

SOC. FERROVIE UDINE-CIVIDALE S.R.L.
SOCIETA'UNIPERSONALE

Codice fiscale 02345670307 – Partita iva 02345670307
 Sede legale: Via Peschiera 30 - 33100 UDINE UD
 Numero R.E.A 253834
 Registro Imprese di UDINE n. 02345670307
 Capitale Sociale Euro € 119.000,00 i.v.

Società soggetta a direzione e coordinamento della Regione F.V.G.

Relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31.12.2017

Signori Soci,

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2017, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, rileva un utile netto di euro 289.273,66.

A tale esito si è pervenuti imputando un ammontare di imposte pari a euro 154.090,00 al risultato prima delle imposte, pari a euro 443.363,66. Il risultato ante imposte conseguito nel 2017 (€ 443.363,66) è pressoché in linea con quello del 2016 (€436.353,02).

Ciò che varia nell'esercizio oggetto di analisi è il peso delle imposte ed in particolare dell'IRES, ridotta dal 27,5% al 24,0%, grazie all'introduzione della Legge di stabilità 2016.

Il positivo risultato di esercizio deriva da una gestione corrente volta alla prudenza e alla promozione di alcune condizioni, direttamente imputabili all'area di influenza del management aziendale, che hanno inciso positivamente sulla determinazione del valore e sui costi della produzione. Si evidenzia che, anche in questo esercizio, non si rilevano situazioni di tensione finanziaria o insolvenze tali da sviluppare fenomeni degenerativi che possano pregiudicare la continuità aziendale.

TABELLA DI SINTESI	31/12/2017	31/12/2016	Differenza
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 8.082	€ 8.744	-7,5%
di cui ricavi derivanti dai corrispettivi di vendita biglietti e abbonamenti linea sociale e servizio Mi.Co.Tra.	€ 731	€ 754	-3,09%
COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 7.629	€ 8.308	-8,1%
di cui costi per il personale (voce B9)	€ 2.821	€ 2.859	-1,3%
UTILE DELL'ESERCIZIO	€ 289	€ 245	+18,0%
PRODUTTIVITA'	37,75%	34,92%	+2.83%

Tab. 0. Sintesi su Valore della Produzione e Costi della Produzione (valori in migliaia)

Si rileva inoltre che, nell'esercizio 2017, il decremento del totale del valore della produzione, rispetto al periodo precedente, si è attestato a -7,5% (- € 661.096,61) e deriva essenzialmente da una forte contrazione del fatturato da trazione - 64,5%. Anche il totale dei costi della produzione si è ridotto, nella misura dell'8,1% (- € 677.718,56), ciò grazie alla diminuzione del costo totale del personale pari a -1.3% (-€ 37.483,02) e di altri costi di gestione.

Si registra un calo del numero degli addetti pari a 11 unità lavorative, per lo più specializzate, dovuto all'uscita per quiescenza o dimissioni volontarie. L'Azienda ha parzialmente sopperito a questa situazione, sia con l'assunzione di nuovi addetti sia attraverso il ricorso al lavoro somministrato.

E' opportuno sottolineare infine che le dimensioni, la struttura e la tipologia contrattuale della Società hanno rappresentato in alcuni frangenti un vincolo al completo sviluppo aziendale e ai servizi connessi. La crescita del settore ferroviario, che si è registrata nel contesto europeo e locale, ha comportato non solo l'emergere della competitività tra aziende ma pure sollecitato la ricerca tra le imprese di profili professionali preziosi immediatamente disponibili (macchinisti, capotreno, manovratori) che non implicano, pertanto, lunghi tempi di formazione (macchinisti).

La Società, nel primo trimestre 2017, ha recepito i provvedimenti: Decreto Legislativo n.175/2016, Decreto 05/08/2016 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in attuazione del D.lgs. n. 112/2015-RECAST, linee guida ANSF sui contenuti di applicazione del D.lgs. n. 112, che hanno inciso sia sulla riorganizzazione aziendale attraverso la costituzione di due diverse Divisioni (Gestore infrastruttura – GI, e Impresa Ferroviaria – IF), sia sulla gestione con la necessaria predisposizione di un nuovo Organigramma e l'inserimento di alcune funzioni cogenti e posizioni infungibili.

Alla luce della suddetta articolazione divisionale, la Società ha avviato l'iter di separazione anche in termini contabili, attribuendo alla divisione "Impresa Ferroviaria - IF" sia le competenze di trasporto passeggeri sulla linea sociale e sul servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra, sia le competenze relative al cargo; mentre, in capo alla divisione "Gestore infrastruttura - GI", rimangono le attività connesse alla gestione in termini manutentivi e di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

La Società, in osservanza alla DGR n. 1166/2017, contenente tra l'altro gli obiettivi strategici, nell'ultimo trimestre ha:

- ✓ elaborato il Piano Operativo degli interventi (POI) per il biennio 2018-2019, inteso come Piano industriale aziendale, contenente per ciascuna delle Divisioni: la tipologia d'intervento, la spesa preventivata, il timing di attivazione e la relativa priorità d'intervento.
- ✓ avviato la predisposizione del Piano del Fabbisogno delle Risorse Umane, contenente il consuntivo 2017 in termini qualitativi e quantitativi e la previsione di spesa 2018-2019, con le relative esigenze di copertura di funzioni e posizioni.
- ✓ presentato alla Regione FVG il "Piano sperimentale di integrazione tariffaria tra FUC e SAF" che consentirà, agli abbonati delle due Aziende, di fruire congiuntamente dei servizi ferroviari sulla tratta Udine-Cividale, del servizio su gomma offerto da SAF, dedicato all'utenza delle Valli del Cividalese e quella del circuito urbano di Udine. L'Amministrazione Regionale ha accolto integralmente tale proposta, inserendola nella Delibera Tariffe n. 2658 dd. 28.12.2017 e attiva a partire da giugno 2018.
- ✓ svolto varie attività e servizi in osservanza alla Legge Regionale 4 maggio 2012, n. 10, avente per oggetto il "Riordino e disciplina della partecipazione della Regione Friuli Venezia Giulia a società di capitali", inoltrando all'Amministrazione regionale Relazioni trimestrali sull'andamento della gestione ed adempiendo agli obblighi informativi previsti dai contratti di servizi TPL e Mi.Co.Tra. Ha inoltre provveduto alla variazione dello Statuto societario, al fine di ottemperare ai dettami normativi previsti dal Decreto Legislativo n. 175/2016 con l'inserimento, tra l'altro, della figura del Direttore generale.

Si segnala inoltre che, nel corso del 2017, FUC srl ha avviato l'interlocuzione di natura formale e tecnica con RFI, al fine della realizzazione dell'SCMT e per la valutazione delle modalità e tempi del possibile scorporo dell'infrastruttura della linea sociale.

Si evidenzia:

- ✓ il costante dialogo con il proprio Socio, che ha consentito la regolarità dei flussi finanziari e la condivisioni di linee guida strategiche e gestionali;
- ✓ l'attenta valutazione dei centri di costo, di produzione dei servizi e delle risorse umane, finalizzata all'efficienza e alla produttività aziendale, anche in termini finanziari e di effettivo budget a disposizione;
- ✓ che, nel corso dei mesi di ottobre e novembre, la Società ha dovuto affrontare alcune criticità legate all'erogazione del servizio sulla linea sociale ed è ricorsa ad autocorse sostitutive per sopperire alla carenza di materiale rotabile, causata da ragioni manutentive. Tale situazione si è ripercossa sui tempi di percorrenza e sulla puntualità dell'orario di arrivo e partenza.
- ✓ la contrazione del fatturato cargo rispetto al fatturato totale, nonostante la vocazione commerciale dell'azienda. Tale contrazione è tesa all'osservanza del comma 3 dell'art. 16 del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e s.m.i.;
- ✓ il consolidamento delle collaborazioni di marketing territoriale e l'attivazione di nuove partnership con aziende, enti ed associazioni, finalizzate alla promozione dei propri servizi ferroviari al fine di diffondere la cultura della mobilità dolce e sostenibile.

Si rileva, infine, che il funzionamento dell'organizzazione aziendale è stato anche condizionato dalla mancata copertura di funzioni e posizioni. Nel corso dell'esercizio, infatti, la Società ha dovuto affrontare una rilevante uscita di personale (dimissioni volontarie, quiescenza, scadenza di contratti di somministrazione e "distacco" da altra impresa), che si è riflessa sulla conseguente e necessaria parziale copertura delle posizioni vacanti, sia del personale in uscita, sia delle nuove funzioni previste dal nuovo organigramma divisionale, con particolare riguardo alle figure infungibili. Il modello organizzativo di esercizio, in particolare sulla linea sociale Udine - Cividale del Friuli, ha risentito delle difficoltà nel completare per tempo le attività manutentive sul proprio materiale rotabile. Ciò ha determinato alcune criticità nell'erogazione di servizi e ripercussioni sulla qualità degli stessi anche in termini di puntualità. Per quanto attiene il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra., i lavori di ammodernamento sull'infrastruttura Pontebbana di competenza RFI hanno determinato, in alcune circostanze, ritardi sul servizio e, in casi limitati, si è dovuto ricorrere ad autocorse sostitutive.

Le principali voci che hanno influito sul risultato di Bilancio di esercizio sono riconducibili alle tre *aree-business* aziendali:

✓ ***linea sociale Udine – Cividale del Friuli***

Si evidenzia un lieve aumento dei passeggeri rispetto all'esercizio precedente, pari al 0,3% (+1.207), per un ammontare complessivo di 452.733 passeggeri. Tale incremento deriva dalla partecipazione ad eventi e manifestazioni ormai divenute "istituzionali", quali ad esempio la "Maratonina di Udine"; mentre il decremento degli introiti da bigliettazione si è attestato al -2,71% (- € 17.207,12), recuperando parte della perdita dell'esercizio precedente, grazie anche all'inserimento di figure dedicate all'attività di contolleria e bigliettazione a bordo, inserite in Azienda nel mese di maggio.

In relazione alla sicurezza ferroviaria e in attesa dell'attuazione dell'SCMT, si evidenzia che la Società aveva già anticipato, con solerzia, alcune misure minime nel 2015 (doppio agente in cabina di guida) e nel corso 2016 (riduzione della velocità massima di linea da 100 km/h a 70 km/h) che, per un verso hanno elevato gli standard di sicurezza e per l'altro, hanno determinato alcune criticità quali, a volte, il mancato rispetto degli orari e mancati introiti da bigliettazione a bordo treno.

✓ ***servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra.***

Nell'esercizio 2017 si rileva, rispetto al 2016, un leggero aumento dei passeggeri transfrontalieri pari all'0,7%, mentre la tratta nazionale registra un forte incremento, pari al 7,0%. Il benchmarking 2017-2016, in relazione al trasporto delle biciclette, registra un significativo incremento sia sulla tratta nazionale (+16,7%) che sul servizio transfrontaliero (+16,8%). Tali incrementi sono anche giustificati da una incisiva campagna di marketing e comunicazione, anche in collaborazione col partner ferroviario OBB, tesa a diffondere la conoscenza del territorio e della sua biodiversità in relazione alla nota Ciclovia Alpe Adria.

