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi Finanziari

Tra i proventi finanziari sono stati iscritti gli interessi su depositi bancari pari a € 9.755 (€ 6.667 nell'esercizio precedente).

Interessi e altri Oneri Finanziari - Ripartizione per Tipologia di Debiti

In relazione a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1 numero 12 del codice civile si evidenzia che la voce "interessi ed altri oneri finanziari" ammonta a € 1.874.247. Tale importo è determinato prevalentemente dal costante ricorso all'indebitamento della Società nei confronti della banca. Nell'esercizio 2023 si è registrato un incremento della spesa per interessi passivi di € 440.506 rispetto all'esercizio precedente, dovuto all'incremento degli interessi su finanziamenti bancari a breve termine. Persiste la necessità di ricorrere all'anticipazione bancaria a causa delle modalità di rimborso, da parte della Regione Sardegna e da parte del Ministero, degli oneri sostenuti dalla Società per i rinnovi CCNL degli anni precedenti e inoltre a causa del particolare metodo di riallineamento del contratto gamma, che come evidenziato nella relazione sulla gestione ha accentuato tale necessità.

IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO, CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE

Le imposte imputate nell'esercizio corrente sono pari a € 837.866 e sono composte come segue:

	IMPOSTE CORRENTI	IMPOSTE RELATIVE A ESERCIZI PRECEDENTI	IMPOSTE DIFFERITE	IMPOSTE ANTICIPATE	PROVENTI (ONERI) TRASPARENZA
IRES	297.818	-49.035	0	0	
IRAP	495.431	93.652	0	0	
TOTALE	793.249	44.617	0	0	0

Imposte sul reddito d'esercizio, correnti, differite e anticipate

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

ALTRE INFORMAZIONI

DATI SULL'OCCUPAZIONE

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

	NUMERO MEDIO
DIRIGENTI	11
IMPIEGATI e COORDINATORI	219
OPERAI	121
ALTRI DIPENDENTI	1.700
TOTALE DIPENDENTI	2.051

Dati sull'occupazione

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:

	SINDACI
COMPENSI	58.251

Compensi agli organi sociali

Compensi al revisore legale ovvero alla società di revisione

Qui di seguito vengono riportate le informazioni concernenti i compensi al revisore legale ai sensi dell'art. 2427 comma 1 numero 16 bis del codice civile:

Al Revisore Legale dei Conti sono stati corrisposti, inoltre, compensi pari a € 9.059 per l'attività di asseverazione della rendicontazione dei piani formativi del personale presentati a valere sul conto di formazione aziendale.

	VALORE
REVISIONE LEGALE DEI CONTI ANNUALI	24.960
Altri servizi di verifica svolti	9.059
TOTALE CORRISPETTIVI SPETTANTI AL REVISORE LEGALE O ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE	34.019

Compensi al revisore legale

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 sulle società o enti che esercitano attività di direzione e coordinamento -

art. 2497 bis del Codice Civile

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.

Commento, Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124

Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124

In relazione al disposto di cui all'art. 1 c.125 della L. 124/2017, modificato dall'art. 35 del D.L. 34 del 30 aprile 2019, in merito all'obbligo di dare evidenza, in nota integrativa, delle somme di denaro eventualmente ricevute nell'esercizio, relative a 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 2023, ha ricevuto le somme indicate nella seguente tabella:

