



**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 31.12.2021

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 due automotrici Stadler GTW/DMU, tre automotrici ALN 633 e due rimorciate BP. Espleta in collaborazione con le ferrovie austriache ÖBB il servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra sulla tratta Trieste – Udine –Tarvisio B.V. (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. FUC è dotata inoltre di una 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 FUC, secondo quanto disposto dalla Legge Regionale n. 10 e ne valuta la programmazione aziendale ed 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. 112/2015, 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.

Permane ancora in vigore la disposizione ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), contenuta nella nota del 28/06/2018 n.10745 che, dall'agosto 2018, ha imposto la riduzione sia del numero delle corse (soppressione dei treni incrocianti) sia della velocità del servizio a 50 Km/h, comportando così il necessario ricorso a corse con bus, per il mantenimento dell'offerta commerciale.

Si attesta inoltre che l'Organo amministrativo aziendale ha agito nel pieno rispetto degli indirizzi specifici e generali assegnati alla Società e contenuti nel "Documento di economia e Finanza regionale 2021" e nella relativa "Nota di aggiornamento Documento di Economia e Finanza Regionale 2022".

Signori Soci,

anche nel 2021 la pandemia da COVID-19 ha influito negativamente sull'andamento socio-economico del Paese e sulla tenuta di tutti i settori economici, così come quella del trasporto pubblico.

FUC ha gestito, anche in questo esercizio, l'emergenza epidemiologica con enormi sforzi di carattere organizzativo, in termini di impiego di risorse umane e di pianificazione dell'esercizio, al fine di ottemperare con cura ai DPCM del Governo Centrale e alle Ordinanze contingibili e urgenti del Presidente della Regione FVG.

Da un lato, l'osservanza di una serie di obblighi normativi ha pesato in maniera determinante sull'incremento dei costi di gestione, mentre dall'altro, le limitazioni in termini di capienza hanno influito negativamente sui ricavi da bigliettazione.

La Società ha impartito, anche in questo esercizio, una serie di misure igienico sanitarie a tutto il personale, in particolare a quello in contatto con l'utenza, al fine di adottare i comportamenti più opportuni finalizzati a contenere il rischio di contagio e la diffusione del virus.

Si è proseguito nelle attività di distribuzione di presidi medici, quali gel disinfettante, prodotti di sanificazione e guanti protettivi monouso, oltre che nel mantenimento di una serie di misure organizzative atte a garantire il distanziamento del personale, attraverso una mirata gestione degli spazi comuni, una forte limitazione delle riunioni in presenza, a vantaggio della modalità on line ed il proseguimento dello smart working per le mansioni impiegatizie.

La continuità aziendale è garantita sia dal prolungamento, fino al 31/12/2022, del 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), sia dal Decreto n. 5453 di data 9/12/2021, che prevede l'assegnazione di risorse aggiuntive del corrispettivo del servizio, pari a € 351.349,90 per sostenere, in anticipazione, gli oneri derivanti dall'emergenza epidemiologica COVID19, assicurando la continuità nell'erogazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri .

Si evidenziano inoltre, sia la svalutazione prudenziale per un credito maturato e relativo alle fatture di vendita del periodo 2015-2020, sia la costituzione di un Fondo manutenzione ciclica P5 per i 52 carri pianale, le cui trattazioni approfondite vengono affrontate in Nota Integrativa.

Nell'esercizio 2021, la riduzione del valore della produzione, rispetto al periodo precedente, si è attestato a -23,9% e deriva prevalentemente dalla contrazione dei ricavi da traffico e dai mancati incassi dei canoni di noleggio del locomotore, impiegato per il servizio Mi.Co.Tra nella fase di interruzione del servizio, a causa del COVID-19 .

Anche i costi della produzione hanno subito una contrazione, dovuta al rallentamento dei lavori sulla linea per l'installazione del sistema SCMT, ed alla internalizzazione di alcune competenze prima affidate a terzi.