Si evidenzia che, nonostante l'aumento dei passeggeri sulla tratta nazionale, il valore dei corrispettivi da bigliettazione ha subito un leggero calo, pari a 5,1% (-€ 6.096,19), ciò è dovuto ai passeggeri possessori di titoli di viaggio Trenitalia, che dunque accrescono il numero di viaggiatori ma non incidono sul valore del venduto.

La Società Ferrovie Udine Cividale ha partecipato nel 2017, in qualità di partner, al Progetto CONNECT2CE (Priority 4: Cooperating on transport to better connect CENTRAL EUROPE), che è risultato essere uno dei 50 progetti di cooperazione, selezionati tra i 210 candidati al secondo bando, approvati durante l'incontro del Comitato di Sorveglianza di marzo 2017. Il ruolo principale, svolto da FUC nel progetto, sarà l'effettuazione di un'azione pilota volta all'implementazione dell'estensione sperimentale del treno Mi.Co.Tra. fino a Trieste, con 2 treni A/R a partire dal mese di giugno 2018 fino al giugno 2019 durante i giorni di sabato, domenica e nei festivi.

✓ **servizi cargo.**

Con l'entrata in vigore del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, e s.m.i. la Società ha teso alla contrazione delle attività di mercato, che si esplicita in un calo del valore della produzione dei servizi cargo pari a - 21,73% (-€ 544.600,37), con un'incidenza dei servizi di trazione ferroviaria pari a - 65,52% (- € 603.947,70). Si evidenzia inoltre che, nel prossimo esercizio 2018, la contrazione sarà ulteriormente influenzata dal necessario fermo tecnico dei 52 carri pianale, dovuto allo svolgimento della manutenzione ciclica programmata.

PREMESSA

La Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. è stata costituita dall'articolo 5, commi 99 e 100, della Legge Regionale 29 gennaio 2003, n. 1 ("Legge Finanziaria 2003"), confermata come partecipata dalla Regione dall'articolo 21, comma 1, lettera h) della Legge Regionale 4 maggio 2012, n. 10 ("Riordino e disciplina della partecipazione della Regione Friuli Venezia Giulia a società di capitali").

FUC s.r.l., quale Impresa Ferroviaria, fornisce servizi di trasporto ferroviario passeggeri nel contesto del TPL, lungo la linea sociale Udine - Cividale del Friuli, utilizzando 2 automotrici Stadler GTW/DMU, n.3 automotrici ALN 633 e 2 rimorciate BP. Espleta in collaborazione con le ferrovie austriache OBB il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. sulla tratta Udine –Tarvisio (mentre la tratta dal confine fino a Villach è di competenza del partner), con le proprie Taurus E 190 Siemens e altro materiale rotabile di proprietà di OBB. Mentre impiega la propria muta merci composta da n.52 carri (n.30 della dimensione di 60' e n.22 della dimensione di 90'), n.2 locomotori di manovra e trazione DE520 e n.2 E190 impiegati in servizi di trazione, quando non impegnate in servizi di trasporto passeggeri, nello svolgimento delle attività cargo e di trazione ferroviaria merci, in relazione alle richieste commerciali provenienti dal mercato.

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia esercita l'attività di controllo sulla Società in house, secondo quanto disposto dalla Legge Regionale n. 10, e valuta la Programmazione aziendale e i piani che essa predispone.

In relazione al mutato quadro istituzionale nazionale, relativamente all'assetto degli Enti pubblici e alle regole per la gestione del settore ferroviario, quali nello specifico il Decreto Legislativo n. 175/2016, il Decreto 05/08/2016 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in attuazione del D.lgs. n. 112/2015-RECAST nonché le linee guida ANSF sui contenuti di applicazione del D.lgs. n. 112, la Società nel corso dell'anno ha implementato una serie di azioni di carattere organizzativo, produttivo e formale, in modo da corrispondere ai dettami normativi previsti.

Attività

La tratta sociale storica Udine-Cividale del Friuli

Nel corso dell'anno, la Società ha continuato a svolgere l'attività caratteristica nel settore del trasporto passeggeri sulla linea sociale Udine – Cividale del Friuli, trasportando un numero di passeggeri pari a 452.733, registrando dunque un incremento, rispetto al 2016, pari a 0,3% (corrispondenti in termini assoluti a + 1.207 passeggeri trasportati). Tale incremento è comunque da intendersi positivamente, in considerazione del ricorso ad autocorse, attivate in prevalenza nel mese di ottobre, a causa di guasti del materiale rotabile impiegato sulla linea sociale, i cui fermi non sono da imputarsi alla Società.

Si evidenzia che anche durante questo esercizio la Società si è resa disponibile, in qualità di partner tecnico, a partecipare ad eventi regionali ormai divenuti istituzionali (Friuli Doc, Maratonina di Udine...).

Nella tabella sottostante sono riportati i parametri gestionali maggiormente significativi, che forniscono il profilo caratteristico del servizio erogato sulla linea sociale.

Treni x km viaggiatori	234.174
Viaggiatori x km	5.885.529
Numero di corse annuo	15.596
Composizione media dei treni	n.2 casse n. 111 a sedere TOT. n. 216 posti a disposizione
Posti x km offerti	50.581.571
Passeggeri Trasportati	452.733
Velocità commerciale	42 km/h

Tab. 1. Parametri gestionali - linea sociale Udine Cividale del Friuli

Al fine di verificare il grado di soddisfazione dei servizi da parte dei Clienti, sono stati somministrati a bordo treno n. 1.200 questionari, tramite un'unica campagna nel mese di ottobre. Le criticità del servizio, registrate nel mese oggetto di somministrazione, hanno sicuramente influito negativamente sulla percezione del servizio nella sua globalità, determinando una redemption più bassa (74,2%) rispetto a quella dell'anno precedente (90,2%). Un analogo risultato si registra anche a livello di soddisfazione complessiva, risultata anch'essa più bassa rispetto all'esercizio precedente. I fattori che ha maggiormente inciso sul risultato complessivo sono stati l'F.1 "COMFORT" (-3,5%) e l'F.2 "TEMPO" (-3,0%).

In ogni caso la Società sta operando per recuperare la percezione negativa rilevata, intervenendo sulle condizioni strutturali che l'hanno determinata.

I risultati sono così rappresentati:

FATTORI DI QUALITA'	2017	2016	BENCHMARKING 2017-2016
F.1 COMFORT	79,0%	82,5%	-3,5%
F.2 TEMPO	81,6%	84,6%	-3,0%
F.3 INFORMAZIONE	78,0%	80,6%	-2,6%
F.4 ACCESSIBILITA' E ATTENZIONE AL CLIENTE	81,5%	82,3%	-0,8%
F.5 SICUREZZA E AMBIENTE	81,1%	80,6%	+0,5%
SODDISFAZIONE COMPLESSIVA	80,2%	82,1%	-1,9%

Tab. 2. Risultati di customer satisfaction - linea sociale Udine Cividale del Friuli

Il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. (Udine –Villach) lungo la direttrice nord-sud

FUC s.r.l. ha proseguito nell'erogazione del servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. sulla direttrice Udine – Villach (Udine – Gemona del Friuli – Venzone - Tarvisio B.V. – Villach HBF), attivo dal mese di giugno 2012, realizzato in partnership con le ferrovie austriache ÖBB (Udine – Gemona del Friuli – Venzone - Tarvisio B.V. – Villach HBF), e supportato dalla copertura finanziaria annuale garantita dall'Amministrazione Regionale pari a € 1.500.000 (iva inclusa).

La Società nel corso dell'esercizio 2017 si è attivata per partecipare, in qualità di partner, al Progetto CONNECT2CE (Priority 4: Cooperating on transport to better connect CENTRAL EUROPE) che la vedrà protagonista, a partire dal mese di giugno 2018 e fino al giugno 2019, di un'azione pilota volta all'implementazione dell'estensione sperimentale del treno Mi.Co.Tra. fino a Trieste, con due treni A/R nei giorni di sabato, domenica e nei festivi.

Alle tradizionali fermate del treno Mi.Co.Tra. (Tarvisio B.V, Ugovizza-Valbruna, Pontebba, Carnia, Venzone, Gemona del Friuli e Udine) si aggiungono quelle di Palmanova, Cervignano - Aquileia – Grado, Monfalcone e Trieste Centrale. Le fermate previste corrispondono alla necessità di connettere importanti luoghi del turismo (Palmanova, Trieste) e siti Unesco (Palmanova, Aquileia), nonché di rafforzare le relazioni con il sistema delle piste ciclabili incardinato sull'Alpe –Adria (Palmanova- Grado) e l'Adria Bike (Trieste – Monfalcone - Grado).

Nel corso dell'esercizio si valuterà l'opportunità di organizzare una fermata a Ronchi dei Legionari (Trieste Airport) in prossimità dell'Aeroporto in modo da rafforzare il sistema intermodale della mobilità.

Le incisive azioni di marketing territoriale e di comunicazione, hanno consentito la diffusione della conoscenza di Mi.Co.Tra, anche in termini di servizio bikefriendly. Tali risultati sono così riassumibili:

UDINE - TARVISIO	2016	2017
N. PAX TRASPORTATI	59.483	63.630

N. BICI TRASPORTATE	12.204	14.238
---------------------	--------	--------

UDINE - VILLACH	2016	2017
N. PAX TRASPORTATI	83.060	83.643

N. BICI TRASPORTATE	14.794	17.273
---------------------	--------	--------

UDINE-TARVISIO		PAX SALITI		BICI CARICATE	
% pax BENCHMARKING 2016 - 2017		7,0%		16,7%	
in numeri		4.147		2.034	
	MEDIA PAX TRASP. 2016	MEDIA PAX TRASP. 2017		MEDIA BICI CARICATE 2016	MEDIA BICI CARICATE 2017
media - 12 mesi	4.957	5.303		1.017	1.187

UDINE-VILLACH		PAX SALITI		BICI CARICATE	
% pax BENCHMARKING 2016 - 2017		0,7%		16,8%	
in numeri		583		2.479	
	MEDIA PAX TRASP. 2016	MEDIA PAX TRASP. 2017		MEDIA BICI CARICATE 2016	MEDIA BICI CARICATE 2017
media - 12 mesi	6.922	6.970		1.233	1.439

Tab. 3. Passeggeri e biciclette trasportate su Mi.Co.Tra- 2017-2016

Il successo di tale servizio è da attribuire all'esplosione della mobilità ciclabile anche sulle lunghe distanze, supportata da una struttura cicloviana di valenza europea come l'Alpe Adria e alla natura di bike friendly del servizio. Si evidenzia inoltre che Mi.Co.Tra. è un treno che surroga, per una parte, l'esiguità di servizi di trasporto ferroviari internazionali e la cui fermata di Villach rappresenta un importante nodo di origine/destinazione verso le principali città europee.

