



**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 31.12.2018**

**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 ÖBB il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra. sulla tratta Trieste – 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 ÖBB. 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.

Con Delibera giuntale n. 2371 dd 14/12/2018, la Regione Friuli Venezia Giulia ha affidato direttamente a FUC i servizi ferroviari già gestiti tramite un unico contratto biennale, avente decorrenza 1° Gennaio 2019. Inoltre viene dato mandato alle Direzioni Centrali Regionali, deputate al controllo analogo su FUC s.r.l., di provvedere alla definizione:

- del contesto operativo della Società quale asset strategico della Regione, individuando i settori di azione e di sviluppo della stessa, al fine di definire il Piano di sviluppo industriale;
- delle misure volte ad assicurare nell'ambito della transazione nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria, il mantenimento dei livelli occupazionali.

Signori Soci,

la Società ha provveduto all'osservanza della programmazione aziendale triennale delle attività oltreché all'osservanza di una serie di obblighi normativi, che hanno pesato in maniera determinante sull'incremento dei costi di gestione, ovvero:

- l'esecuzione della manutenzione decennale della flotta rotabile; hanno avuto, particolare rilevanza sull'esercizio, gli interventi programmati sui carri pianali da 90' e 60' iniziati nel secondo semestre 2018.

La particolare tipologia manutentiva della muta carri ha infatti comportato il necessario ricorso a fornitori esterni, considerata la mancanza di spazi e di attrezzature aziendali per l'espletamento di tale attività. Il fermo macchina conseguente ha inoltre determinato un significativo mancato ricavo, derivante proprio dall'impossibilità tecnica di impiego dei mezzi;

- l'applicazione, a partire dal mese di Agosto, della disposizione ANSF (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie) contenuta nella nota del 28/06/2018 n. 10745 che ha previsto sia la riduzione del numero delle corse (soppressione dei treni incrocianti) sia della velocità del servizio a 50 Km/h, con la conseguente e significativa variazione del programma di esercizio. Un'ulteriore variazione del servizio è stata poi apportata a partire dal 10/09/2018, con l'introduzione dell'orario scolastico-invernale ed il potenziamento dei collegamenti tramite autocorse.

Tale potenziamento ha sì evitato notevoli disagi all'utenza in termini di offerta di servizio ma anche influito pesantemente sull'incremento dei costi;

- il ricorso a professionalità esterne, necessarie per ottemperare alla nuova normativa in termini di recepimento della ex L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", del Regolamento europeo sulla Privacy (Gdpr) "General Data Protection Regulation" in vigore dal 25 maggio 2018 e dell'adeguamento del Modello organizzativo aziendale ex D.Lgs. 231/2001 al nuovo assetto divisionale e normativo.

La continuità aziendale per i prossimi 24 mesi è garantita dal Contratto sottoscritto con la Regione FVG per la gestione dei servizi ferroviari regionali sulla linea Udine – Cividale e sulla relazione transfrontaliera Trieste - Udine - Villach (Austria), con decorrenza dal 1/01/2019 al 31/12/2020. Tale contratto, rispetto al precedente, prevede inoltre un adeguamento del corrispettivo, a copertura dei maggiori costi previsti per i prossimi due esercizi.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31.12.2018, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, rileva una perdita di euro 158.312.

Si segnala inoltre che la Società, nel corso dei precedenti esercizi, è stata capitalizzata per € 1.352.126 e al 31 dicembre 2018 espone un patrimonio netto pari a € 1.336.611. Inoltre, anche in questo esercizio, non si rilevano situazioni di tensione finanziaria o insolvenze tali da sviluppare fenomeni degenerativi che possano pregiudicare la continuità aziendale.

Anche per il 2018 si evidenzia che, le dimensioni, la struttura, la tipologia contrattuale, l'obbligatorietà di recepire provvedimenti quali il Decreto Legislativo n.175/2016, il Decreto 05/08/2016 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in attuazione al D.lgs. n. 112/2015-RECAST, le linee guida ANSF sui contenuti di applicazione del D.lgs. n. 112, hanno inciso in maniera evidente sia sull'organizzazione aziendale attraverso la costituzione di due diverse Divisioni (Gestore infrastruttura – GI, e Impresa Ferroviaria – IF), sia sulla gestione complessiva, con la necessaria predisposizione di un nuovo Organigramma che ha previsto l'inserimento di alcune funzioni cogenti, di posizioni infungibili e la copertura di incarichi strategici anche tramite figure ad interim.

La crescita del settore ferroviario, registrata sia a livello europeo che locale, determina una competitività sempre più spinta tra le aziende, che richiede la ricerca di profili professionali già specializzati e immediatamente disponibili (macchinisti, capotreno, manovratori) che pertanto non implicano lunghi e costosi tempi di formazione.

Nell'esercizio 2018, l'aumento del totale del valore della produzione, rispetto al periodo precedente, si è attestato a +10,8% (€ 876.150,33) e deriva essenzialmente da un aumento del fatturato del Gestore infrastruttura -GI (+4,4%). Per contro il totale dei costi della produzione è aumentato nella misura dell'19,5% (€ 1.489.431,72), principalmente per l'aumento dei costi per servizi (+51,3%) e godimento beni di terzi (+28,5%).

TABELLA DI SINTESI	31/12/2018	31/12/2017	Differenza
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	€ 8.959	€ 8.082	+10,8%
<i>di cui ricavi derivanti dai corrispettivi di vendita biglietti e abbonamenti linea sociale e servizio Mi.Co.Tra.</i>	€ 708	€ 731	-3,1%
<b>COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	€ 9.119	€ 7.629	+19,5%
<i>di cui costi per il personale (voce B9)</i>	€ 2.846	€ 2.821	+0,9%
<b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>€ -158</b>	<b>€ 289</b>	<b>-154,7%</b>

Tab. 0. Sintesi su Valore della Produzione e Costi della Produzione (valori in migliaia). Esercizi 2018-2017

L'articolazione divisionale a cui la Società ha dovuto adattarsi ha comportato anche una separazione in termini contabili, solo per la parte economica, attribuendo così alla Divisione "Impresa Ferroviaria - IF" le competenze di trasporto passeggeri sulla linea sociale, quelle relative al servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra e le relative competenze al cargo; mentre, in capo alla Divisione "Gestore infrastruttura - GI", rimangono le attività di gestione della manutenzione e sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

La Società ha regolarmente provveduto alla trasmissione di report periodici all'Amministrazione Regionale e, in particolare, in base agli indirizzi contenuti nella "Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale" ha ottemperato a quanto previsto dalla Circolare n. 11 del 30/06/2016 della Direzione Centrale Finanze e Patrimonio, in termini di reportistica della spesa del personale e dei dati di gestione e indicatori chiave economico-finanziari.