TABELLA DI SINTESI	31/12/2021	31/12/2020	Differenza
VALORE DELLA PRODUZIONE	€ 8.133	€ 10.473	€ - 2.340
<i>di cui ricavi derivanti dai corrispettivi di vendita biglietti e abbonamenti linea sociale e servizio Mi.Co.Tra</i>	€ 521	€ 407	€ 114
COSTI DELLA PRODUZIONE	€ 8.348	€ 10.194	€ -1.846
<i>di cui costi per il personale (voce B9)</i>	€ 3.196	€ 2.975	€ 221
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	€ - 210	€ 174	€ - 384

Tab. 0. Sintesi su Valore della Produzione e Costi della Produzione (valori in migliaia). Esercizi 2021-2020

Nell'esercizio 2021 la Società ha provveduto alla separazione contabile sia per la parte economica che per la parte patrimoniale, in ottemperanza alla Delibera ART n. 120/2018 del 29 novembre 2018 - Allegato A.

Nella separazione economica, oltre alle linee guida ART, sono stati seguiti anche i criteri esplicitati nel proprio Regolamento contabile aziendale, 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, così come previsto dal contratto di servizio, che dagli indirizzi contenuti nella "Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale".

Ha dunque provveduto a fornire all'Amministrazione regionale i dati richiesti, sia ai fini dell'attestazione dei rapporti creditor e debitori con la Regione, sia ai fini della redazione del bilancio consolidato ai sensi del D.lgs. 118/2011 e s.m.i.; ha inoltre 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 l'esercizio 2022, per la sola Divisione Impresa ferroviaria, in considerazione dell'imminente passaggio dell'infrastruttura ad RFI, i termini di tipologia d'intervento, di spesa preventivata, di timing di attivazione e di relativa priorità d'intervento;
- ✓ gestito con RFI sia i gruppi di lavoro (CVT) che la due diligence aziendale, finalizzati al passaggio dell'infrastruttura al gestore nazionale, così come previsto dal Decreto legge n. 50/2017;
- ✓ avviato l'attività di conoscenza degli impianti del porto di Monfalcone attraverso il supporto alle operazioni di manovra ferroviaria.

Si evidenzia inoltre:

- ✓ il costante dialogo con il proprio Socio, che ha consentito la regolarità dei flussi finanziari e la condivisione di linee guida strategiche e gestionali;
- ✓ l'attenta valutazione dei centri di costo, in osservanza al 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;
- ✓ la gestione dell'integrazione tariffaria tra FUC e SAF già in vigore, che ha consentito, anche in questo esercizio, l'applicazione dell'accordo relativo all'"abbonamento scolastico residenti FVG per l'anno scolastico 2021-2022", in applicazione alla Delibera regionale n. 785 del 21.05.2021;
- ✓ il mantenimento delle collaborazioni di marketing territoriale, già in essere, con enti ed associazioni, finalizzate alla promozione dei propri servizi ferroviari al fine di diffondere la cultura della mobilità dolce e sostenibile;

Attività

La Società si articola in tre differenti Aree di Business,

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

Tale servizio di trasporto pubblico locale 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 quattro fermate, di cui due facoltative, Bottenicco Z.I. e Moimacco ed in Stazione ferroviaria di Udine è connesso 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 2021 sono stati trasportati complessivamente n. 207.279, passeggeri registrando un incremento rispetto al 2020, del 13,7% (in termini assoluti +24.899 passeggeri trasportati), considerate anche le restrizioni, dovute alle misure di limitazioni alla mobilità, finalizzate al contenimento e diffusione della pandemia da COVID-19, che hanno imposto un coefficiente di riempimento, durante il corso dell'anno, tra il 50% e l'80%.

Il 1° settembre 2021 è stata attivata la vendita degli "abbonamenti scolastici residenti FVG" che prevedono anche l'integrazione con il gestore gomma Arriva-TPL FVG. La rendicontazione complessiva del periodo di vendita (01/09/2021 - 31/10/2021) ha prodotto un numero di abbonamenti in linea con quelli venduti l'anno precedente.