Si segnala, inoltre, che il tasso medio di puntualità (negli intervalli: 0 – 15; 15'-30; superiore a 30') sulla tratta Udine -Tarvisio, servizio di competenza della scrivente, è pari a 100%. Si specifica che altri ritardi verificatisi su tale tratta derivano da situazioni diverse, dovute ad interruzioni programmate da RFI per manutenzioni dell'infrastruttura o ai necessari soccorsi per guasti al materiale rotabile di altre imprese ferroviarie.

Il grado di soddisfazione dei servizi percepita dai Clienti del servizio Mi.Co.Tra. è stato verificato nel mese di ottobre, tramite un'unica campagna di somministrazione di 450 questionari plurilingue a bordo treno. La redemption è stata pari al 91,77%.

Il risultato ottenuto evidenzia un livello complessivo di soddisfazione pari a 81,6%, pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente.

I risultati sono così rappresentati:

FATTORI DI QUALITA'	2017	2016	BENCHMARKING 2017-2016
F.1 COMFORT	94,0	93,9	+ 0,1%
F.2 TEMPO	77,7	78,0	- 0,3%
F.3 INFORMAZIONE	75,3	75,3	-
F.4 ACCESSIBILITA' E ATTENZIONE AL CLIENTE	82,0	81,3	+ 0,7%
F.5 SICUREZZA E AMBIENTE	79,0	78,5	+ 0,5%
SODDISFAZIONE COMPLESSIVA	81,6	81,4	+ 0,2%

Tab. 4. Risultati di customer satisfaction – Mi.Co.Tra.

Particolarmente rilevanti e proficue si sono dimostrate anche le collaborazioni e partnership che la Società ha siglato con Enti, Associazioni e Tour operator, finalizzate sia alla promozione dei patrimoni naturali e storico-artistici presenti nei territori transfrontalieri sia alla diffusione della mobilità dolce e delle buone pratiche in termini di servizi integrati.

Si sottolinea, anche per l'esercizio 2017, la proficua collaborazione operativa con il gruppo ArrivaDB nell'erogazione integrata del servizio treno+bus+ bici lungo la direttrice Nord – Sud, Tarvisio – Udine – Palmanova – Grado.

I servizi e le attività cargo

Nel corso dell'esercizio la Società, nonostante i limiti imposti dal Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ha proseguito nella gestione ottimizzazione del proprio patrimonio rotabile. Si conferma anche per il 2017 l'utilizzo, a titolo oneroso, dei carri-pianale da 60' e 90' da parte della Società pubblica Alpe Adria S.p.A., mentre le loco DE520 e le Taurus E190 sono state utilizzate nello svolgimento di attività di manovra ferroviaria e di trazione, nell'ambito delle richieste provenienti sia dal mercato che dal programma di collaborazione commerciale con la Società Inrail S.p.A..

Di seguito alcuni indicatori significativi relativi al settore cargo,

Tonnellate chilometro totali trasportate sulla rete sociale Udine - Cividale	115.244 t*km
Tonnellate chilometro totali trasportate sulla rete RFI	42.577.805 t*km
TONNELLATE * CHILOMETRO TOTALI	42.693.049 t*km

Tab. 5. Parametri gestionali 2017 - cargo

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La situazione della Società, del suo andamento e del suo risultato di gestione è analizzata nei paragrafi che seguono, specificamente dedicati allo scenario di mercato, ai prodotti e servizi offerti, agli investimenti e ai principali indicatori dell'andamento economico, oltre che all'evoluzione della situazione patrimoniale e finanziaria.

L'analisi tiene conto del fatto che la Società è interamente controllata dalla Regione Friuli Venezia Giulia ed opera in un settore di nicchia altamente specializzato e competitivo nonché in un contesto normativo complesso ed in costante evoluzione.

Andamento economico generale

Il clima generale dell'economia italiana è caratterizzato da una parziale inversione del trend negativo, che ha preso origine nel periodo 2008/2009, manifestandosi in tutta la sua gravità dal luglio 2011, quando ha investito anche l'Italia. Nel corso dell'esercizio 2017 si sono intravisti segnali di miglioramento e crescita. Si rimane comunque in attesa del consolidamento del quadro politico italiano, per comprendere le effettive ricadute che le scelte di politica economica avranno sulle aziende.

Le imprese esportano di più e riescono ad affrontare il mercato, pur non prevedendo un aumento significativo delle assunzioni, specie di giovani. Il mercato interno sta ancora vivendo una situazione ancora poco consolidata.

Su scala locale si sta recuperando, per una parte, alla crisi dell'economia e delle imprese e contestualmente si assiste ad una minima compensazione delle chiusure e/o al ridimensionamento di aziende di piccole e medie dimensioni, avvenute nel corso degli ultimi anni. Ciò incide direttamente sulla mobilità e sulle possibilità di incremento delle persone trasportate, tramite il servizio pubblico su gomma e ferro, soprattutto per ragioni turistiche. Tale spinta alla mobilità consente dunque l'acquisizione di quote di mobilità occasionale, anziché il consolidamento della mobilità consuetudinaria e sistematica.

I costi generali della mobilità, in termini di costo del carburante, congestione urbana e rischi per la sicurezza, da soli, non sono nelle condizioni di trasferire nuovi utenti dalla mobilità privata e automobilistica verso altre modalità. Sono necessarie ulteriori azioni di promozione del TPL, anche attraverso misure di integrazione tariffaria, revisione degli orari su scala regionale e azioni di potenziamento delle strutture dedicate all'intermodalità.

Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la società

Il servizio di trasporto passeggeri sulla linea sociale Udine – Cividale del Friuli è caratterizzato da un’utenza perlopiù sistematica/consuetudinaria di tipo pendolare, essenzialmente per motivi di studio e di lavoro.

La Società ha stimolato iniziative di carattere:

- culturale, con esposizioni e mostre presso la Stazione di Cividale del Fr.;
- esperienziale, di ospitalità come nel caso di “I cammini”;
- storico, con la messa in servizio di materiale storico, in occasione del centenario della prima Guerra mondiale;
- sportivo, ospitalità al Rally delle Alpi orientali.

Sulla tratta transfrontaliera Udine – Villach la Clientela viaggia per ragioni di lavoro e di studio nel periodo invernale mentre, durante la stagione primaverile ed estiva, utilizza Mi.Co.Tra. per motivi di svago e tempo libero.

Il numero delle persone trasportate nel 2017 è aumentato rispetto alla crescita registrata nell’esercizio precedente. Tali incrementi, proprio perché avvenuti in un contesto economico ancora non scevro di difficoltà, premiano l’attenzione della Società volta a cogliere, in primo luogo, le occasioni di mobilità determinate dai maggiori flussi generati lungo la direttrice Nord – Sud (dall’Europa verso il mare) e dagli eventi promossi dal territorio (tra gli altri, a titolo esemplificativo, manifestazione cicloturistiche, mercatini di Natale, promozione di prodotti enogastronomici, iniziative comunali e progetti transfrontalieri). Ciò ha richiesto la predisposizione di una serie coordinata di azioni di marketing, di comunicazione e di una rete di collaborazioni che hanno permesso di connettere al meglio la Regione e le città europee e di intercettare flussi crescenti di una domanda di mobilità non tradizionale, sia di scala europea sia locale.

Le azioni di promozione sono state poste in diretta relazione con i progetti animati da soggetti territoriali, quali i Comuni, musei, scuole e centri di culturali, parchi, comitati, associazioni ciclistiche e sportive, le imprese.

L’insieme delle azioni descritte ha concorso alla formazione di una clientela consapevole, in grado cioè di cogliere ed apprezzare il cambiamento dell’offerta di trasporto e, di riflesso, a consolidare le abitudini all’uso del trasporto pubblico da parte delle persone e a muoversi privilegiando l’approccio alla mobilità di tipo intermodale.

Comportamento della concorrenza

Il settore del trasporto delle persone è caratterizzato dalla produzione di servizi paralleli, effettuati da soggetti diversi, in alcuni casi assai concorrenziali e poco integrati fra loro, oppure privi di logica di risultato, capaci cioè di rispondere agli obiettivi della migliore accessibilità ai luoghi e dell’ottimizzazione delle attività.

La situazione che si presenta è la seguente:

- ✓ sulla direttrice Udine - Cividale del Friuli, dove intervengono (i) FUC s.r.l. attraverso la fornitura di servizi ferroviari (costituiti da 48 corse/giorno, con un cadenzamento pari a 30’ nelle fasce di punta e 60’ nelle fasce di morbida), (ii) e il gruppo ArrivaDB, per l’erogazione di servizi di autolinea (caratterizzati da altrettanta se non superiore frequenza) in applicazione del Contratto di Servizio per il TPL gomma regionale;
- ✓ sulla direttrice Udine – Villach, dove intervengono (i) Trenitalia S.p.A. nella svolgimento dei servizi ferroviari tra Trieste e Tarvisio, anche mediante l’utilizzo del nuovo materiale rotabile trasferito dalla Regione e adibito al trasporto delle biciclette, in applicazione del Contratto di Servizio per il TPL ferro regionale, (ii) il gruppo ArrivaDB che, in particolare, sulla tratta Udine – Tolmezzo assicura collegamenti particolarmente frequenti tra i due nodi, (iii) e FUC s.r.l. che eroga il servizio ferroviario transfrontaliero treno + bici.

La situazione è cambiata positivamente con l’assegnazione del nuovo Contratto di Servizio decennale per il TPL gomma regionale, che porterà ad una accelerazione dei livelli di integrazione ferro-gomma.

Si evidenzia inoltre che la volontà di integrazione del ferro-gomma, si è realizzata attraverso un “Piano sperimentale di integrazione tariffaria” congiunto FUC - ArrivaDB che consentirà, per gli abbonati delle due Aziende, di fruire congiuntamente dei servizi ferroviari sulla tratta Udine-Cividale, del servizio su gomma offerto da SAF sia per l’utenza delle Valli del Cividalese che per quella del circuito urbano di Udine.

Con la Delibera Tariffe n. 2658 dd. 28.12.2017 l’Amministrazione Regionale ha accolto integralmente tale proposta.

Nel corso del 2017 è stata rinnovata la partnership con il gruppo ArrivaDB volta a promuovere il servizio estivo treno + bus + bici, lungo la direttrice Villach – Grado – Mare Adriatico, e a far conoscere agli utenti i reciproci orari e coincidenze.

Quanto al settore cargo, sono proseguite le collaborazioni con le imprese regionali private e pubbliche InRail e Alpe Adria, ai fini dello svolgimento delle attività di trazione e di impiego dei 52 carri pianale.

Clima sociale, politico e sindacale

FUC s.r.l. opera in un clima esterno sociale, politico e sociale sostanzialmente stabile.