Ha dunque provveduto a fornire all'Amministrazione regionale i dati richiesti, sia ai fini dell'attestazione dei rapporti creditori e debitori con la Regione, sia ai fini della redazione del bilancio consolidato ai sensi del D.lgs. 118/2011 e s.m.i... Infine, ha avviato l'attività di pubblicazione dei dati e delle informazioni previste, ai sensi della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza, sul proprio sito internet aziendale.

FUC ha inoltre:

- ✓ elaborato il "*Piano Operativo degli interventi (POI)*" per il biennio 2019-2020, contenente per ciascuna delle Divisioni: la tipologia d'intervento, la spesa preventivata, il timing di attivazione e la relativa priorità d'intervento;
- ✓ elaborato il "*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;
- ✓ adottato il "*Piano sperimentale di integrazione tariffaria tra FUC e ARRIVA-SAF*" deliberato dalla Regione Friuli Venezia Giulia che ha consentito, agli abbonati delle due Aziende, di fruire congiuntamente dei servizi ferroviari sulla tratta Udine-Cividale e del servizio su gomma (urbano ed extraurbano) offerto da ARRIVA-SAF.

Si segnala inoltre che, anche nel corso del 2018, è proseguita la collaborazione con RFI, anche ai sensi del contratto applicativo dell'accordo quadro ASSTRA-RFI del 2017.

Si evidenzia inoltre:

- ✓ 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 (anche attraverso la revisione e aggiornamento del Regolamento Contabile aziendale), 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;
- ✓ l'introduzione, a partire dal mese di settembre, in ottemperanza e in applicazione alle disposizioni ANSF, di un nuovo orario di esercizio, che si articola anche su autocorse, teso a garantire l'efficienza del servizio e la massima copertura oraria possibile. Tale modifica del modello di esercizio è stato implementato nel pieno rispetto dei vincoli tecnici, normativi ed infrastrutturali della linea sociale;
- ✓ l'applicazione, a partire dal mese di Agosto ed in applicazione alle linee guida regionali, della procedura di vendita degli abbonamenti scolastici integrati relativi all'integrazione tariffaria con il vettore gomma Arriva-SAF, che ha consentito agli studenti/abbonati delle due Aziende, di fruire congiuntamente dei servizi ferroviari sulla tratta Udine-Cividale e del servizio su gomma offerto da SAF sia per l'utenza delle Valli del Cividalese che

- per quella del circuito urbano di Udine;
- ✓ 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 per l'esercizio oggetto di analisi, 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, "distacco" da altra impresa), che ha costretto FUC a provvedere alla conseguente e necessaria copertura delle posizioni vacanti, sia del personale in uscita, sia di quota parte delle nuove funzioni previste dall'organigramma divisionale, con particolare riguardo alle figure infungibili e a quelle previste dalle nuove normative cogenti.

## Attività

La Società si articola in tre aree-business:

### ✓ **Linea sociale Udine – Cividale del Friuli**

Servizio di trasporto pubblico locale che si sviluppa su 15 Km interamente gestiti da FUC s.r.l. tra Udine e Cividale del Friuli.

Il servizio collega due Stazioni (Udine e Cividale del Friuli) e n. 4 fermate, di cui due facoltative, Bottenicco Z.I. e Moimacco ed in Stazione ferroviaria di Udine è collegato con i servizi di Trenitalia S.p.A., garanzia questa di integrazione tra vettori, finalizzata all'accessibilità a tutta la linea ferroviaria nazionale.

La qualità del servizio si esplicita sia tramite il comfort dei mezzi impiegati che delle infrastrutture, recentemente ammodernate e mantenute costantemente. Lungo l'intera linea sono presenti pensiline, emittitrici automatiche, macchine obliteratrici per la convalida dei titoli di viaggio e marciapiedi rialzati allo standard metropolitano per l'accesso facilitato ai treni.

Nell'esercizio 2018 sono stati trasportati n. 449.846 passeggeri registrando un lieve decremento rispetto al 2017, pari allo 0,6% (corrispondente in termini assoluti a -2.887 passeggeri trasportati). Tale risultato rappresenta comunque un mantenimento della propria quota di mercato, per una Società che nel corso dell'esercizio ha dovuto affrontare importanti modifiche al proprio programma di esercizio.

Inoltre, in data 25/08/2018, in applicazione alle linee guida regionali è stata attivata la procedura di vendita degli abbonamenti scolastici integrati relativi all'integrazione tariffaria con SAF, che ha consentito, agli studenti/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.

Si evidenzia inoltre 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	226.081
Viaggiatori x km	5.847.998
Numero di corse annuo (treni+bus sostitutivi)	15.057
Composizione media dei treni	2 casse n.111 posti a sedere per un <b>Totale di n. 216 posti a disposizione</b>
Posti x km offerti	48.833.465
Passeggeri Trasportati (treni+bus sostitutivi)	449.846
Velocità commerciale	37,5 km/h

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

Al fine di valutare il servizio erogato e corrispondere anche ai criteri di indagine previsti dalla UNI EN

13816:2012 è stata condotta, nel mese di dicembre 2018, la Mystery Audit sulla tratta Udine-Cividale del Friuli su un totale di 16 corse. Dall'analisi delle rilevazioni si evidenzia un miglioramento del servizio rispetto a quello erogato l'anno precedente. Si segnala inoltre che, dalla rilevazione emerge che il nuovo website aziendale risulta essere di facile accesso e navigabilità, consentendo un adeguato livello di comprensione dei contenuti. Al fine di verificare il grado di soddisfazione dei servizi da parte dei Clienti ovvero la *Customer satisfaction*, sono stati somministrati a bordo treno n. 1.200 questionari, tramite un'unica campagna nel periodo ottobre-novembre. Le criticità del servizio, registrate nel periodo oggetto di somministrazione, hanno sicuramente influito negativamente sulla percezione del servizio nella sua globalità, determinando una redemption più bassa (70,5%) rispetto a quella dell'anno precedente (74,2%). I fattori che hanno inciso maggiormente sul risultato complessivo sono stati l'F.2 "TEMPO" (-14,8%) e l'F.5 "SICUREZZA E AMBIENTE" (-4,6%). E' evidente che tali fattori sono fortemente influenzati dal ricorso, dal mese di settembre, ai servizi sostitutivi con autobus, per l'espletamento di parte del servizio.