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

LINEA SOCIALE UDINE CIVIDALE DEL FR.	
Treni/bus x km viaggiatori	240.345
Viaggiatori x km	2.694.627
Numero di corse annuo (treni+bus sostitutivi)	16.007
Posti x km offerti	51.914.543
Passeggeri trasportati (treni+bus)	207.279
lunghezza rete	15,015
velocità commerciale	37,5 Km/h

Tab. 1. Parametri gestionali - linea sociale Udine-Cividale del Friuli - Esercizio 2021

✓ Servizio transfrontaliero Mi.Co.Tra.

Il progetto Mi.Co.Tra. nasce nel giugno 2012 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, Ugovizza-Valbruna.

La valenza del servizio si è ulteriormente consolidata tramite la 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 alla città di Trieste.

Il successo di tale servizio ha fatto sì che il prolungamento verso Trieste, nelle giornate di sabato, domenica e durante i giorni festivi, sia divenuto stabile così come le corse giornaliere Udine-Villach.

Il servizio Mi.Co.Tra. ha inoltre una connotazione bike friendly, che consente ai passeggeri di approcciare il territorio e la sua biodiversità in maniera slow. L'impatto positivo sul servizio Mi.Co.Tra deriva anche dall'esplosione, negli anni passati, della mobilità ciclabile sulle lunghe distanze, supportata da una struttura cicloviana di valenza europea come l'Alpe Adria.

Mi.Co.Tra si connota anche per la forte integrazione modale, a livello nazionale, con i vettori del TPL presenti sul territorio quali Trenitalia e Arriva-TPL FVG e, a livello internazionale, con le ferrovie austriache ÖBB.

Si evidenzia anche 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.

Gli ottimi risultati conseguiti nel corso dei passati esercizi, non si sono potuti replicare in toto quest'anno, che subisce ancora l'effetto pesante della pandemia.

L'esercizio 2021 registra rispetto al 2020, sulla tratta nazionale Udine -Tarvisio B.V.- Trieste un incremento dei viaggiatori pari a 51,6%, e del trasporto di biciclette paria a 58,3%.

Analogamente, il trasporto di passeggeri sulla tratta Trieste-Villach registra un aumento del 55,3% dei passeggeri trasportati (pari a n. 27.115) e del 72% delle biciclette caricate (pari n. 7.503).

SERVIZIO MI.CO.TRA.	
Treni x km viaggiatori	160.976
Viaggiatori x km	4.160.310
Numero di corse annuo	1.892
Posti x km offerti	22.536.640
Passeggeri trasportati Trieste-Tarvisio	61.230
lunghezza rete	Km 89 (Udine-Tarvisio B.V.) Km 161 (Trieste-Tarvisio B.V.)
velocità commerciale	71 Km/h

Tab. 2. Parametri gestionali – servizio Mi.Co.Tra - Esercizio 2021

✓ 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 delle locomotive DE520 e le Taurus E190 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 operatori ferroviari regionali.

Di seguito alcuni indicatori significativi relativi al settore cargo,

Tonnellate chilometro totali trasportate sulla rete sociale Udine – Cividale del Fr.	-
Tonnellate chilometro totali trasportate sulla rete RFI	33.776.539,838
TONNELLATE CHILOMETRO TOTALI	33.776.539,838

Tab. 5. Parametri gestionali Cargo. Esercizio 2021

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

L'anno 2021 ha visto declinare e poi riprendere la pandemia da COVID-19. Nei primi mesi del 2022, in molte aree geografiche, il declino è stato evidente; le conseguenze del contagio sulle persone tendono a divenire più lievi, è cresciuta la percentuale di contagi asintomatici. Si può ritenere che il tema pandemico si avvii a diventare materia di contenimento, sorveglianza, completamento della barriera vaccinale in tutto il mondo, miglioramento delle capacità di affrontare possibili nuove emergenze sanitarie, ma che cessi di rappresentare uno dei maggiori problemi attuali per il mondo.

L'attenzione è ora sull'evoluzione post pandemia. Il Pil mondiale nel 2021 è cresciuto del 5,9% rispetto al 2020, nell'Area Euro del 5,2% e in Italia del 6,5%.