La missione aziendale, l'evoluzione dei modelli organizzativi e il raggiungimento degli obiettivi hanno richiesto una costante interlocuzione con le RSA, che la Società ha perseguito informando costantemente delle situazioni in corso e contrattando impegni e scadenze.

Le relazioni con le rappresentanze dei lavoratori sono una delle condizioni per ottenere una buona gestione operativa e, coerentemente, nel corso dell'anno sono state potenziate alcune attività ed implementati alcuni Accordi di 2° livello, che hanno riguardato le seguenti aree:

- ✓ area "Servizi merci e viaggiatori sulla rete RFI" – riformulazione dell'indennità merci per i servizi effettuati su rete RFI, per regolamentare l'attività e corrispondere a situazioni commerciali che nel frattempo si sono evolute.
- ✓ adeguamenti parametrali, determinati dall'applicazione del Contratto nazionale e per corrispondere all'evoluzione dei profili professionali aziendali e delle responsabilità derivanti anche dall'adozione del nuovo Organigramma divisionale.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Di seguito viene fornita una breve analisi dei dati di bilancio della Società relativamente all'esercizio 2017 e precedente.

Dalla tabella sotto riportata si evince come il risultato di esercizio si mantenga su valori costanti, nonostante la riduzione del valore della produzione. Alla fine della comparazione dei dati con le annualità precedenti, si precisa che nel computo del totale-ricavi sono state prese in considerazione, come già fatto lo scorso esercizio, anche le quote di contributo in conto impianti, in considerazione sia delle nuove disposizioni introdotte dal D.lgs. 139/15 sia del fatto che tra i costi sono allocati gli ammortamenti corrispondenti.

Anno	Ricavi-Valore della produzione	Margine operativo lordo	Risultato ante imposte	Risultato d'esercizio
2017	8.082.489	537.511	443.364	289.274
2016	8.743.586	912.648	436.353	245.081
2015	7.992.790	623.329	508.543	282.392

Tab. 6. Andamento della gestione – esercizi 2017-2015

Commento ed analisi degli indicatori di risultato

Nei paragrafi che seguono vengono separatamente analizzati l'andamento economico, patrimoniale e finanziario, della Società con l'utilizzo di specifici indicatori di risultato. Gli indicatori di risultato, economici e finanziari, sono ricavati direttamente dai dati di bilancio, previa riclassificazione del medesimo, mantenendo inalterati rispetto al passato i criteri e pertanto, il conto economico è stato riclassificato secondo il criterio del valore aggiunto e lo stato patrimoniale mediante il criterio finanziario.

Principali dati economici

Si riporta il Conto Economico della Società riclassificato secondo la normativa CEE:

CONTO ECONOMICO	31/12/2017	31/12/2016	Differenza
VALORE DELLA PRODUZIONE	8.082	8.744	-662
Costi per materie prime	433	435	-2
Costi per servizi	2.037	1.719	318
Costi godimento beni di terzi	896	919	-23
Costi per il personale	2.821	2.859	-38
Ammortamenti e svalutazioni	1.367	2.022	-655

Altri costi	75	354	-279
COSTI DELLA PRODUZIONE	7.629	8.308	-679
DIFF. VALORE E COSTI DI PROD.	453	436	17
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-10	0	-10
RIVALUTAZIONI/SVALUTAZIONI	0	0	0
RISULTATO ANTE IMPOSTE	443	436	7
Imposte	154	191	-37
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	289	245	44

Tab.7. Conto Economico – esercizi 2017-2016 (valori in migliaia di euro)

L'esercizio appena concluso evidenzia un'importante contrazione dei ricavi dovuta principalmente alla riduzione dei ricavi derivanti dal trasporto merci e solo in parte "compensata" dall'incremento dei contributi in conto esercizio di competenza dell'esercizio. Inoltre, si è verificato un incremento dei costi operativi dovuto soprattutto all'aumento delle manutenzioni ordinarie rese necessarie sul materiale rotabile nel corso dell'anno. Nonostante questo saldo negativo, il risultato dell'esercizio si è mantenuto in linea con quello degli esercizi precedenti, anche perché nell'esercizio 2017, non si sono verificati costi di natura straordinaria come, invece era accaduto nel precedente anno.

La Tabella evidenzia il confronto del Conto Economico riclassificato a valore aggiunto con quello dell'esercizio precedente (in migliaia di euro):

CONTO ECONOMICO	31/12/2017	31/12/2016	Differenza
Ricavi netti	5.398	6.152	-754
+ Incremento immobilizzazioni	191	0	191
+ Contributi in conto esercizio	1.054	664	390
VALORE DELLA PRODUZIONE	6.643	6.816	-173
Acquisti netti	433	435	-2
Variazioni rimanenze	-82	-28	-54
CONSUMI NETTI	351	407	-56
Costi per servizi	2.926	2.638	288
VALORE AGGIUNTO	3.366	3.771	-405
Costo del lavoro	2.829	2.859	-30
MARGINE OPERATIVO LORDO	537	913	-376
Contributi in c/impianti (+)	1.275	1.729	-454
Ammortamenti immobilizzazioni (-)	1.367	1.838	-471
Svalutazioni del circolante (-)	0	184	-184
Accantonamenti operativi per rischi e oneri (-)	70	71	-1
MARGINE OPERATIVO NETTO	375	548	-173
Saldo ricavi/oneri diversi	78	-112	190
EBIT	453	436	17
Proventi finanziari	0	1	-1
Oneri finanziari	10	1	9
UTILE CORRENTE	443	436	7
+/- Plus/minusvalenze realizzo	0	0	0
+/- Ripristini di valore/svalutazioni di attività	0	0	0
RISULTATO RETTIFICATO ANTE IMPOSTE	443	436	7
Imposte nette sul reddito	154	191	-37
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	289	245	44

Tab. 8. Conto Economico Riclassificato a valore aggiunto esercizi 2017 – 2016 (valori in migliaia di euro)

Per la riclassificazione del conto economico si è scelto lo schema "a valore aggiunto" in quanto è il più utilizzato quando si dispone esclusivamente dei dati del bilancio civilistico. Del bilancio mantiene la struttura scalare che,

partendo dai ricavi giunge alla determinazione del risultato d'esercizio passando attraverso risultati reddituali intermedi. Tale struttura del conto economico indica il risultato che deriva dalla reale attività caratteristica dell'azienda, senza le variazioni dipendenti da fattori esterni o di gestione aziendale. E' necessario tenere presente che la società, svolgendo attività di trasporto pubblico locale e avendo in corso degli accordi, tra cui un contratto di servizio, con l'unico socio, la Regione FVG, iscrive tra i ricavi di vendita, sia i corrispettivi derivanti dal contratto di servizio sottoscritto con la Regione FVG sia i contributi in conto esercizio derivanti dagli enti pubblici di competenza ed iscritti tra i ricavi come previsto dai documenti OIC. Inoltre, la società effettua, rimanendo nei limiti imposti dalla Legge Madia per le società in house, anche prestazioni "sul mercato", generando ricavi di vendita "puri". Le analisi che verranno proposte nel prosieguo devono tenere conto dell'esistenza delle sovvenzioni pubbliche di cui gode la società e della loro incidenza sugli indici di bilancio.

Il primo risultato intermedio è dato dal "Valore Aggiunto" al lordo dei costi del personale e può essere considerato un primo indicatore di risultato operativo. Esso indica l'ammontare di ricavi residui a disposizione della società per remunerare i fattori produttivi interni: esprime la capacità della società di creare, con i propri processi produttivi, nuova e maggiore ricchezza rispetto ai fattori produttivi acquistati da terzi e consumati. Questo valore se rapportato al fatturato indica la capacità dell'azienda di autofinanziarsi tramite la produzione di liquidità derivante dall'attività operativa.

Sottraendo dal "Valore aggiunto" il costo del personale si ottiene il Margine operativo Lordo (MOL). Il MOL al netto di ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti, genera un risultato che esprime la redditività che la società è in grado di conseguire esclusivamente tramite l'attività caratteristica, senza considerare gli effetti della gestione finanziaria, straordinaria e fiscale. E' un indicatore che sintetizza le reali potenzialità dell'attività svolta dall'azienda. Il margine operativo lordo esprime il valore del reddito operativo al lordo degli ammortamenti e degli accantonamenti. Il MOL non è influenzato dalle politiche di bilancio realizzate attraverso la manovra degli ammortamenti e degli accantonamenti, politiche che possono cambiare nel corso degli anni. Nell'esercizio in corso questo margine ha visto un'importante contrazione dovuta principalmente dalla riduzione dei ricavi ottenuti sul mercato (cargo) compensata solo in parte dai contributi erogati dalla Regione FVG.

Come è noto, nonostante talvolta si attribuisca lo stesso significato a MOL ed EBIT, esistono delle differenze: il margine operativo lordo (MOL) è un indicatore di redditività che evidenzia il reddito di un'azienda basato solo sulla sua gestione caratteristica al lordo, quindi, di interessi (gestione finanziaria), tasse (gestione fiscale), deprezzamento di beni e ammortamenti e delle poste non caratteristiche, l'EBIT, invece, rappresenta l'utile prima degli interessi passivi e delle imposte. E' importante sottolineare a tal proposito, che a seguito delle novità introdotte dal D.lgs. 139/2015 vi è stata l'eliminazione delle componenti straordinarie, pertanto, tali voci sono riclassificate per natura e non in una categoria a se stante. Nella riclassificazione qui proposta, l'EBIT è considerato al netto degli Altri ricavi e proventi e degli Oneri diversi di gestione, e permette di comprendere immediatamente se l'attività dell'impresa sarebbe in grado di remunerare attraverso la gestione finanziaria il capitale preso in prestito da terzi e parimenti apprezzare il peso della componente finanziaria sulla realizzazione dell'oggetto sociale. L'EBIT della società presenta nel tempo un andamento tendenzialmente costante, come si evince dalla tabella sotto riportata.

2015	2016	2017
488	436	453

Tab. 9. Indicatori Economici, EBIT – esercizi 2017-2016-2015 (valori in migliaia di euro)

Infine, se al reddito operativo si sommano algebricamente gli altri costi e ricavi d'esercizio, il risultato patrimoniale, quello finanziario e quello fiscale si ottiene il reddito d'esercizio.