ENTE EROGANTE	CAUSALE	IMPORTO
R.A.S.	CONTRIB.ACQUISTO BUS PNRR DM 315/2021 1 ACCONTO	5.958.080,00
R.A.S.	CREDITO PER RIMOZIONE RIFIUTI SPECIALI	1.235.453,76
R.A.S.	3°ACC. FSC METROCA MATT/BONAR (REP.7 CONV.9/11/16)	1.806.000,00
R.A.S.	CONTRIB. AGEVOL.TARIFFARIE.INVALIDI 4 TRIM. 2022	37.280,52
R.A.S.	3°ACC. POR FESR 14-20 METROCA (REP.2 CONV.31/5/16)	2.550.000,00
R.A.S.	3°ACC. ATTO AGG.VO RAS METROCA (CONV.23/12/20)	1.050.000,00
R.A.S.	BONIF. AMIANTO - F57H21002730001 2022 ACC.30%	197.152,05
R.A.S.	BONIF. AMIANTO - F17H21003780001 2022 ACC.30%	27.232,82
R.A.S.	BONIF. AMIANTO - F67H21004260001 2022 ACC.30%	11.124,56
R.A.S.	BONIF. AMIANTO - F97H21003940001 2022 ACC.30%	46.045,55
R.A.S.	1°ACC.TO 20% PSNMS (CONV.9 30/9/22) ACQ. BUS	4.768.449,84
R.A.S.	RIMB. AGEVOL. TARIFF. STUD. NOV. DIC. 2022	1.222.991,73
R.A.S.	FSC 14-20 3°ACC. RINN. MAT. ROTABILE(6 UDT STADLER)	7.717.275,00
MINISTERO DEL LAVORO E POLITICHE SOCIALI	BONUS TRASPORTI NOVEMBRE 2022	89.233,50
MINISTERO DEL LAVORO E POLITICHE SOCIALI	BONUS TRASPORTI DICEMBRE 2022	79.887,39
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. 1 TRIM. 2023	88.887,16
R.A.S.	CONTRIB. AGEVOL. TARIFF. STUDENTI GEN. FEB. 2023	3.542.724,55
R.A.S.	3°ACCONTO METROCA FSC 2000-2006 F21E16000140008	2.394.000,00
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI	990.929,40
R.A.S.	3 ACCONTO TC TRA 011 PONTE SP 14	30.800,00
R.A.S.	ACCORDO PROC. 03.06.2008 ACQUISTO 1 UDT	1.075.417,69
R.A.S.	DM 408/2017 ACQUISTO 1 UDT (TRENII)	577.165,75
R.A.S.	3 RATA FONDI FSC 14-20 CIPE 54 ACQUISTO 106 BUS	3.762.874,25
R.A.S.	DM 25/2017 2 ACCONTO SALDO RINNOVO PARCO BUS	462.750,00
R.A.S.	CONTRIB. AGEVOL. INVALIDI 2 TRIM. 2023	67.876,00
R.A.S.	CREDITO FABIANI METRO CA GOTT.-POLICLINICO	741.603,35
MINISTERO DEL LAVORO E POLITICHE SOCIALI	RIMBORSO BONUS TRASPORTI MAGGIO 2023	40.001,80
R.A.S.	CONTRIBUTO ACQUISTO 510 BUS FSC ADDENDUM 19.09.19	40.259.523,60
MINISTERO DEL LAVORO E POLITICHE SOCIALI	BONUS TRASPORTI GIUGNO (BNL 16/08)	134.851,18
R.A.S.	10% SALDO TC TRA 012 SS-PALAU CUP F97F18000050001	13.200,00
R.A.S.	ACCONTO 65% STUDIO FATT. FERROTRANV. SM-DV-SE	65.000,00
R.A.S.	CONTRIB. AGEVOL. TARIFF. STUDENTI MAG. GIU. 2023	471.827,00
R.A.S.	20% ATTO SOST./INTEGR. 19/07/23 METRO CA REP.MATT.	1.080.000,00
R.A.S.	3° ACCONTO MESSA SIC. FERR. NON INTERC. CA-IL MC-NU	4.900.000,00
R.A.S.	ACCONTO 10% DM 416 15% DM 363-416 COLL. SS-AHO	27.522.500,00
R.A.S.	2 RATA FINANZ. DM 223/2020 ANN. 2018-2019	2.676.330,31
R.A.S.	CONTRIBUTO AGEVOL. TARIFF. STUDENTI	511.995,20
R.A.S.	CONTRIB. AGEVOL. TARIFF. INVALIDI 3 TRIM. 2023	40.340,09
R.A.S.	ACCONTO 10% CICLOVIA SARDEGNA CUP F71B22001030001 E CUP F71B21004980002	4.962.251,24
R.A.S.	3°ACC. POR FESR 14-20 METROCA (REP.3 CONV.13/6/16)	2.550.000,00
R.A.S.	ACCONTO RINNOVO PARCO TRENII PNRR DM 319/2021	2.300.000,00
R.A.S.	2° ACCONTO ACCM AHO-SS-SORSO CUP F61I18000260001	619.113,46
R.A.S.	2° ACCONTO TC_TRA_010 TV ARST E TRA_007 TV ARST	421.200,00
R.A.S.	15% SALDO STUDIO FATT.SERV.METRO SM-DV-SE	15.000,00
R.A.S.	2° ACCONTO TC_TRA_004 TV ARST E TRA_005 TV ARST	308.800,00
R.A.S.	2° ACCONTO 15% DEPOSITO SASSARI	307.500,00
R.A.S.	3° ACCONTO 15% RINNOVO PARCO BUS F79E19001340001	20.739.571,35
R.A.S.	ACCONTO 10% CONTRIB. PROGETT. CENTRALE H MONSERRATO	3.030.000,00
R.A.S.	ACCONTO 10% CONTRIB. PROGETT. CENTRALE H MACOMER	1.540.000,00

Destinazione del risultato d'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427, comma 1 numero 22-septies del codice civile, si propone di destinare a Riserva Legale il risultato d'esercizio pari a € 476.785.

Roberto Neroni

Amministratore Unico

FIRMATO



SEDE CENTRALE

Via posada 8/10 Cagliari

www.arst.sardegna.it

Bilancio approvato

dall'Assemblea dei Soci

il 28 Giugno 2024