La forza della ripresa è legata all'origine della crisi, che non è stata né finanziaria, né ciclica, bensì di tipo sanitario: una volta eliminati i vincoli sanitari, le attività dovrebbero riprendere. Alcuni settori, proprio per le loro

caratteristiche intrinseche, tra i quali il TPL, hanno risentito di forti restrizioni e di cautele da parte degli stessi fruitori, che in questi ultimi due anni hanno radicalmente modificato le proprie abitudini di mobilità.

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

Anche nel 2021 la pandemia globale da COVID-19, ha influito in maniera pesante sul trasporto pubblico, sia in termini di riduzione delle capienze a contrasto alla diffusione del virus, a cui tutti gli operatori del settore hanno dovuto uniformarsi, sia in termini di variazione delle abitudini di mobilità (smart working e didattica a distanza) che, inevitabilmente, si sono ripercosse sulla tenuta degli equilibri finanziari di tutte le aziende del settore TPL.

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

La Società, durante la pandemia da COVID-19 ha dovuto modificare più volte il proprio modello di esercizio, sia in termini di numero di corse che di riduzione del coefficiente di riempimento dei mezzi.

Il servizio Mi.Co.Tra si caratterizza invece 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, l'utenza ricorre al servizio per motivi di svago e tempo libero.

Il successo di Mi.Co.Tra, nei passati esercizi, ha premiato 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, quali manifestazione cicloturistiche, mercatini di Natale, promozione di prodotti enogastronomici, iniziative comunali e progetti transfrontalieri. Ciò ha richiesto, negli anni passati, 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. Tali azioni hanno 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.

Per il futuro verranno ulteriormente implementate azioni di marketing, ove possibile, in diretta relazione con i progetti gestiti da soggetti territoriali, quali Comuni, Musei, Scuole e Centri culturali, parchi, comitati, associazioni ciclistiche e sportive anche in termini di integrazioni tariffarie con altre Aziende di trasporto pubblico.

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, nonostante la situazione pandemica e grazie al coordinamento della Regione Friuli Venezia Giulia, ha garantito, anche per gli abbonamenti scolastici FVG, l'integrazione tariffaria con l'operatore su gomma gruppo SAF 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 06:00 alle ore 21:33.
- TPL FVG - Arriva Udine, con l'erogazione di servizi di autolinee (caratterizzati da altrettanta se non superiore frequenza) in applicazione del Contratto di Servizio per il TPL gomma regionale.

✓ **sulla direttrice Udine – Tarvisio B.V. - Villach**, *dove operano:*

- FUC s.r.l. con l'erogazione del servizio ferroviario giornaliero annuale transfrontaliero treno + bici in partnership con ÖBB, che nei fine settimana è prolungato fino a Trieste.
- Trenitalia S.p.A. con l'erogazione di servizi ferroviari tra Trieste e Tarvisio, anche mediante l'utilizzo di nuovo materiale rotabile, attrezzato anche per il trasporto delle biciclette, in applicazione del Contratto di Servizio per il TPL ferro regionale.

- TPL FVG - Arriva Udine con l'erogazione di servizi sia sulla tratta Udine – Tarvisio, sia sulla tratta Udine-Grado, durante il periodo estivo, con mezzi adibiti al trasporto di biciclette.

Clima sociale, politico e sindacale

FUC s.r.l. opera in un clima esterno sociale, politico e sindacale, nonostante la Pandemia da COVID-19, piuttosto stabile.

La gestione dell'emergenza pandemica, la mission aziendale, l'evoluzione dei modelli organizzativi ed il raggiungimento di certi obiettivi hanno richiesto una costante interlocuzione con le RSA, che la Società ha perseguito informando costantemente rispetto alle 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 2021 e precedenti.