Principali dati patrimoniali

Lo Stato patrimoniale riclassificato CEE della Società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente:

STATO PATRIMONIALE	31/12/2017	31/12/2016	Differenza
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO			
CREDITI VERSO SOCI P/VERS.	0	0	0

IMMOBILIZZAZIONI			
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	126	108	18
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	6.789	7.592	-803
IMMOBILIZZAZIONI FINANZ.	1	1	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	6.917	7.701	-784
ATTIVO CIRCOLANTE			
RIMANENZE	376	294	82
CREDITI (Att. circ.)	13.164	13.436	-272
DISPONIBILITA' LIQUIDE	2.111	1.432	679
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	15.651	15.162	489
RATEI E RISCONTI ATTIVI	228	278	-50
TOTALE S.P. ATTIVO	22.796	23.141	-345
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO			
PATRIMONIO NETTO	1.495	1.206	289
FONDI PER RISCHI E ONERI	466	395	71
TFR	1.173	1.229	-56
DEBITI	4.125	5.179	-1054
RATEI E RISCONTI PASSIVI	15.538	15.132	406
TOTALE S. P. PASSIVO	22.796	23.141	-345

Tab. 10. Stato Patrimoniale – esercizi 2017- 2016 (valori in migliaia di euro)

La riclassificazione dello Stato Patrimoniale secondo il criterio finanziario è la tecnica comunemente utilizzata per procedere all'analisi di bilancio di un'azienda, in quanto si presenta più semplice ed immediata rispetto a quella basata sul criterio funzionale, del quale tuttavia ne agevola la comprensione.

La riclassificazione dello Stato Patrimoniale secondo il criterio finanziario implica che i valori patrimoniali siano classificati secondo la tempistica di trasformazione in liquidità per gli elementi dell'attivo, e di assorbimento di liquidità per estinzione degli elementi del passivo. Generalmente il periodo preso come riferimento è di 12 mesi.

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO	31/12/2017	31/12/2016	Differenza
LIQUIDITA' IMMEDIATE	2.111	1.432	679
LIQUIDITA' DIFFERITE	13.469	13.845	-376
MAGAZZINO RIMANENZE	376	294	82
ATTIVO CORRENTE (C)	15.880	15.441	439
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	6.789	7.592	-803
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	126	108	18
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	1	1	0
ATTIVO FISSO	6.926	7.700	-774
ATTIVITA' - IMPIEGHI (K)	22.796	23.141	-345
PASSIVO CORRENTE (P)	19.663	18.845	818
PASSIVO CONSOLIDATO	1.638	3.090	-1.452
CAPITALE NETTO (N)	1.495	1.206	289
PASSIVO E NETTO - FONTI	22.796	23.141	-345

Tab.11. Stato Patrimoniale finanziario– esercizi 2017 -2016 (valori in migliaia di euro)

PRINCIPALI INDICATORI

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, c.c. di seguito vengono analizzati alcuni indicatori di risultato scelti tra quelli ritenuti più significativi in relazione alla situazione della società.

INDICATORI ECONOMICI

L'analisi della situazione economica di un'impresa è volta ad accertare la sua capacità di remunerare, in misura congrua, il capitale proprio impiegato nei processi produttivi, ossia il capitale ad essa vincolato a titolo di pieno rischio. L'analisi della redditività permette al soggetto giuridico, proprietario dell'azienda, di controllare l'andamento delle risorse investite nell'attività economica. La scelta di analizzare la redditività netta deriva dalla considerazione che l'impresa, per sopravvivere, deve trovarsi in equilibrio economico. Nel prosieguo si propone una serie di indici i cui fattori provengono dal bilancio riclassificato con le configurazioni (di conto economico a valore aggiunto e di stato patrimoniale) sopra riportate.

ROE (Return On Equity)

Il ROE-Return on equity è l'indice capostipite dell'analisi di redditività netta e segnala la capacità dell'impresa di remunerare adeguatamente, attraverso il reddito di esercizio, il capitale di rischio investito nell'impresa.

Il ROE viene calcolato dal rapporto tra utili e capitale proprio impiegato ed esprime il tasso di rendimento, al netto delle imposte, del capitale proprio. L'indice dovrebbe essere confrontato con il rendimento che si otterrebbe da investimenti a basso rischio (come titoli di Stato, depositi bancari ed investimenti simili) e perché vi sia convenienza, deve essere decisamente maggiore del rendimento alternativo, in quanto dovrebbe compensare anche il rischio di impresa. Esso rappresenta un indicatore di sintesi della convenienza ad investire, in qualità di socio, nell'azienda. Non è possibile stabilire in via generale una misura tale per cui si possa ragionevolmente affermare il raggiungimento della propria soddisfazione economica. Il concetto ha un significato relativo e l'equità viene a dipendere da giudizi di natura soggettiva a loro volta condizionati dalle particolari circostanze spazio-temporali nell'ambito delle quali la valutazione delle condizioni di equilibrio aziendale viene effettuata.

ROI (Return On Investment)

Il ROI (Return On Investment) è un indice utile a valutare la redditività ed efficienza della gestione tipica dell'azienda, al fine di verificare la capacità dell'impresa di remunerare sia il Capitale Proprio che il capitale di Terzi. E' costruito al fine di evidenziare il rendimento che l'azienda ottiene attraverso lo svolgimento dell'attività tipica, dal totale dei capitali investiti nell'azienda. Questo indice si calcola mettendo in relazione il reddito operativo con il **totale dei capitali investiti**. Esprime pertanto il rendimento dell'investimento effettuato nell'attività tipica dell'azienda e sintetizza il rendimento della gestione tipica dell'azienda, in base a tutto il capitale in essa investito (capitale proprio + capitale di terzi), al lordo degli oneri finanziari e degli oneri fiscali.

Il ROI dipende dalla dimensione delle componenti reddituali positive e negative (ricavi e costi) afferenti all'attività tipica aziendale e dal valore degli impieghi caratteristici. Per tale ragione, si può ragionevolmente affermare che la redditività del capitale investito è condizionata in prevalenza dalle politiche industriali seguite dall'azienda (condizionata a sua volta dagli indirizzi operativi attribuiti dall'ente controllante).

Il vantaggio del ROI risiede nell'immediatezza dell'informazione che genera: se il valore del rapporto è positivo, gli investimenti iscritti in bilancio hanno generato un ritorno positivo.

L'indicatore consente di valutare la capacità dell'azienda di remunerare il capitale acquisito, sia sotto forma di capitale proprio che di capitale di credito, facendo leva sulla sola attività caratteristica dell'impresa.

I limiti informativi del ROI, tuttavia, risiedono nel fatto che il suo valore è influenzato da alcune importanti variabili relative alle scelte operate nella redazione del bilancio, quali quelle relative ai criteri di valutazione del magazzino, all'entità degli ammortamenti o accantonamenti stanziati nell'esercizio, alla decisione di capitalizzare determinati costi.

La misura e la variabilità del ROI dipendono da due quozienti, nel quale lo stesso può essere scomposto:

- a) l'indice di redditività delle vendite (ROS) dato dal rapporto tra reddito operativo e ricavi netti di vendita ed esprime la relazione tra i prezzi di vendita e i costi operativi. Indica il grado di remunerazione delle vendite, vale a dire il rendimento percentuale delle alienazioni effettuate nel periodo amministrativo. Esso segnala l'entità dell'utile operativo dopo la copertura dei costi della gestione caratteristica.
- b) l'indice di rotazione del capitale investito (ROT) dato dal rapporto tra i ricavi netti di vendita e il capitale investito. Esso segnala quante volte il capitale investito ritorna in forma liquida per effetto dei ricavi di vendita.

Esprime la capacità del capitale investito di generare ricavi ed è, perciò, indicativo dell'intensità di vendita. Come possiamo facilmente comprendere, più è alto il ROT, maggiore sarà l'efficienza della gestione aziendale, ovvero la sua capacità di fare fruttare gli impieghi. Chiaramente, il risultato del ROT dipenderà anche da altri aspetti, che non necessariamente sono legati a ragioni di efficienza. Gli impieghi, ovvero il capitale investito, possono essere di natura diversa da impresa a impresa, così come di anno in anno all'interno della stessa realtà produttiva. Ora, se gli impieghi dovessero risultare sbilanciati in favore delle immobilizzazioni, potremmo ottenere un ROT tendenzialmente basso e persino inferiore all'unità, mentre se fossero sbilanciati in favore del capitale circolante, dovremmo assistere a un ROT più elevato. Essendo tale indice legato alla possibilità di incrementare i servizi a parità di costi non sembra che il suo miglioramento sia percorribile a meno che non si decida di affidare nuovi servizi e rimodulare al ribasso il costo di quelli esistenti.

Gli indici di redditività netta	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
ROE-Return on equity: (RN/N) <i>risultato netto d'esercizio/Patrimonio netto</i>	19,35%	20,33%	29,40%
ROI-Return on investment: (EBIT/K) <i>risultato operativo globale/capitale investito</i>	1,99%	1,88%	2,38%
ROS-Return on sales: (MO/R) <i>Margine operativo/Ricavi di vendita</i>	8,08%	13,39%	-
ROT- rotazione del capitale investito <i>Ricavi di vendita/Capitale investito</i>	29,14%	29,45%	-

Tab. 12. Indici di redditività netta– esercizi 2017-2016-2015

INDICATORI PATRIMONIALI

Margine di Struttura Primario e Secondario

Il "margine di struttura" è rappresentato dalla differenza fra il patrimonio netto e l'attivo a medio e lungo termine. La logica di questo margine risiede nel fatto che una situazione ideale, sul piano del rapporto fra impieghi e fonti, si ha quando l'attivo immobilizzato è "coperto" da fonti durevoli (rappresentate dai mezzi propri non destinati alla distribuzione). Il margine di struttura indica la capacità dei mezzi propri di coprire il fabbisogno durevole, rappresentato dalle attività a medio e lungo termine.

Se il margine è positivo significa che il capitale proprio copre tutto il fabbisogno durevole. Se è negativo significa che una parte del fabbisogno è coperto dai debiti.

Nel caso specifico, poiché la Società è strutturata con contributi erogati da parte della Regione Friuli Venezia Giulia e da parte del Ministero, non si ritiene utile analizzarli.

GLI INDICI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE

Gli indici di solidità patrimoniale consentono di misurare la solvibilità di un'azienda. Si riportano due degli indicatori di immediata interpretazione.

Indice di Autonomia Finanziaria

Il capitale proprio rappresenta le risorse finanziarie dell'impresa, cioè il patrimonio netto, e il capitale investito corrisponde al totale attività, cioè all'ammontare complessivo degli investimenti patrimoniali, immobilizzati e circolanti, effettuati sia con risorse interne che di terzi.

Tanto più elevato è il valore dell'indice, tanto più l'impresa si autofinanzia e tanto meno ricorre a fonti esterne di finanziamento.

Indice di indipendenza da terzi

L'indice di indipendenza da terzi rappresenta l'incidenza dei mezzi di terzi rispetto ai propri nel finanziare gli impieghi a breve e a lungo dell'impresa e la conseguente sua solidità finanziaria.

Gli indici di solidità patrimoniale	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
Indice di autonomia finanziaria: N/K	0,06	0,05	0,04
Indice di indipendenza: N/Debiti	0,07	0,05	0,04

Tab.13. Indici di solidità patrimoniale – esercizi 2017-2016-2015

INDICATORI DI LIQUIDITA'

L'analisi della situazione di liquidità mira ad evidenziare, attraverso gli indici di liquidità, in quale misura la composizione impieghi - fonti sia in grado di produrre, nel breve periodo, equilibrati flussi finanziari. Si mira ad accertare se i flussi di cassa coprono il fabbisogno monetario legato agli impieghi di breve periodo.