I risultati sono così rappresentati:

FATTORI DI QUALITA'	2018	2017	BENCHMARKING 2018-2017
F.1 COMFORT	79,7%	79,0%	+0,7%
F.2 TEMPO	66,8%	81,6%	-14,8%
F.3 INFORMAZIONE	77,1%	78,0%	-0,9%
F.4 ACCESSIBILITA' E ATTENZIONE AL CLIENTE	77,9%	81,5%	-3,6%
F.5 SICUREZZA E AMBIENTE	76,5%	81,1%	-4,6%
<b>SODDISFAZIONE COMPLESSIVA</b>	<b>75,6%</b>	<b>80,2%</b>	<b>-4,6%</b>

Tab. 2. Risultati di customer satisfaction linea sociale Udine-Cividale del Friuli. Esercizi 2018-2017

#### ✓ Servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra.

Il progetto Mi.Co.Tra. nasce da una collaborazione tra Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Land Carinzia per l'istituzione di un collegamento ferroviario passeggeri transfrontaliero tra Italia e Austria.

Approvato nell'ambito del Programma operativo per il sostegno alla collaborazione transfrontaliera ha previsto l'attivazione di due coppie di treni per l'effettuazione di un collegamento ferroviario tra le Stazioni centrali di Udine e Villach con fermate intermedie a Gemona del Friuli, Venzone, Carnia, Pontebba. Le caratteristiche del servizio maggiormente apprezzate sono puntualità, comodità, attenzione alla clientela, pulizia, e soprattutto possibilità di usufruire del trasporto biciclette.

Alla Stazione ferroviaria di Udine il servizio Mi.Co.Tra. è collegato con i servizi di Trenitalia S.p.A., mentre, allo stesso modo, alla Stazione ferroviaria di Villach Hbf è possibile il collegamento con i servizi delle ferrovie austriache ÖBB. In tal modo è garantita l'accessibilità all'intera tratta ferroviaria nazionale ed internazionale. La valenza del servizio si è ulteriormente consolidata grazie alla partecipazione della Società Ferrovie Udine Cividale, in qualità di partner, al Progetto CONNECT2CE (Priority 4: Cooperating on transport to better connect CENTRAL EUROPE), attraverso l'attivazione di un'azione pilota (da giugno 2018 a giugno 2019), volta all'implementazione dell'estensione sperimentale del servizio Mi.Co.Tra. fino a Trieste. Tale prolungamento si articola su due treni A/R ed è attivo il sabato, le domenica e i giorni festivi, mentre prosegue nelle altre giornate il servizio giornaliero Udine-Villach.

Nell'esercizio 2018 si rileva, rispetto al 2017, un leggero incremento pari allo 0,8% che equivale a 641 passeggeri transfrontalieri trasportati, mentre la tratta nazionale registra un forte incremento di viaggiatori, pari al 6,2% che equivale a 3.968 passeggeri trasportati. Il benchmarking 2018-2017 rileva, in relazione al trasporto di biciclette, incrementi molto significativi sia sulla tratta nazionale (+7,6% pari a n. 1.082 bici caricate) che sulla tratta transfrontaliera (+7,4% ovvero n. 1.277 bici caricate). Il prolungamento da Trieste a Udine, nel periodo giugno-dicembre 2018 e attivo nelle giornate di sabato, domenica e festivi, ha registrato sulla tratta da Trieste a Palmanova un numero di passeggeri pari a 6.437 e n. 825 biciclette caricate.

Tali incrementi sono anche giustificati da una incisiva campagna di marketing e comunicazione, in collaborazione con il partner ferroviario ÖBB, tesa a diffondere la conoscenza del territorio e della sua biodiversità in relazione alla nota Ciclovía Alpe Adria.

Si evidenzia che, nonostante l'aumento dei passeggeri sulla tratta nazionale e il prolungamento fino a Trieste,

il valore dei corrispettivi da bigliettazione ha subito un calo, pari al 10,87% (-€ 12.275,52), ciò è dovuto alla presenza a bordo di passeggeri in possesso di biglietti di viaggio Trenitalia, che dunque accrescono il numero di viaggiatori ma non incidono sul valore del venduto.

Tali risultati sono così riassumibili:

UDINE - TARVISIO	2018	2017	BENCHMARKING 2018-2017
N. PASSEGGERI TRASPORTATI	67.598	63.630	+6,2% (+3.968 passeggeri nel 2018)
N. BICICLETTE TRASPORTATE	15.320	14.238	+7,6% (+1.082 biciclette nel 2018 )

UDINE - VILLACH	2018	2017	BENCHMARKING 2018-2017
N. PASSEGGERI TRASPORTATI	84.284	83.643	+0,8% (+641 passeggeri nel 2018)
N. BICICLETTE TRASPORTATE	18.550	17.273	+7,4% (+1.277 biciclette nel 2018 )

TRIESTE – VILLACH	2018 - prolungamento attivo da giugno nelle giornate di sabato, domenica e festivi		
N. PASSEGGERI TRASPORTATI	90.721		
N. BICICLETTE TRASPORTATE	19.375		

Tab. 3. Passeggeri e biciclette trasportate su Mi.Co.Tra. Esercizi 2018-2017

Un altro fattore di successo di tale servizio è da attribuire all'esplosione della mobilità ciclabile anche sulle lunghe distanze, supportata da una struttura cicloviaria di valenza europea come l'Alpe Adria e alla natura 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.

Nel corso del mese di Dicembre 2018 è stato condotto il "Mystery audit" sul servizio Mi.Co.Tra.; l'indagine è stata realizzata su n. 14 corse della tratta Udine-Villach. Dall'analisi delle rilevazioni si evidenzia un miglioramento del servizio rispetto a quello erogato l'anno precedente. Si segnala inoltre che, dalla rilevazione emerge che il nuovo website aziendale risulta essere di facile accesso e navigabilità, consentendo un adeguato livello di comprensione dei contenuti.

Il grado di soddisfazione dei Clienti ovvero la "Customer satisfaction" del servizio Mi.Co.Tra. è stato rilevato nel periodo ottobre-novembre, tramite un'unica campagna di somministrazione di 450 questionari plurilingue a bordo treno. La redemption, ovvero la percentuale di ritorno dei questionari, è stata pari al 92,0%.

Il risultato ottenuto evidenzia dunque un livello complessivo di soddisfazione pari all'81,0%, pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente.

I risultati sono così rappresentati:

FATTORI DI QUALITA'	2018	2017	BENCHMARKING 2018 -2017
F.1 COMFORT	94,9%	94,0%	+ 0,9%
F.2 TEMPO	75,6%	77,7%	- 2,1%
F.3 INFORMAZIONE	76,6%	75,3%	+1.3%
F.4 ACCESSIBILITA' E ATTENZIONE AL CLIENTE	80,5%	82,0%	- 1,5%

F.5 SICUREZZA E AMBIENTE	77,6%	79,0%	- 1,4%
<b>SODDISFAZIONE COMPLESSIVA</b>	<b>81,0%</b>	<b>81,6%</b>	<b>- 0,6%</b>

Tab. 4. Risultati di customer satisfaction Mi.Co.Tra. Esercizi 2018-2017

Particolarmente rilevanti e proficue si sono dimostrate anche le collaborazioni e le 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 che anche nell'esercizio 2018, si è rinnovata 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.