Anno	Valore della produzione	Margine operativo lordo	Risultato ante imposte	Risultato d'esercizio
2021	8.132.884	-102.718	-241.956	-209.761
2020	10.473.358	327.034	257.519	174.443
2019	13.101.297	435.219	99.710	29.217

Tab. 6. Andamento della gestione. Esercizi 2021-2020-2019

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

CONTO ECONOMICO	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Ricavi netti	5.669.497	5.634.215	35.282
+ Incrementi immobilizzazioni materiali	359.812	1.525.964	-1.166.152
+ Contributi in conto esercizio	947.402	1.484.804	-537.402
VALORE DELLA PRODUZIONE	6.976.711	8.644.983	-1.668.272
Acquisti netti	246.451	213.744	32.707
Variazioni rimanenze	58.054	-12.698	70.752
CONSUMI NETTI	304.505	201.046	103.459
- Costi per servizi	3.579.059	5.142.153	-1.563.094
VALORE AGGIUNTO	3.093.147	3.301.784	-208.637
- Costo del lavoro	3.195.865	2.974.750	221.115
MARGINE OPERATIVO LORDO	-102.718	327.034	-429.752
+ Contributi in c/impianti	914.523	1.294.343	-379.820
- Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.039.421	1.417.700	-378.279
- Svalutazioni del circolante	36.675	66.008	-29.333
- Accantonamenti operativi per rischi e oneri	84.473	310.070	-225.597
MARGINE OPERATIVO NETTO	-348.764	-172.401	-176.363
+ Saldo ricavi/oneri diversi	27.609	190.611	-163.002
+ Capitalizzazioni immobilizzazioni immateriali	0	0	0
- Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	18.375	20.995	-2.620
UTILE CORRENTE ANTE GESTIONE FINANZIARIA	-339.530	-2.785	-336.745
+ Proventi finanziari	51	70	-19

- Perdite finanziarie	0	0	0
- Oneri finanziari	27.152	21.872	5.280
UTILE CORRENTE	-366.631	-24.587	-342.044
+/- Plus/minusvalenze realizzo	0	0	0
+/- Ripristini di valore/svalutazioni di attività	0	0	0
+/- Saldo proventi/oneri straordinari	124.675	282.106	-157.431
RISULTATO RETTIFICATO ANTE IMPOSTE	-241.956	257.519	-499.475
- Imposte nette sul reddito	19.053	141.409	-122.356
+/- Imposte anticipate/differite	-51.248	-58.333	7.085
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	-209.761	174.443	-384.204

Tab. 7. Conto economico riclassificato a valore aggiunto. Esercizi 2021-2020

Per la riclassificazione del conto economico si è scelto uno schema in grado di fornire dei risultati intermedi a partire dal risultato che deriva dalla attività caratteristica dell'azienda, senza le variazioni dipendenti da fattori esterni o di gestione aziendale.

Nell'esercizio in corso, il valore dei ricavi derivanti dall'attività caratteristica dell'impresa si sono mantenuti su importi costanti, mentre si evidenzia una riduzione dei contributi in conto esercizio ottenuti e un minore importo derivante dalla capitalizzazione di costi sostenuti per lavori relativi, in parte agli interventi effettuati sulla linea per l'installazione del sistema SCMT, ed in parte per il nuovo progetto avviato nel monfalconese.

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
2021	€ 561.552,00	€ 5.923.131,00	9,48%
2020	€ 705.490,00	€ 5.903.885,00	11,95%
2019	€ 963.299,00	€ 6.092.413,00	15,81%

Tab. 8. Volume d'affari Cargo. Esercizi 2021-2020-2019

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.

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	31/12/2021	31/12/2020
ATTIVO FISSO	9.466.185	9.428.150
Immobilizzazioni immateriali	221.663	39.933
Immobilizzazioni materiali	9.242.652	9.386.347
Immobilizzazioni finanziarie	1.870	1.870
ATTIVO CIRCOLANTE	9.634.752	10.723.323

Magazzino	285.637	343.691
Liquidità differite	8.598.252	9.853.598
Liquidità immediate	750.863	526.034
CAPITALE INVESTITO	19.100.937	20.151.473
MEZZI PROPRI	1.330.512	1.540.274
Capitale Sociale	119.000	119.000
Riserve	1.211.512	1.421.274
PASSIVITA' CONSOLIDATE	12.060.173	12.544.965
PASSIVITA' CORRENTI	5.710.252	6.066.234
CAPITALE DI FINANZIAMENTO	19.100.937	20.151.473

Tab. 9. Stato patrimoniale finanziario. Esercizi 2021-2020

Principali indicatori

L'art. 2428, comma 2, c.c. richiede l'analisi di alcuni indicatori di risultato scelti tra quelli ritenuti più significativi in relazione alla situazione della Società. Si ribadisce che la società riceve sovvenzioni pubbliche di diversa natura e, pertanto, non si propongono alcuni indici di bilancio, in quanto, non si ritiene possano essere significativi. Non si propongono nemmeno gli indici di matrice economica, in quanto sono ritenuti poco indicativi, considerato il fatto che i risultati intermedi ed il risultato finale hanno segno negativo.