Indice di disponibilità

L'indice di disponibilità evidenzia la capacità dell'azienda di far fronte agli impegni di breve periodo mediante gli impieghi di breve periodo. Esso mette in rapporto l'attivo corrente con il passivo corrente. Trova un importante limite nella presenza tra i suoi componenti principali delle rimanenze di magazzino. I valori sono simili nel triennio 2015-2017 e dimostrano la presenza di un rapporto in cui le attività correnti non sono in grado di soddisfare le passività correnti.

Indice di liquidità primaria

L'indice di liquidità primaria mette in rapporto le attività correnti al netto del magazzino con le passività correnti. La presenza delle voce rimanenze nel calcolo dell'indice di disponibilità rappresenta un elemento che toglie affidabilità a questo indicatore. E' per questo motivo che viene calcolato il quoziente di liquidità, che è dato, per l'appunto, dal rapporto tra la somma delle disponibilità liquide e delle disponibilità differite e il passivo corrente: Esso, esprime la capacità di far fronte ai debiti a breve utilizzando le disponibilità a breve, senza considerare le scorte di magazzino. E' considerato soddisfacente un indice vicino a uno, infatti un indice pari a 1 equivale a una situazione di buon equilibrio finanziario, in quanto consente all'azienda di fronteggiare tranquillamente gli impegni a breve, senza tenere conto del magazzino che per sua natura, risulta essere a bassa rotazione e può avere difficoltà di realizzo. Un valore inferiore segnala problemi di solvibilità nel breve periodo (liquidità se > 1; illiquidità se <1). Questo rapporto fornisce la capacità dell'azienda di fare fronte agli esborsi finanziari a breve con le sole liquidità disponibili.

I valori di questo indice devono essere analizzati ed interpretati nel caso in cui tra le disponibilità differite sono ricompresi anche valori di crediti pagati con notevole ritardo. Se fossero disponibili i dati riguardanti le scadenze dei crediti e dei debiti a breve, sarebbe possibile calcolare un indice più preciso che confronta le liquidità immediate ed i debiti di prossima scadenza (entro un mese).

Gli indici di liquidità	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
Quoz. di disponibilità: C/P	0,81	0,82	0,77
Liquidità secondaria: I+L/P	0,80	0,80	0,76
liquidità immediate/P	0,11	0,08	0,07

Tab. 14. Indicatori di Liquidità – esercizi 2017-2016-2015

INDICATORI DI PRODUTTIVITA'

Costo del Lavoro su Ricavi

Misura l'incidenza del costo del lavoro sui ricavi delle vendite: l'indice in questione rappresenta la capacità dell'azienda di coprire i costi delle risorse umane con le vendite.

Vista la struttura e l'attività della Società, tale indice è importante poiché permette di valutare quanta parte dei ricavi è assorbita dal costo del personale. Minore è la percentuale, maggiore è la produttività dimostrata.

Nell'esercizio in corso l'indice sconta la contrazione del valore della produzione, nonostante la riduzione del costo del lavoro, rilevata in termini assoluti.

Il trend dei valori decrescenti evidenziano il circolo virtuoso dei comportamenti aziendali, esito di alcune strategie avviate nei precedenti esercizi. Una diminuzione di questa quota significa che l'azienda è riuscita a incrementare la redditività, in quanto l'aumento del volume d'affari è più elevato di quello del costo del personale. L'andamento della produttività aziendale è sintetizzato dalla seguente tabella:

Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
37,75 %	34,92 %	35,15 %

Tab. 15. Costo del Lavoro sui Ricavi – esercizi 2017-2016-2015

Informazioni relative alle relazioni con l'ambiente

La Società ha svolto la propria attività nel pieno rispetto delle disposizioni in materia di tutela dell'ambiente.

Informazioni relative alle relazioni con il personale

La Società adotta il CCNL Autoferrotranvieri ed Internavigatori che regolamenta gli istituti propri della contrattazione nazionale e fissa, nei limiti specificatamente previsti, l'area di competenza aziendale, allo scopo di consentire una maggiore aderenza della disciplina contrattuale a talune proprie della Società; adotta altresì accordi di secondo livello, stipulati per la gestione di specifiche problematiche.

Ad integrazione di quanto riferito in Nota Integrativa, *“Altre Informazioni, Dati sull'occupazione”*, si precisa che la composizione del personale diretto movimentato dalla Società, nel corso del 2017, è stata di n.61 uomini e n.7 donne. Il turnover nell'anno è stato di 10 cessazioni e 5 nuove assunzioni.

A chiarimento della composizione del personale impiegato in FUC srl, si segnala che la Società si occupa di eseguire sia le attività proprie dell'Impresa Ferroviaria (IF), sia quelle del Gestore dell'Infrastruttura (GI), così a partire dal 15 gennaio 2017.

Alla data del 31.12.2017, oltre a n. 58 unità dirette, l'azienda utilizza n. 12 unità lavorative con rapporti di lavoro diversi da quello dipendente (formatori-istruttori, personale in distacco, personale somministrato, altri collaboratori co.co.co).

La figura professionale del formatore-istruttore è inserita in Azienda con la tipologia di contratto co.co.co, poiché esterna, come previsto dalle normative in vigore, ovvero dalle Linee Guida per il rilascio del Certificato di Sicurezza, del 23 marzo 2010, e dal Decreto 14/2009 *“Norme per lo svolgimento degli istruttori e degli esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza”*.

I *“formatori-istruttori”* impiegati nelle attività dell'azienda sono pari a n. 6 unità e fanno capo ai seguenti ambiti:

- ✓ formazione e accompagnamento treno;
- ✓ verifica;
- ✓ normativa e regolamenti della linea sociale e Segreteria Tecnica;
- ✓ supporto alla funzione *“linea e fabbricati”* (armamento e sede);
- ✓ supporto alla funzione *“linea e fabbricati”* (impianti elettrici e di segnalamento); quest'ultima collaborazione è iniziata nel mese di agosto 2018. L'inserimento di tale figura si è resa necessaria al fine di elaborare la documentazione relativa al piano di manutenzione degli impianti di segnalamento, di telecomunicazioni, luce e forza motrice delle stazioni e fermate della linea sociale, finalizzata all'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza per la Divisione GI ai sensi del DM 05/08/2016, rilasciata dall'ANSF;
- ✓ supporto tecnico per la realizzazione del sistema di sicurezza SCMT.

Sono inoltre stati inseriti due operatori in distacco da altra impresa ferroviaria (con abilitazioni su rete RFI), per sopperire alle esigenze di verifica, formazione e accompagnamento treni, cogenti all'espletamento dei servizi Mi.Co.Tra. e cargo.

Le unità in forza al 31.12.2017, con contratto di somministrazione di lavoro, sono quattro (di cui n. 3 operatori ausiliari per attività di hostess/steward per il servizio Mi.Co.Tra. e per attività di controlloria ed assistenza sulla linea sociale e n. 1. operatore a supporto della sala operativa).

Nel corso del 2017 si sono registrate n. 11 unità lavorative in uscita, ovvero:

- ✓ n. 7 macchinisti (di cui 6 con abilitazioni alla rete RFI e 1 con abilitazione sulla sola linea sociale);
- ✓ n. 1 steward (per il servizio Mi.Co.Tra.) con contratto a tempo determinato;
- ✓ n. 1 addetto alla segreteria tecnica della Divisione IF, nonché macchinista con abilitazioni sulla rete RFI;
- ✓ n. 1 quadro impiegatizio responsabile dell'ufficio legale;
- ✓ n. 1 operatore ausiliario con rapporto di lavoro somministrato.

Al fine di sopperire alla mancanza di personale, la Società ha optato per ripristinare, almeno parzialmente, le risorse umane necessarie per il funzionamento dell'Azienda. Sono state così riportate in Società 10 unità lavorative, in parte utilizzando l'esistente graduatoria costituita con la procedura concorsuale svolta nel 2015, in modo da assumere:

- ✓ n. 1 manovratore, nel mese di febbraio;
- ✓ n. 4 manovratori, nel mese di agosto.

Ed in parte, attraverso l'utilizzo di rapporti di lavoro somministrato (gennaio, aprile), con cui sono state acquisite ulteriori 5 unità:

- ✓ n. 1 operatore di sala operativa;
- ✓ n. 4 operatori ausiliari.

Formazione delle risorse umane

Anche durante l'esercizio 2017 la Società ha continuato ad adoperarsi al fine di ottemperare alle necessità formative aziendali, sia di carattere cogente (es: salute e sicurezza dei lavoratori, aggiornamento delle competenze del personale operante nel settore del trasporto ferroviario..), sia per favorire la crescita professionale individuale. A tal fine ha programmato una serie di interventi formativi presso le proprie sedi (Udine e Cividale del Friuli) e presso Enti di formazione accreditati. La Società è ricorsa a contributi nazionali ed attingendo alle risorse accantonate in "Fondo Impresa" al fine di coprire i piani formativi.

Indicatori sul personale

Nel corso del 2017:

- ✓ è cessato il rapporto di lavoro con 10 agenti;
 - ✓ sono stati assunti cinque nuovi agenti;
 - ✓ l'anzianità media del personale al 31/12/2017 risulta essere di 14,14 anni (considerando l'anzianità convenzionale che alcuni dipendenti si trascinano dalle precedenti gestioni)
- | | |
|------------------------------------------------|-----|
| ✓ gg di assenza per malattia nell'anno | 794 |
| ✓ gg di assenza per infortunio | 27 |
| ✓ gg di assenza per maternità obbligatoria | 0 |
| ✓ gg di assenza per permesso allattamento | 0 |
| ✓ gg di assenza per congedo parentale | 91 |
| ✓ gg di assenza congedo obbligatorio padre | 2 |
| ✓ gg di assenza per permesso malattia figli | 3 |
| ✓ gg di assenza per donazione sangue | 26 |
| ✓ gg di assenza per congedo matrimoniale | 0 |
| ✓ gg di assenza per permesso L104/94 | 51 |
| ✓ gg di assenza per sciopero | 0 |
| ✓ gg di assenza per aspettativa non retribuita | 0 |
| ✓ gg di assenza per permessi protezione civile | 0 |

✓ n. permessi legge 53/2000 (lutto)	15
✓ gg di assenza per sospensione disciplinare	17

Il totale delle maestranze al 31/12/2017 ammonta complessivamente a 70 unità, suddiviso come riportato nella tabella seguente:

COMPOSIZIONE RISORSE UMANE	ADDETTI al 31/12/2017	ADDETTI al 31/12/2016
personale effettivo - compreso DE e Responsabile Divisione GI *	58	63
personale in formazione lavoro - PIPOL	0	1
personale interinale	4	0
personale distaccato da altre aziende**	2	2
formatori - istruttori con contratto co.co. a progetto***	6	4
TOTALE	70	70

Tab 16. Composizione delle Risorse Umane – esercizi 2017 - 2016

* il Direttore di esercizio (DE) che ricopre anche il ruolo di Responsabile della Divisione Gestore infrastruttura (GI) è inserito con contratto a tempo determinato, n°56 diretti sono inseriti con contratto a tempo indeterminato, n° 1 diretto inserito con contratto a tempo determinato;

** n.2 agenti sono "distaccati" da altra impresa fino alla data del 30/06/2018;

*** n° 4 formatori-istruttori cogenti per il funzionamento della Società secondo le Direttive previste dall'ANSF;

n° 1 figura di supporto tecnico per la realizzazione del Sistema di sicurezza SCMT;

n° 1 figura di supporto tecnico (durata: agosto 2017 - marzo 2018) all'elaborazione della documentazione relativa al piano di manutenzione degli impianti di segnalamento, di telecomunicazioni, luce e forza motrice delle stazioni e fermate della linea sociale, finalizzata all'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza per la Divisione GI ai sensi del DM 05/08/2016, rilasciata dall'ANSF.