#### ✓ **Servizi cargo**

Nel corso dell'esercizio la Società, nonostante i limiti imposti dal Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ha proseguito nell'ottimizzazione del proprio patrimonio rotabile. Si conferma l'utilizzo solo nel primo semestre, a titolo oneroso, dei carri-pianale da 60' e 90' 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	0 t*km
Tonnellate chilometro totali trasportate sulla rete RFI	84.449.185 t*km
<b>TONNELLATE * CHILOMETRO TOTALI</b>	<b>84.449.185 t*km</b>

Tab. 5. Parametri gestionali Cargo. Esercizio 2018

#### **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 sempre più 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 a partire da luglio 2011, quando ha investito anche l'Italia. Nel corso dell'esercizio 2018 non si sono intravisti importanti 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.

Su scala locale si sta parzialmente 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, anche in questo esercizio, direttamente sulla mobilità e sulle possibilità di incremento delle persone trasportate, tramite il servizio pubblico su gomma e ferro.

La spinta su iniziative ed eventi di carattere turistico-culturale 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, nonostante le modifiche al modello di esercizio, è riuscita a mantenere la propria quota di mercato anche grazie alle numerose iniziative di carattere turistico-culturale.

Il servizio Mi.Co.Tra si caratterizza per una Clientela che cambia in base alla stagione di riferimento, sulla tratta italiana e nel periodo invernale si viaggia soprattutto per ragioni di lavoro e di studio; mentre, nella stagione primaverile ed estiva, la Clientela ricorre al servizio per motivi di svago e tempo libero.

Il successo crescente di Mi.Co.Tra. si inserisce in un contesto economico ancora non scevro di difficoltà, e premia l'attenzione della Società nel 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 Friuli Venezia Giulia 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, integrazioni tariffarie con altre Aziende di trasporto pubblico.

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 Società, grazie al coordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia, ha implementato l'integrazione tariffaria con l'operatore su gomma gruppo ArrivaDB, al fine di agevolare la Clientela che, dalle Valli del Natisone raggiunge Udine, e applicare così la piena intermodalità.

La situazione di mercato è la seguente:

- ✓ **sulla direttrice Udine - Cividale del Friuli dove operano:**
  - FUC s.r.l. con l'erogazione di servizi ferroviari (costituiti complessivamente da n.47 collegamenti giornalieri ferro e gomma) con una copertura oraria dalle ore 05:50 alle ore 21:51.
  - Gruppo ArrivaDB, con 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 operano:**
  - FUC s.r.l. con l'erogazione del servizio ferroviario transfrontaliero treno + bici in partnership con ÖBB e nei fine settimana prolunga il servizio fino a Trieste.
  - Trenitalia S.p.A. con l'erogazione di 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.
  - Il gruppo ArrivaDB con l'erogazione di servizi sulla tratta Udine – Tolmezzo, assicura collegamenti particolarmente frequenti tra i due nodi.

Nel corso del 2018 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.

## **Clima sociale, politico e sindacale**

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

### 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 2018 e precedenti.

Dalla tabella sotto riportata si evince come il risultato di esercizio abbia subito una forte contrazione nonostante l'incremento del valore della produzione: tali dati verranno meglio commentati in seguito. 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 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
2018	8.958.640	-312.968	-161.745	-158.312
2017	8.082.489	537.511	443.364	289.274
2016	8.743.586	912.648	436.353	245.081

Tab. 6. Andamento della gestione. Esercizi 2018-2017-2016

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.

La Tabella evidenzia il confronto del Conto Economico riclassificato a valore aggiunto con quello dell'esercizio precedente:

CONTO ECONOMICO	31/12/2018	31/12/2017	Variazione
Ricavi netti	5.326.672	5.397.800	-71.128
+ Incrementi immobilizzazioni materiali	395.074	190.805	204.269
+ Contributi in conto esercizio	1.571.575	1.054.343	517.232
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>7.293.321</b>	<b>6.642.948</b>	<b>650.373</b>
Acquisti netti	387.545	433.098	-45.553
Variazioni rimanenze	137.861	-81.910	219.771
<b>CONSUMI NETTI</b>	<b>525.406</b>	<b>351.188</b>	<b>174.218</b>
- Costi per servizi	4.231.467	2.925.912	1.305.555
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>2.536.448</b>	<b>3.365.848</b>	<b>-829.400</b>
- Costo del lavoro	2.849.416	2.828.518	20.898
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>-312.968</b>	<b>537.330</b>	<b>-850.298</b>
+ Contributi in c/impianti	1.277.073	1.275.166	1.907
- Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.362.303	1.319.597	42.706
- Svalutazioni del circolante	0	0	0
- Accantonamenti operativi per rischi e oneri	6.221	70.375	-64.154

CONTO ECONOMICO	31/12/2018	31/12/2017	Variazione
<b>MARGINE OPERATIVO NETTO</b>	<b>-404.419</b>	<b>422.524</b>	<b>-826.943</b>
+ Saldo ricavi/oneri diversi	117.348	59.924	57.424
- Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	33.662	47.492	-13.830
<b>UTILE CORRENTE ANTE GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>-320.733</b>	<b>434.956</b>	<b>-755.689</b>
+ Proventi finanziari	187	251	-64
- Oneri finanziari	1.765	10.002	-8.237
<b>UTILE CORRENTE</b>	<b>-322.311</b>	<b>425.205</b>	<b>-747.516</b>
+/- Plus/minusvalenze	247.097	35.045	212.052
+/- Saldo proventi/oneri straordinari	-86.531	-16.886	-69.645
<b>RISULTATO RETTIFICATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>-161.745</b>	<b>443.364</b>	<b>-605.109</b>
- Imposte nette sul reddito	-3.433	154.090	-157.523
<b>UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-158.312</b>	<b>289.274</b>	<b>-447.586</b>

Tab. 7. Conto economico riclassificato a valore aggiunto. Esercizi 2018-2017

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 di conto economico indica il risultato che deriva dalla 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 con l’unico socio, la Regione Friuli Venezia Giulia, iscrive tra i ricavi, sia i corrispettivi derivanti dal contratto di servizio sottoscritto con la controllante, sia i contributi in conto esercizio di competenza derivanti dagli enti pubblici 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”.