Un indice che può comunque fornire utili indicazioni è il Costo del Lavoro su Ricavi: esso è un indice che 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 esso è pari al 56%.

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 regola 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 caratteristiche aziendali 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.

Risorse umane

La Società occupa al 31/12/2021 n. 69 addetti, così distinti:

- n. 56 diretti, di cui:
 - n. 1 dirigente;
 - n. 55 agenti diretti a tempo indeterminato;
- n.1 agente "distaccato" da altra impresa ferroviaria;
- n.1 tirocinante PIPOL;
- n.11 addetti in somministrazione;

Inoltre, la Società si avvale anche di un collaboratore a supporto tecnico del progetto SCMT, con contratto co.co.co..

L'adozione di un'organizzazione di tipo divisionale deriva dall'applicazione di norme UE e nazionali, che impongono una rigida separazione tra infrastruttura e servizi e la conseguente e necessaria definizione di nuove funzioni e posizioni (rif. Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)". (15G00126) (GU n.170 del 24.07.2015)).

COMPOSIZIONE RISORSE UMANE	ADDETTI al 31/12/2021	ADDETTI al 31/12/2020
personale effettivo - compreso Dirigente*	56	55
personale in formazione lavoro - PIPOL	1	5
personale somministrato	11	3
personale distaccato da altra impresa ferroviaria	1	1
formatori - istruttori e supporto tecnico SCMT con contratto co.co.co**	1	3
TOTALE	70	67

Tab. 14. Composizione delle Risorse Umane. Esercizi 2021-2020

* il Responsabile di Esercizio (Dirigente) ricopre anche il ruolo di Responsabile della Divisione Gestore infrastruttura (GI).

n.56 diretti sono inseriti con contratto a tempo indeterminato.

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

Formazione delle risorse umane

Anche durante l'esercizio 2021 la Società si è adoperata 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.

Le modalità nell'erogazione degli interventi formativi sono state pienamente rispettose delle normative previste per il contenimento del contagio da COVID-19 e si sono svolte prevalentemente on line.

Informazioni relative alle relazioni con il personale

Ad integrazione di quanto riferito nella Nota Integrativa, Altre Informazioni, Dati sull'occupazione, si precisa che, la composizione del personale movimentato dalla Società nel corso del 2021 è stata di n.50 uomini e n.8 donne. Il turnover nell'anno è stato di 2 cessazioni e 3 nuove assunzioni.

Indicatori sul personale

Nel corso del 2021:

-è cessato il rapporto di lavoro con n. 2 agenti (di cui n.1 per pensionamento);

-sono stati assunti n.3 nuovi agenti;

-l'anzianità media del personale anno 2021 risulta essere di 13,83 anni (considerando l'anzianità convenzionale che alcuni dipendenti si trascinano dalle precedenti gestioni);

-n.gg di assenza per malattia nell'anno: 437

-n.gg di assenza per infortunio: 0

-n.gg di assenza per maternità obbligatoria: 0

-n.gg di assenza per permesso allattamento: 0

-n.gg di assenza per congedo parentale: 20

-n.gg di assenza congedo obbligatorio padre: 10

- n.gg di assenza per permesso malattia figli: 0
- n.gg di assenza per donazione sangue: 28
- n.gg di assenza per donazione midollo osseo: 0
- n.gg di assenza per congedo matrimoniale: 40
- n.gg di assenza per permesso L104/94: 60
- n.gg di assenza per sciopero: 17
- n.gg di assenza per aspettativa non retribuita: 180
- n.gg di assenza per permessi protezione civile: 0
- n. gg. permessi legge 53/2000 (lutto): 19
- n.gg di assenza per sospensione disciplinare: 0
- n.gg di assenza non retribuita Green Pass: 147