Si precisa inoltre che la Società, dopo un'attenta valutazione dei criteri di imputazione dei costi alle diverse divisioni previsti dal "Regolamento contabile", approvato con Delibera dell'Amministratore Unico dd. 08/07/2016, effettuata alla luce del riordino normativo previsto dal Decreto Legislativo n.175/2016, Decreto 05/08/2016 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in attuazione del D.lgs. n. 112/2015-RECAST, linee guida ANSF sui contenuti di applicazione del D.lgs. n. 112, ritiene che i criteri tecnico-contabili e metodologici già adottati nel bilancio di esercizio 2016 possano essere interamente applicabili anche all'esercizio 2017.

COSTO AZIENDA DELLE RISORSE UMANE						
DESCRIZIONE	RACCORDO CON SCHEMI DI BILANCIO	COSTO AZIENDA 2017	N° ADDETTI al 31/12/17	% 2017-2016	COSTO AZIENDA 2016	N° ADDETTI al 31/12/16
DIRIGENTE	B9, lett. a,b,c	111.559,61	1	-5,00%	117.436,61	1
PERSONALE FUC DIRETTO*	B9, lett. a,b,c	2.464.430,75	57	-5,90%	2.618.878,34	62
FORMATORI-ISTRUTTORI**	B7	191.016,24	6	30,61%	146.245,83	4
FORMATORE CARGO	B7	-	0	-100,00%	13.095,51	0
PERSONALE INTERINALE***	B9, lett. a,b	106.096,25	4	100,00%	-	0
PERSONALE DISTACCATO****	B7 (costo)-B9 (Inail)	34.978,95	2	-70,71%	119.424,33	2
LAVORO ACCESSORIO (VOUCHER)	B7	-	0	-100,00%	1.320,00	0
FORMAZIONE LAVORO (PROG. PIPOL)	B7	119,96	0	-91,71%	1.447,39	1
A) TOTALE COSTO AZIENDA DEL PERSONALE		2.908.201,76	70	-3,63%	3.017.848,01	70
B) CONTRIBUTI A CREDITO SU COSTI DIPENDENTI*****	A5, lett. a	- 297.185,20	//	17,90%	- 252.057,34	//
GRANTOTALE A)-B)		2.611.016,56		-5,60%	2.765.790,67	
DETTAGLIO DEL PERSONALE ASSUNTO TRAMITE PROCEDURA DI MOBILITA' OBBLIGATORIA INTERSOCIETARIA	B9, lett. a,b,c	76.852,99	2	11,24%	69.084,79	2

AVVERTENZE

In conformità agli schemi forniti dalla Regione FVG, relativi alle comunicazioni periodiche di monitoraggio della spesa del personale, il costo relativo al personale, rappresentato in tabella, non è comprensivo degli oneri relativi alle "missioni".

NOTE

*Nonostante gli oneri derivanti dalla ri-parametrizzazione di alcune unità aziendali e l'aumento legato al rinnovo contrattuale nazionale, il costo azienda del personale diretto è diminuito in valore assoluto ed anche come valore pro capite. Ciò per effetto della variazione di composizione quantitativa e qualitativa dell'organico aziendale rispetto all'esercizio precedente: infatti, le 10 cessazioni e le 5 assunzioni intervenute in corso d'anno hanno comportato una diminuzione di personale qualificato (ad esempio macchinisti) e un incremento di personale meno qualificato a livello di parametro contrattuale (ad esempio manovratori), determinando risparmi di costo.

** Nell'esercizio sono state inserite n. 1 co.co.co. a supporto della funzione "linea e fabbricati-impianti elettrici e di segnalamento" e n. 1 co.co.co quale supporto tecnico per la realizzazione del sistema di sicurezza SCMT. L'inserimento della prima figura è finalizzato all'attuazione di alcune attività indifferibili legate all'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza dall'ANSF. La seconda figura è invece indispensabile per supportare la struttura nella realizzazione del sistema di sicurezza SCMT.

***Nel corso del 2017 sono stati inseriti con contratto di somministrazione lavoro n. 1 operatore a supporto della sala operativa e n. 4 operatori ausiliari per attività di hostess/steward per il servizio Mi.Co.Tra. e per attività di controlloria ed assistenza sulla linea sociale (l'inserimento di tali ultime figure è finalizzato al rispetto della composizione dell'equipaggio sia in termini di sicurezza che di customer care, controlloria a bordo treno e continua assistenza agli utenti). Si segnala che uno dei quattro operatori ausiliari è cessato in corso d'anno.

**** Si precisa che nel 2017 le 2 unità in distacco da altra azienda sono state impiegate per 5 mesi (12 mesi nel 2016).

***** Tale voce è la sommatoria dei crediti vs. Regione FVG ai sensi della L.58/2005 per la corresponsione del contributo per la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione del contratto nazionale addetti T.P.L. relativo al biennio 2004-2007; dei crediti vs. Regione FVG ai sensi della L.296/2006 per la corresponsione del contributo erariale relativo al rinnovo contratto biennio 2004-2007; dei crediti vs. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della L.47/2004 per la corresponsione del contributo erariale relativo agli aumenti contrattuali stabiliti dall'accordo siglato il 20.12.2003.

COSTO AZIENDA DEGLI ORGANI SOCIALI						
DESCRIZIONE	RACCORDO CON SCHEMI DI BILANCIO	COSTO AZIENDA 2017	N° al 31/12/17	% 2017-2016	COSTO AZIENDA 2016	N° al 31/12/16
AMMINISTRATORE UNICO	//	32.057,24	1	14,49%	28.000,19	1
SIINDACO UNICO	//	4.160,00	1	0,00%	4.160,00	1

NOTE

Con riferimento alla voce "Amministratore", si specifica che l'importo rappresentato in tabella è comprensivo del solo compenso lordo e dei relativi oneri sociali (non sono state quindi considerate le "missioni"). Nel corso del 2016 la società ha provveduto a recuperare le somme in più erogate all'Amministratore Unico nel 2015, come da indicazioni regionali contenute nel verbale di assemblea di data 29/07/16.

Tab.17. Costo aziendale delle Risorse Umane – esercizi 2017 - 2016

Composizione al 31/12/2017	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altre tipologie
<i>Uomini (numero)</i>	1	0	12	39	1 Co.Co.Co. 6 Co.co.pro.
<i>Donne (numero)</i>	0	2	2	2	
<i>Età media</i>	65,92	48,31	48,84	42,42	
<i>Anzianità lavorativa</i>	3,83	12,58	18,10	12,32	
<i>Contratto a tempo indeterminato</i>	0	2	14	40	
<i>Contratto a tempo determinato</i>	1	0	0	1	
<i>Titolo di studio: laurea</i>	1	2	3	4	
<i>Titolo di studio: diploma</i>	0	0	9	31	
<i>Titolo di studio: licenza media</i>	0	0	2	6	

Tab. 18. Composizione delle risorse umane - esercizio 2017

MODALITÀ RETRIBUTIVE	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altre tipologie
<i>Retribuzione media lorda annua *</i>	€ 80.165,00	€ 43.062,37	€ 37.612,29	€ 28.486,62	
<i>Retribuzione media lorda annua altre tipologie – Co.Co. Pro</i>					€ 35.873,35
<i>Retribuzione media lorda annua altre tipologie – Co.Co.Co.(Amministratore Unico)</i>					€ 26.280,00

(*) inclusi una tantum, PDR, rinnovi contrattuali ed elementi accessori

Tab. 19. Modalità retributive - esercizio 2017

NUMERO MEDIO DIPENDENTI – ESERCIZIO 2017						
QUALIFICAZIONE	Apprendisti	Operai	Impiegati	Quadri	Dirigenti	TOTALE
<i>Numero medio</i>	0,00	40,92	14,03	2,17	1,00	58,12

Tab. 20. Numero medio dipendenti - esercizio 2017

Certificazioni aziendali

ISO UNI EN 9001:2008, UNI EN 13816:2002, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN ISO 14001:2004

La Società, nel corso dell'anno, ha attivato l'iter di revisione delle procedure relative alla linea sociale Udine-Cividale del Friuli e al servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. Udine – Villaco, ai sensi delle nuove linee guida e alla luce del nuovo assetto organizzativo divisionale adottato da FUC.

Nell'ultimo trimestre sono stati espletati gli audit annuali di rinnovo dei sistemi di certificazione BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN ISO 14001:2004 e gli audit di sorveglianza dei sistemi di certificazione UNI EN 13816:2002 e ISO UNI EN 9001:2008. Considerata la complessità dei sistemi, la valutazione da parte dell'Ente di certificazione si protrarrà anche nel corso 2018.

La Società, anche nell'esercizio 2017, ha consolidato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sui luoghi di lavoro e quelle ambientali, puntando all'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse ambientali e dell'energia, anche attraverso un'opportuna organizzazione e gestione degli spazi di lavoro che consente di ridurre i rischi derivanti da incidenti, infortuni e malattie correlate al lavoro e dunque i relativi costi che da esse derivano.

Modello organizzativo ai sensi del D.Lgs. 231/2001

Relativamente al Modello Organizzativo, ai sensi del D.Lgs. 231/2001, la Società nell'ultimo trimestre 2017, ha avviato l'iter per la revisione generale del modello aziendale, alla luce della nuova organizzazione divisionale, delle variazioni legislative nel frattempo intervenute anche ai sensi della ex L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", D.Lgs.33/2013 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e D.Lgs.39/2013 "Disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'articolo 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190".