ESERCIZIO DI RIFERIMENTO	VOLUME D’AFFARI IVA MERCI	VOLUME D’AFFARI IVA COMPLESSIVO (FONTE DICHIARAZIONE IVA)	% VOLUME DI AFFARI MERCI SUL VOLUME D’AFFARI COMPLESSIVO
2016	€ 1.588.504,00	€ 5.980.462,00	26,56%
2017	€ 1.005.443,00	€ 5.491.079,00	18,31%
2018	€ 798.545,00	€ 5.314.088,00	15,03%

Tab. 8. Volume d'affari Cargo. Esercizi 2018-2017-2016

Le analisi che verranno proposte nel prosieguo, pertanto, 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 deve essere interpretato senza dimenticare che si tratta di una “società in house” e che esiste una limitazione all’offerta sul mercato dei servizi per i limiti imposti dalla “Legge Madia” pari al 20% del volume d’affari complessivo. Questo primo risultato mette in evidenza come l’esercizio abbia subito un sensibile incremento dei “costi per servizi” non supportato dai ricavi, che hanno mantenuto un valore pressoché costante. L’incremento dei “costi per servizi” è dovuto principalmente alle spese sostenute per gli adeguamenti normativi a cui è sottoposta l’Azienda (sia come Impresa Ferroviaria, sia come Gestore della Infrastruttura) che hanno richiesto l’intervento di consulenti specializzati in diverse materie settoriali (Trasparenza, Anticorruzione, D.Lgs. 231/2001, direttive ANSF, etc.).

Nonostante la Società abbia sostenuto questa serie di costi aggiuntivi, l'indicatore "Valore Aggiunto" mantiene un valore positivo, anche se, considerata la struttura ed il processo aziendali, risulta essere più significativo il margine successivo.

Sottraendo dal "Valore aggiunto" il costo del personale si ottiene il Margine operativo Lordo (MOL). Il MOL al lordo di ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti, genera un risultato che esprime la redditività che la società è in grado di conseguire tramite l'attività caratteristica, intesa, per questo genere di società, al lordo degli effetti della gestione finanziaria, straordinaria e fiscale. Il MOL è un indicatore che non è influenzato dalle politiche di bilancio realizzate attraverso l'eventuale manovra degli ammortamenti e degli accantonamenti, politiche che possono cambiare nel corso degli anni. Nell'esercizio in corso, questo margine è risultato negativo poiché, come già esplicitato, i ricavi non sono stati sufficienti per coprire i costi della gestione.

Le gestioni, finanziaria, straordinaria e fiscale, non sono significative per la Società, quindi, i risultati successivi, ovvia conseguenza della somma algebrica degli altri costi e ricavi d'esercizio, fino al risultato d'esercizio, mantengono il segno negativo.

### Principali dati patrimoniali

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	31/12/2018	31/12/2017
<b>ATTIVO FISSO</b>	<b>6.366.108</b>	<b>6.915.520</b>
Immobilizzazioni immateriali	66.025	126.496
Immobilizzazioni materiali	6.300.083	6.789.024
Immobilizzazioni finanziarie	0	0
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>15.294.154</b>	<b>15.880.486</b>
Magazzino	238.238	376.099
Liquidità differite	13.104.442	13.393.211
Liquidità immediate	1.951.474	2.111.176
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>21.660.262</b>	<b>22.796.006</b>
<b>MEZZI PROPRI</b>	<b>1.336.611</b>	<b>1.494.928</b>
Capitale Sociale	119.000	119.000
Riserve	1.217.611	1.375.928
<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>	<b>13.668.359</b>	<b>13.667.195</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>6.655.292</b>	<b>7.633.883</b>
<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO</b>	<b>21.660.262</b>	<b>22.796.006</b>

Tab. 9. Stato patrimoniale finanziario. Esercizi 2018-2017

### 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. È naturale che gli indicatori economici, partendo dalla perdita dell'esercizio, presentino valori negativi. Dal momento che un rapporto che esprime un risultato inferiore a zero non ha alcun significato, si ritiene non siano, in questa fase, significativi.

## 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 la situazione ideale, sul piano del rapporto fra impieghi e fonti, si manifesta 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.

Il Margine di struttura significativo per la Società è quello definito "secondario" dove si tiene conto di tutto il capitale permanente: come si è più volte sottolineato, la Società ha il capitale attivo fisso coperto prevalentemente da contributi regionali in c/impianti. Per i beni sovvenzionati da contributi in conto impianti, si calcolano gli ammortamenti con le aliquote previste ed in corrispondenza vengono appostate le quote di competenza dei contributi tra i ricavi. Le quote sospese dei contributi, sono iscritte tra i risconti passivi. Tale scelta contabile fa sì che gli investimenti in capitale fisso siano iscritti per intero e che le quote dei contributi partecipino, per competenza, in ciascun anno, attraverso le residue quote di ammortamento. Per tale ragione, per poter considerare in modo più corretto il margine, è necessario considerare nelle passività consolidate anche i risconti a ML/T che rappresentano la quota sospesa dei contributi che sono assegnati alla Società per i cespiti.

E' un indicatore della solidità patrimoniale che se positivo indica che il capitale permanente, costituito dal capitale proprio e dalle passività consolidate, ha finanziato interamente le immobilizzazioni, caratterizzate da tempi di disinvestimento medio lunghi. Si ritiene più significativo rimandare l'analisi di questo margine come indice di disponibilità finanziaria esposto tra gli indicatori di valutazione del rischio aziendale.

### **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. Tale indice non può prescindere dalle caratteristiche dell'impresa: FUC s.r.l. è una società pubblica in "house providing". La Società è finanziata dalla Regione Friuli Venezia Giulia attraverso contributi in conto esercizio e/o in conto impianti che vengono sospesi proprio per rispettare il principio contabile della competenza.

### **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 2018	Anno 2017	Anno 2016
Indice di autonomia finanziaria: N/K	0,06	0,06	0,05
Indice di indipendenza: N/Debiti	0,41	0,35	0,23

Tab. 10. Indici di solidità patrimoniale. Esercizi 2018-2017-2016

## Indicatori di Liquidità

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 limite nella presenza tra i suoi componenti principali delle rimanenze di magazzino. I valori sono simili nel triennio 2016-2018 ma tale indicatore risulta essere poco significativo per la presenza di voci legate alle contribuzioni pubbliche sia per quanto concerne l'attivo circolante (crediti iscrivibili a breve ma il cui incasso potrebbe essere oltre i 12 mesi) sia per quanto riguarda il passivo corrente (i risconti attivi sono legati agli ammortamenti).

### 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 della voce rimanenze nel calcolo dell'indice di disponibilità rappresenta un elemento che toglie affidabilità a questo indicatore. È 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.