Nelle tabelle seguenti sono rappresentati il costo aziendale e la composizione delle risorse umane relative all'esercizio 2021, comparati con quelli sostenuti nell'anno precedente:

COSTO AZIENDALE DELLE RISORSE UMANE							
DESCRIZIONE	RACCORDO CON SCHEMI DI BILANCIO	2021		2020		Variaz. % 2021-2020	
		COSTO AZIENDA 2021	N° ADDETTI al 31/12/21	COSTO AZIENDA 2020	N° ADDETTI al 31/12/20	Su Costo	Su N° Addetti
DIRIGENTE	B9, lett. a,b,c	97.317,21	1	98.393,30	1	-1,09%	0,00%
PERSONALE FUC DIRETTO	B9, lett. a,b,c	2.585.217,92	55	2.556.179,19	54	1,14%	1,85%
FORMATORI-ISTRUTTORI	B7	29.490,79	1	166.808,42	3	-82,32%	-66,67%
PERSONALE SOMMINISTRATO	B9, lett. a,b	261.906,52	11	71.420,92	3	266,71%	266,67%
PERSONALE DISTACCATO	B7(costo) - B9(Inail)	69.120,65	1	95.350,66	1	-27,51%	0,00%
FORMAZIONE LAVORO (PROG. PIPOL)	B7	11.457,77	1	12.083,07	5	-5,18%	-80,00%
A) TOTALE COSTO AZIENDA DEL PERSONALE		3.054.510,86	70	3.000.235,56	67	1,81%	4,48%
B)CONTRIBUTI A CREDITO SU COSTI DIPENDENTI	A5, lett. a	-291.180,03	//	-313.772,82	//	-7,20%	//
GRANTOTALE A)-B)		2.763.330,83		2.686.462,74	67	2,86%	

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

Mentre nell'esercizio 2020 era stata registrata una riduzione di oltre il 10% del costo del personale rispetto al 2019, nell'esercizio 2021 si rileva un incremento del 2,86%, rispetto all'esercizio 2020, del costo aziendale relativo all'utilizzo di risorse umane, al netto dei contributi (+ € 76.868).

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2021 è iniziata un'attività di riorganizzazione aziendale finalizzata al miglioramento della struttura operativa. A livello di staff sono stati inseriti due responsabili di funzione, attraverso contratto di somministrazione, i cui ruoli erano stati finora esternalizzati a professionisti o ricoperti ad interim da figure interne a FUC. Nell'impresa ferroviaria sono state inserite due figure, attraverso contratto di somministrazione, per la gestione della flotta e l'ingegneria della manutenzione del materiale rotabile, i cui ruoli erano stati finora esternalizzati ad imprese terze.

Dirigente: il costo è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2020.

Personale FUC-Diretto: il costo complessivo del personale assunto direttamente da FUC ha subito un leggero aumento pari al 1,14% (€ 29.038).

Formatori-Istruttori: il numero medio di ULA è sceso da 4,43 (2020) a 1,04 (2021), mentre il costo medio è ulteriormente calato rispetto agli esercizi 2020, 2019 e 2018, passando da 37.654 €/ULA (2020) e 28.356 €/ULA (2021), a seguito delle attività effettivamente svolte dai collaboratori. In valore assoluto si registra nel 2021 una riduzione, rispetto al 2020, di € 137.318.

Personale Somministrato: la categoria vede un incremento nelle ULA di 5 unità, anche per le considerazioni espresse nelle premesse. Il costo medio aziendale è aumentato da 33.219 €/ULA (2020) a 36.376 €/ULA (2021), per la diversa tipologia di personale impiegato.

Personale Distaccato: il decremento del costo complessivo del personale in distacco, pari ad € 26.230, è da imputare alla riduzione nelle ULA da 1,75 (2020) a 1,19 (2021).