Investimenti e Manutenzioni

❖ *Installazione di emettitrici sulla tratta sociale Udine – Cividale del Friuli*

Nel mese di maggio la Società ha attivato le 5 emettitrici automatiche "self service" di titoli di viaggio multitariffa sulla tratta sociale, dopo un opportuno periodo di sperimentazione sulle due fermate di maggiore afflusso: Remanzacco e Cividale del Friuli. Tale installazione consente dunque alla Clientela di acquistare direttamente a terra, presso tutte le fermate e stazioni gestite da FUC srl, biglietti di corsa semplice della linea sociale. Al fine di rispettare il brand aziendale "Il treno delle lingue", le avvertenze sul retro dei biglietti hanno un contenuto plurilingue, così come le istruzioni di acquisto visualizzate sul touch screen dedicato.

❖ *Progetto di informatizzazione FUC S.r.l. 2.0.*

La Società ha allineato il proprio sistema e le proprie infrastrutture HW e SW alle più recenti tecnologie informatiche, che consentono così l'incremento della sicurezza degli "intangibile data", il miglioramento delle performance e lo sviluppo della multimedialità aziendale dei processi di comunicazione, sia verso l'esterno che verso l'interno.

La comunicazione verso l'esterno si traduce anche in un nuovo website aziendale, rinnovato sia nella grafica che nei contenuti.

❖ *Ampliamento degli uffici della Direzione di Udine e riorganizzazione degli edifici*

Si sono conclusi nel terzo trimestre 2017 i lavori di ampliamento degli uffici direzionali, resi necessari da ragioni di carattere normativo, legate al necessario miglioramento delle condizioni di lavoro e alla necessità di aumentare l'efficacia delle molteplici nuove attività che quotidianamente si svolgono all'interno dei locali direzionali.

Manutenzioni del parco rotabile

Nell'esercizio oggetto di analisi, la Società ha eseguito tutte le manutenzioni ordinarie e straordinarie di sua competenza, finalizzate al mantenimento in efficienza del parco rotabile.

Nei mesi di ottobre e novembre si sono verificate una serie di inefficienze imputabili al fornitore, che hanno costretto FUC, per evitare le interruzioni di servizio, a far ricorso ad autocorse sostitutive.

Prosegue lo sviluppo della manutenzione in global service di due locomotive E 190 -Siemens AG e la manutenzione programmata e correttiva al sistema di sicurezza di bordo in supporto alla condotta (per SSB SCMT/SSC BL3 GETS), con la relativa formazione del personale di FUC srl.

Nell'ultimo trimestre è iniziato l'iter di richiamo dei carri, in uso alla Società Alpe Adria S.p.A., per il necessario fermo tecnico dovuto alla manutenzione ciclica programmata.

Manutenzione linea Udine – Cividale

Nel corso dell'anno sono state regolarmente eseguite le visite periodiche in linea e i controlli geometrici del binario e degli scambi, così come previsto dalla normativa vigente.

Il personale specializzato aziendale ha inoltre eseguito lavori di piccola manutenzione preventiva e su condizione, allo scopo di garantire la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Sono inoltre proseguiti gli interventi di potatura alberi e taglio cespugli lungo linea, a garanzia della visibilità dei segnali ferroviari.

FUC, nel mese di novembre, ha ottenuto da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) il nullaosta necessario per proseguire nell'iter di implementazione del sottosistema, finalizzato alla realizzazione dell'SCMT sulla linea sociale.

Tale titolo autorizzativo ha permesso alla Società di avviare l'iter per la definizione dei documenti tecnico-amministrativi, necessari all'esperimento del bando di gara europeo.

Prosegue inoltre, in attesa della realizzazione del sottosistema, l'applicazione delle misure mitigative necessarie per corrispondere ai "provvedimenti urgenti in materia di sicurezza ferroviaria sulle reti regionali – misure minime da adottare nelle more dell'adeguamento", comunicate sia all'ANSF che alla Amministrazione regionale. Si evidenzia che la Società aveva anticipato, con solerzia, alcune misure minime già nel mese di ottobre 2015 (doppio agente in cabina di guida) e nel corso 2016 (riduzione della velocità massima di linea da 100 km/h a 70 km/h). L'adozione di tali misure hanno, per un verso, elevato gli standard di sicurezza e, per l'altro, determinato alcune criticità quali a volte, il mancato rispetto degli orari e mancati introiti da bigliettazione a bordo treno.

Contributi stanziati dall'azionista e finalizzati alla realizzazione di manutenzioni e ammodernamento di impianti

La Società, ha impiegato i contributi in conto esercizio, stanziati dalla Regione FVG con DGR 2024/2014 "Finanziamento destinato alla Società Ferrovie Udine Cividale srl per la manutenzione e l'ammodernamento degli impianti" pari a € 1.000.000,00, con Decreto n. 4493 dd. 21/12/2015 "Oneri da sostenere per l'ammodernamento degli impianti, delle strutture e delle infrastrutture" pari a € 900.000,00 e con Decreto n. 6955 dd. 20/12/2016 pari a € 996.000,00 a parziale copertura degli investimenti contenuti nel "Programma operativo degli investimenti 2017-2018".

Per un maggiore dettaglio informativo, si rimanda alle tabelle sotto indicate,

Impiego contributo esercizio 2017 ai sensi della DGR 2024/2014

CONTO	DESCRIZIONE VOCE	IMPORTO IN EURO
6852/0831	MANUTENZIONE MATERIALE ROTABILE	211.572,53
	TOTALE	211.572,53

Impiego contribuito esercizio 2017 ai sensi del Decreto 21/12/2015 n. 4493

A) copertura per l'acquisto di beni e servizi

CONTO	VOCE DI SPESA PREVISTA DAL P.O.I 2015-2016	DESCRIZIONE VOCE	IMPORTO IN EURO
6852/0701	B.3.1	ARMAMENTO	10.677,89
6805/0005	B.2.6	MATERIALE ROTABILE	952,00
6852/0010	B.2.6	MATERIALE ROTABILE	10.990,00
6805/0502	//	REIMPIEGO IVA	14.560,00
6852/0010	//	REIMPIEGO IVA	9.845,00
6852/0010	//	REIMPIEGO IVA	388,00
6852/0010	//	REIMPIEGO IVA	2.910,00
6852/0010	//	REIMPIEGO IVA	8.672,00
TOTALE (A)			58.994,89

B) copertura per le quote di ammortamento dei cespiti aziendali

CESPITE	VOCE DI SPESA PREVISTA DAL P.O.I 2015-2016	COSTO DI ACQUISTO DEL CESPITE IN EURO	QUOTA AMM.TO 2017	QUOTA CONTRIBUTO 2017
18.4.12.1053	A.5	1.145,00	137,40	137,40
18.4.14.1002	B.2.1	26.048,00	5.209,60	5.209,60
18.4.41.1011	B.3.13	3.436,00	274,88	274,88
18.4.41.1012	B.3.19	5.695,00	455,60	455,60
18.4.12.1066	B.3.19	91.815,00	11.017,80	11.017,80
18.4.12.1068	B.3.19	1.587,63	190,52	190,52
18.4.12.1072	B.3.18	1.495,00	179,40	179,40
18.4.12.1073	B.3.18	368,00	44,16	44,16
DA 18.4.12.1079 A 1083	B.3.10	72.216,00	4.332,95	4.332,95
18.04.041.1013	REIMPIEGO IVA	2.670,00	106,80	106,80
TOTALE		206.475,63	21.949,11	21.949,11

TOTALE (B)	21.949,11
-------------------	------------------

TOTALE (A)	58.994,89
TOTALE (B)	21.949,11
GRAN TOTALE A) +B)	80.944,00

Impiego contribuito esercizio 2017 ai sensi del Decreto 20/12/2016 n. 6955

A) copertura per l'acquisto di beni e servizi

CONTO	VOCE DI SPESA PREVISTA DAL P.O.I 2017-2018	DESCRIZIONE VOCE	IMPORTO IN EURO
6852/0704	C1	IMPIANTI ELETTRICI SEGNALAMENTO E SICUREZZA	10.350,00
6852/0010	E9	MATERIALE ROTABILE	33.531,75
6852/0804	E5	MATERIALE ROTABILE	9.680,00
6852/0804	E1	MATERIALE ROTABILE	147.853,20
6852/0804	E4	MATERIALE ROTABILE	15.350,00
6852/0804	E1	MATERIALE ROTABILE	147.853,20
6852/0804	E1	MATERIALE ROTABILE	69.981,60
TOTALE (A)			434.599,75

TOTALE (A)	434.599,75
TOTALE (B)	-
GRAN TOTALE A) +B)	434.599,75

Tab. 21. Impiego contributi regionali - esercizio 2017

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, n. 1), c.c. si informa che non vi è stata specifica attività di ricerca e sviluppo.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle (cioè sottoposte al controllo della stessa impresa controllante)

La Società è sottoposta alla Direzione e Coordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia, che è detentrica del 100% del capitale sociale.

Ottemperando al "Controllo analogo", la Società, attraverso una puntuale reportistica trimestrale di tipo qualitativo e quantitativo, ha informato l'Amministrazione Regionale sui principali aspetti che attengono la situazione economico – finanziaria, l'organizzazione, la propria strategia commerciale e i piani di investimento.

I rapporti tra la Società e la Regione sono già puntualmente specificati in Nota integrativa.

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia esercita sulla Società l'attività di Direzione e di Coordinamento, come da ex art. 2497 c.c.. Per ogni altra informazione, a questo proposito, si rinvia a quanto già esplicitato in Nota Integrativa.

Informazioni ai sensi dell'art. 2428, comma 2, al punto 6-bis, del codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 2, n. 6-bis), c.c. si forniscono le informazioni in merito all'utilizzo di strumenti finanziari, in quanto rilevanti ai fini della valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria.

Più precisamente, gli obiettivi della direzione aziendale, le politiche e i criteri utilizzati per misurare, monitorare e controllare i rischi finanziari non sono stati cambiati rispetto allo scorso esercizio.

Informazioni ai sensi dell'art. 2428, comma 3, ai punti 3 e 4, del codice civile

Si rende noto che la società non detiene azioni o quote di società controllanti nemmeno per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Inoltre nel corso dell'esercizio non sono state acquisite o alienate azioni o quote di società controllanti nemmeno per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

La società non detiene azioni proprie in virtù del fatto che si tratta di una società a responsabilità limitata.

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività finanziarie della società abbiano una buona qualità creditizia.

Viste le tipologie dei servizi, non si ritiene vi siano rischi di credito.

Rischio di liquidità

Oltre a quanto emerso in precedenza dagli indici finanziari, non esistono significative concentrazioni di rischio di liquidità sia dal lato delle attività finanziarie che da quello delle fonti di finanziamento.

Evoluzione prevedibile della gestione

In relazione all'andamento della gestione, l'evoluzione dei *"ricavi delle vendite e delle prestazioni"* ha seguito un trend peggiorativo rispetto l'anno precedente. Tale decremento è da imputarsi alla drastica riduzione (-64,55%) dei ricavi da trasporto merci, ovvero dei servizi di trazione cargo.

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

L'Amministratore Unico
Dott. Maurizio Ionico
(Firmato)