È 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 siano ricompresi anche valori di crediti pagati con notevole ritardo. Se all'azienda fossero noti 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 2018	Anno 2017	Anno 2016
Quoz. di disponibilità: C/P (Current ratio)	0,81	0,81	0,82
Liquidità primaria: I+L/P	0,78	0,79	0,79
Liquidità immediate/P	0,10	0,11	0,08

Tab. 11. Indicatori di Liquidità. Esercizi 2018-2017-2016

### Indicatori di Valutazione del Rischio di Crisi Aziendale

Secondo le "Linee guida per la definizione di una misurazione del rischio" ai sensi dell'art. 6, c. 2 e dell'art. 14, c. 2 del D.Lgs. 175/2016, che forniscono una disciplina di minima per l'applicazione di un "programma di misurazione del rischio di crisi aziendale", di seguito si riportano degli indicatori di carattere generale tesi a determinare «soglie di allarme», di cui dovrà essere la Società a individuare il livello oltrepassato il quale è necessario intervenire. Per "soglia di allarme" si intende, quindi, una situazione di superamento anomalo dei parametri fisiologici di normale andamento, tale da generare un rischio di potenziale compromissione dell'equilibrio economico, finanziario e patrimoniale della singola società, meritevole quindi di approfondimento.

La finalità è quella di contribuire a prevenire potenziali rischi patrimoniali, finanziari ed economici a danno dei soci e delle loro società, nonché di favorire la trasparenza dei meccanismi di raccolta e gestione delle informazioni necessarie al monitoraggio nei confronti dei soci, ponendo in capo all'organo di amministrazione ed a quello di controllo, obblighi informativi sull'andamento della società.

Le linee guida individuano, in questo quadro, un set di indicatori finalizzati a misurare lo stato di salute dell'azienda. Qualora emergano nell'ambito dei programmi di valutazione del rischio di cui all'articolo 6, comma 2, uno o più indicatori di crisi aziendale, l'organo amministrativo della società a controllo pubblico deve adottare i provvedimenti necessari al fine di prevenire l'aggravamento della crisi, di correggerne gli effetti ed eliminarne le cause, attraverso un idoneo piano di risanamento.

### Analisi della Gestione Operativa della Società

Questo indice mette in relazione la differenza tra il Valore ed i Costi della Produzione con il Valore della Produzione stesso. L'allarme scatta nel caso in cui il valore risultante sia negativo per tre esercizi consecutivi, e comunque deve mantenersi superiore all'1%.

#### Risultati di esercizio cumulati negli ultimi tre esercizi

Questo indice è calcolato come differenza tra valore e costi della produzione, ex articolo 2525 c.c.; il valore a fine del triennio non deve essere inferiore al 5% del valore del patrimonio netto (al 2018 è del 10,27%).

#### Indice di Struttura Finanziaria

È dato dal rapporto tra patrimonio più debiti a medio e lungo termine e attivo immobilizzato. Per quanto riguarda la Società, considerato il fatto che essa è totalmente partecipata dall'ente pubblico Regione Friuli Venezia Giulia, non è possibile identificare debiti a lungo termine verso terzi ma solo passività consolidate derivanti dall'iscrizione per competenza dei contributi per conto impianti, attraverso il ricorso ai risconti passivi.

#### Incidenza degli Oneri Finanziari sul Fatturato

Questo indice mette in relazione gli oneri finanziari con il valore del fatturato. La soglia di allarme scatta per valori superiori al 4%.

#### Indice di Disponibilità Finanziaria (Elasticità dell'Attivo)

L'indice è la risultante del rapporto tra Attività Correnti e Passività Correnti.

Non esistono valori standard teorici, pertanto il giudizio su questo indice deve essere attuato sul confronto del suo valore nel tempo oppure confrontandolo con i valori medi del settore in cui opera. Nel triennio analizzato, la Società evidenzia una sostanziale stabilità di questo valore.

#### Indice di Durata dei Crediti e dei Debiti a Breve Termine

Non di rado le criticità finanziarie delle società non dipendono dalla qualità della gestione operativa quanto, piuttosto, dal fatto che **i flussi si manifestano con ritardo compromettendo gli equilibri finanziari ed economici delle società**. Il rapporto tra il valore dei crediti a breve rispetto a quello dei debiti a breve esprime al meglio questo concetto.

#### Relazione redatta dalla Società di Revisione/Collegio Sindacale

La soglia di attenzione è attivata se la relazione del revisore legale o quella del collegio sindacale rappresentino dubbi circa la continuità aziendale. Il valore di riferimento può essere "SI" in caso positivo, "NO" nel caso opposto.

Indicatori valutazione Rischio	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016
Gestione Operativa	-1,79%	5,61%	4,99%
Risultati di esercizio cumulati	10,27%	24,67%	25,51%
Struttura Finanziaria	2,13	1,96	1,70
Oneri Finanziari / Fatturato	0,04%	0,19%	0,03%
Indice di Disponibilità Finanziaria	0,81	0,81	0,82
Indice di Durata	0,25	0,32	0,28
Relazione Società di Revisione	NO	NO	NO

Tab. 12. Indicatori valutazione Rischio. Esercizi 2018-2017-2016

#### Indicatori di Produttività

##### Costo del Lavoro su Ricavi

Misura l'incidenza del costo del lavoro sui ricavi netti 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 evidenzia il circolo virtuoso dei comportamenti aziendali, esito di alcune strategie avviate nei precedenti esercizi. L'andamento della produttività aziendale è sintetizzato dalla seguente tabella:

Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016
53,4%	52,4%	46,5%

Tab. 13. Incidenza del costo del lavoro sui ricavi. Esercizi 2018-2017-2016

### 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.

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.

La composizione del personale movimentato dalla Società, nel corso del 2018, è stata di n.58 uomini e n.11 donne; il turnover durante l'esercizio è stato di 9 cessazioni e 11 nuove assunzioni.

La Società al 31/12/2018 ha occupato n. 71 addetti, così distinti:

n. 60 diretti, di cui:

- n.1 dirigente assunto in data 11/06/18, subentrato al precedente cessato nel corso dell'esercizio;
- n.54 operatori diretti a tempo indeterminato;
- n.5 operatori diretti a tempo determinato;
- n.4 agenti "distaccati" da altra impresa ferroviaria;
- n.6 formatori – istruttori con contratto co.co.co.
- n.1 figura tecnica incaricata della redazione dell'ulteriore documentazione tecnica necessaria al fine di indire la gara d'appalto dei lavori di potenziamento tecnologico agli impianti, consistenti nell'installazione di SCMT (SST) con encoder da segnale (ES), blocco conta assi (BCA), adeguamento degli impianti di segnalamento e dei passaggi a livello (PL) ed installazione di controllo del traffico centralizzato (CTC) sulla linea Udine-Cividale. Tale figura ricoprirà inoltre l'incarico di supporto all'attività del responsabile unico del procedimento per la realizzazione del sistema di sicurezza SCMT.
- n. 1 PIPOL impiegato in attività relative alla gestione informatica e allo sviluppo del Progetto FUC 4.0, in organico dal mese di dicembre.

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

In particolare, quattro dei sei formatori-istruttori inseriti in Azienda sono cogenti per il funzionamento della Società, secondo le Direttive previste dall'ANSF e sono impegnati anche nell'iter di realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico della linea sociale, SCMT.

### Formazione delle risorse umane

Anche durante l'esercizio 2018 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 anche a contributi nazionali e alle risorse accantonate in "Fondo Impresa" al fine di coprire i piani formativi.

## Indicatori sul personale

Nel corso del 2018

- ✓ è cessato il rapporto di lavoro con 9 agenti
- ✓ sono stati assunti 11 nuovi agenti
- ✓ l'anzianità media del personale al 31/12/2018 risulta essere di 14,64 anni (considerando l'anzianità convenzionale che alcuni dipendenti si trascinano dalle precedenti gestioni)
- ✓ gg di assenza per malattia nell'anno 328
- ✓ gg di assenza per infortunio 0
- ✓ gg di assenza per maternità obbligatoria 0
- ✓ gg di assenza per permesso allattamento 0
- ✓ gg di assenza per congedo parentale 52
- ✓ gg di assenza congedo obbligatorio padre 0
- ✓ gg di assenza per permesso malattia figli 1
- ✓ gg di assenza per donazione sangue 29
- ✓ gg di assenza per congedo matrimoniale 15
- ✓ gg di assenza per permesso L104/94 18
- ✓ gg di assenza per sciopero 0
- ✓ gg di assenza per aspettativa non retribuita 0
- ✓ gg di assenza per permessi protezione civile 2
- ✓ permessi legge 53/2000 (lutto) 9
- ✓ gg di assenza per sospensione disciplinare 2

Il totale delle maestranze che, come detto, al 31/12/2018 ammonta complessivamente a 71 unità, è suddiviso come riportato nella tabella seguente:

COMPOSIZIONE RISORSE UMANE	ADDETTI al 31/12/2018	ADDETTI al 31/12/2017
personale effettivo - compreso Dirigente*	60	58
personale in formazione lavoro - PIPOL	1	0
personale interinale	0	4
personale distaccato da altre aziende**	4	2
formatori - istruttori e supporto tecnico SCMT con contratto co.co.co***	6	6
<b>TOTALE</b>	<b>71</b>	<b>70</b>

Tab. 14. Composizione delle Risorse Umane. Esercizi 2018-2017

\* il Responsabile di Esercizio (Dirigente) ricopre anche il ruolo di Responsabile della Divisione Gestore infrastruttura (GI). Tale risorsa, assunta in data 11/06/18, è inserita con un contratto di lavoro a tempo indeterminato ed è subentrato al precedente Dirigente, andato in quiescenza nel mese di settembre. n.54 diretti sono inseriti con contratto a tempo indeterminato, n° 5 diretti inseriti con contratto a tempo determinato;

\*\* n.4 agenti sono "distaccati" da altra impresa ferroviaria;

\*\*\* n° 6 figure tecniche con contratto co.co.co, di cui n.4 formatori-istruttori cogenti per il funzionamento della Società secondo le Direttive previste dall'ANSF e n. 2 figure di supporto tecnico per la realizzazione del Sistema di sicurezza SCMT.

Nelle tabella seguenti, sono rappresentati il costo aziendale e la composizione delle risorse umane relative all'esercizio 2018 comparato con quello sostenuto precedente:

## COSTO AZIENDALE DELLE RISORSE UMANE

DESCRIZIONE	RACCORDO CON SCHEMI DI BILANCIO	2018		2017		Variaz. % 2018-2017	
		COSTO AZIENDA 2018	N° ADDETTI al 31/12/18	COSTO AZIENDA 2017	N° ADDETTI al 31/12/17	Su Costo	Su N° Addetti
DIRIGENTE	B9, lett. a,b,c	122.010,76	1	111.559,61	1	9,37%	0,00%
PERSONALE FUC DIRETTO	B9, lett. a,b,c	2.542.283,21	59	2.464.430,75	57	3,16%	3,51%
FORMATORI-ISTRUTTORI	B7	283.451,50	6	191.016,24	6	48,39%	0,00%
PERSONALE SOMMINISTRATO	B9, lett. a,b	35.568,08	0	106.096,25	4	-66,48%	-100,00%
PERSONALE DISTACCATO	B7(costo) - B9(Inail)	247.703,39	4	34.978,95	2	608,15%	100,00%
FORMAZIONE LAVORO (PROG. PIPOL)	B7	405,80	1	119,96	0	238,28%	0,00%
<b>A) TOTALE COSTO AZIENDA DEL PERSONALE</b>		<b>3.231.422,74</b>	<b>71</b>	<b>2.908.201,76</b>	<b>70</b>	<b>11,11%</b>	<b>1,43%</b>
B) CONTRIBUTI A CREDITO SU COSTI DIPENDENTI	A5, lett. a	-322.064,87	//	-297.185,20	//	8,37%	//
<b>GRANTOTALE A)-B)</b>		<b>2.909.357,87</b>		<b>2.611.016,56</b>		<b>11,43%</b>	
DETTAGLIO DEL PERSONALE ASSUNTO TRAMITE PROCEDURA DI MOBILITA' OBBLIGATORIA INTERSOCIETARIA	B9, lett. a,b,c	80.532,44	2	76.852,99	2	4,79%	0,00%

### 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

**Dirigente:** La variazione del costo azienda 2018 su quello 2017 è ascrivibile alla presenza per tre mesi di due figure dirigenziali concomitanti per quiescenza e sostituzione.

**Personale Diretto:** Nel corso del terzo trimestre dell'anno 2017 sono state effettuate delle riparametrazioni del personale diretto, che, se da un lato ha inficiato solo 4 mesi del 2017, ha impattato per 12 mesi sul 2018. Inoltre, il numero medio di ULA, passato da 57,12 del 2017 a 58,15 nel 2018, ha fatto sì che il costo medio del personale passasse da 43.144 a 43.720 €/ULA.

**Formatori-Istruttori:** Il numero medio del 2017 di addetti, pari a ULA 4,52 contro 6,00 nel 2018 e l'aumento retributivo medio riconosciuto a tale tipologia di personale (+11,70%), hanno inciso sul costo aziendale nell'ultimo bilancio di esercizio.

**Personale Somministrato:** Nel 2017 il personale era prevalentemente composto da personale ausiliario, mentre nel 2018 il riferimento è ad un unico addetto. Il costo medio aziendale non si discosta in modo significativo.

**Personale Distaccato:** le variazioni sono imputabili alla diversa tipologia di personale impiegato; nello specifico ci si riferisce ai macchinisti (nel 2018, con maggiorazioni, straordinari e reperibilità 24 ore su 24) rispetto ai capitreno del 2017 che, avendo orario pressoché fisso, avevano impattato in misura minore (-20%). Inoltre il numero di ULA è passato da 0,84 del 2017 a 4,77 nel 2018.

**Formazione lavoro (PIPOL):** la variazione è imputabile ai diversi periodi di presenza di personale in formazione.

## COSTO AZIENDALE DEGLI ORGANI SOCIALI

DESCRIZIONE	RACCORDO CON SCHEMI DI BILANCIO	2018		2017		Variaz. % 2018-2017	
		COSTO AZIENDA 2018	N° ADDETTI al 31/12/18	COSTO AZIENDA 2017	N° ADDETTI al 31/12/17	Su Costo	Su N° Addetti
AMMINISTRATORE UNICO	//	32.277,10	1	32.057,24	1	0,69%	0,00%
SINDACO UNICO	//	4.160,00	1	4.160,00	1	0,00%	0,00%

### 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").

Tab. 15. Costo aziendale delle risorse umane. Esercizi 2018-2017

Composizione al 31/12/2018	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altre tipologie
Numero uomini	1	-	16	33	1 Co.Co.Co. 6 Co.Co.Pro.
Numero donne	-	2	2	6	
Età media anno 2018	54,54	46,46	47,30	44,74	
Anzianità lavorativa anno 2018	2,71	13,54	16,96	11,31	
Numero di contratti a tempo indeterminato al 31/12/2018	1	2	18	34	
Numero di contratti a tempo determinato al 31/12/2018	-	-	-	5	
Titolo di studio: laurea	1	2	4	1	
Titolo di studio: diploma	-	-	12	36	
Titolo di studio: licenza media	-	-	2	2	

Tab 16. Composizione delle risorse umane. Esercizio 2018

MODALITÀ RETRIBUTIVE	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altre tipologie
Retribuzione media lorda annua *	€72.268,80	€48.269,57	€31.963,03	30.488,08	
Retribuzione media lorda annua altre tipologie – Co.Co.Pro.					€40.611,68
Retribuzione media lorda annua altre tipologie – Co.Co.Co.(Amm.re)					€26.280,00

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

Tab 17. Modalità retributive. Esercizio 2018

NUMERO MEDIO DIPENDENTI						
QUALIFICA	Apprendisti	Operai	Impiegati	Quadri	Dirigenti	TOTALE
Numero medio	-	38,25	18	1,90	1,22	59,37

Tab 18. Numero medio dipendenti. Esercizio 2018

### Certificazioni ISO UNI EN 9001:2008-2015, UNI EN 13816:2002

Nel corso del secondo semestre si sono svolti i due audit per il rinnovo delle certificazioni ISO UNI EN 9001:2008-2015 e UNI EN 13816:2002. L'Ente Certificatore ha segnalato alcune non conformità al sistema ISO UNI EN 9001:2008-2015 che la Società sta opportunamente valutando.

### Modello organizzativo ai sensi del D.LGS. 231/2001, ex L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", Regolamento europeo sulla privacy (GDPR)

Nel corso dell'esercizio si è provveduto alla revisione del Modello organizzativo ai sensi del D.LGS. 231/2001, sia alla luce della riorganizzazione aziendale in termini divisionali che delle modifiche legislative ai sensi della ex L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", del 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", del D.Lgs.39/2013 "Disposizioni in materia di inconferibilità 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".

La Società ha inoltre rispettato gli adempimenti previsti dal Regolamento europeo sulla Privacy (Gdpr) in vigore dal 25 maggio 2018 e ha, come già comunicato, avviato l'attività di pubblicazione dei dati e delle informazioni

previste, ai sensi della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza, sul proprio sito internet aziendale.

## **INVESTIMENTI**

### **Progetto di informatizzazione FUC S.r.l. 2.0., website aziendale e attivazione dell'integrazione tariffaria con altro operatore del TPL**

La Società ha proseguito nell'attività di allineamento del proprio sistema alle più recenti tecnologie informatiche, al fine di aumentare la garanzia di 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 nella continua implementazione ed alimentazione del website aziendale, rinnovato sia nella grafica che nei contenuti.

Inoltre è stata implementata l'integrazione tariffaria con SAF-ARRIVA, che ha consentito sia agli abbonati sia agli studenti di fruire congiuntamente dei servizi su ferro e su gomma.

### **Manutenzioni del parco rotabile**

La Società, al fine del mantenimento in efficienza del proprio parco rotabile, ha regolarmente eseguito le manutenzioni ordinarie e quelle previste decennale del materiale rotabile, comprensiva anche della muta carri.

Ciò ha comportato, come già detto, una forte ripercussione sui costi di gestione e conseguenti fermi dei mezzi che hanno inciso in maniera significativa sulla capacità di produrre ricavi da mercato.

### **Manutenzione linea Udine – Cividale e realizzazione SCMT e BLOCCO CONTASSI – Interventi relativi alla sicurezza ferroviaria**

La Società, al fine del mantenimento in efficienza della propria infrastruttura, ha regolarmente eseguito 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.

Nel corso del mese di Aprile è stata indetta una gara europea a procedura ristretta per l'appalto dei lavori di installazione del sistema di SCMT (SST) con encoder da segnale (ES), blocco conta assi (BCA), adeguamento degli impianti di segnalamento e dei passaggi a livello (PL) ed installazione di un sistema di controllo del traffico centralizzato (CTC) sulla linea ferroviaria Udine – Cividale. Nei mesi di luglio e agosto si è provveduto all'espletamento della gara e all'assegnazione dell'appalto ad una ditta specializzata nel settore ferroviario.

I lavori sono iniziati nel mese di ottobre e proseguiranno per tutto il 2019, con interventi e lavorazioni prevalentemente in orario notturno, al fine di evitare interruzioni del servizio con conseguenti disagi per l'utenza. La copertura finanziaria di tali interventi viene garantita dai contributi regionali così come previsti nelle DGR 2571/2009, DGR 2483/2010, DGR 2319/2011 DGR 2078/2012.

## **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 periodica 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 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 (-60,95%) dei ricavi da noleggio locomotive e carri, ovvero dei servizi di trazione cargo.

Dato che la Società, nel corso degli ultimi anni, è stata fortemente capitalizzata, si propone di ripianare la perdita attingendo alla riserva straordinaria, come già disposto in nota integrativa.

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

L'Amministratore Unico  
Dott. Maurizio Ionico  
(Firmato)