Formazione lavoro (PROG. PIPOL): nel corso del 2021 hanno concluso il tirocinio i macchinisti tirocinanti inseriti nel 2020; nell'ultimo quadrimestre sono state inserite due agenti per attività di customer.

COSTO AZIENDALE DEGLI ORGANI SOCIALI

DESCRIZIONE	RACCORDO CON SCHEMI DI BILANCIO	2021		2020		Variaz. % 2021-2020	
		COSTO AZIENDA 2021	N° ADDETTI al 31/12/21	COSTO AZIENDA 2020	N° ADDETTI al 31/12/20	Su Costo	Su N° Addetti
AMMINISTRATORE UNICO	//	32.000,00	1	32.000,00	1	0,00%	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 compenso lordo e dei relativi oneri sociali (non sono state quindi considerate le "missioni").

Tab. 15. Costo aziendale delle risorse umane. Esercizi 2021-2020

Il totale delle maestranze occupate nell'anno 2021 è suddiviso nella tabella seguente:

Composizione personale ESERCIZIO 2021	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altre tipologie
<i>N. Uomini</i>	1	0	16	33	3 co.co.co. 1 distaccato 4 PIPOL 9 interinale
<i>N. Donne</i>	0	2	3	3	2 PIPOL 5 interinale
<i>Età media</i>	45,17	49,46	50,27	44,05	
<i>Anzianità media lavorativa</i>	3,58	16,54	18,21	11,51	
<i>N. Contratti a tempo indeterminato</i>	1	2	19	36	
<i>N. Contratti a tempo determinato</i>	0	0	0	0	
<i>Titolo di studio: laurea</i>	1	2	4	1	
<i>Titolo di studio: diploma</i>	0	0	13	34	
<i>Titolo di studio: licenza media</i>	0	0	2	1	

Tab 16. Composizione delle risorse umane. Esercizio 2021

MODALITÀ RETRIBUTIVE ESERCIZIO 2021	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Altre tipologie
<i>Retribuzione media lorda annua *</i>	€63.692,28	€51.801,77	€34.709,01	€33.908,73	
<i>Retribuzione media lorda annua altre tipologie – Co.Co.Co</i>					€23.492,06
<i>Retribuzione media lorda annua altre tipologie – Libero professionista Amministratore Unico</i>					€ 30.769,23

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

Tab 17. Modalità retributive. Esercizio 2021

NUMERO MEDIO DIPENDENTI DIRETTI – ESERCIZIO 2021						
QUALIFIC A	Apprendisti	Operai	Impiegati	Quadri	Dirigenti	TOTALE
Numero medio	0	33,41	19,0	1,90	1	55,31

Tab 18. Numero medio dipendenti. Esercizio 2021

Certificazioni UNI EN 13816:2002

Nel corso dell'anno sono state effettuate le indagini di "Mystery Audit" e di Customer Satisfaction.

Nel mese di dicembre si è svolto regolarmente l'audit per il rinnovo della certificazione del Sistema aziendale UNI EN 13816:2002 "QUALITA' DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO PASSEGGERI", che ha comportato l'estensione della certificazione fino al 2025.

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)

Il ruolo di Responsabile della Prevenzione, della Corruzione e Trasparenza ai sensi della L. 190/12 rimane, nel corso di questo esercizio, in capo all'Amministratore Unico. Il Dirigente e Responsabile di esercizio ricopre invece il ruolo di Titolare del potere sostitutivo in caso di inerzia, di cui all'art. 2 comma n. 9 bis della legge 241 del 1990.

Nel mese di dicembre è stata approvata, con giusta determina dell'AU, la revisione del Modello organizzativo 231. La Società ha inoltre rispettato gli adempimenti previsti dal Regolamento europeo sulla Privacy (Gdpr) in vigore dal 25 maggio 2018 e 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.

Investimenti

La Società ha provveduto alla manutenzione e ammodernamento degli impianti e delle strutture relative all'Impresa Ferroviaria e al Gestore Infrastruttura, sulla base dei "Programmi Operativi degli Investimenti" e delle risorse rese disponibili dalla Amministrazione regionale, regolarmente rendicontati.

FUC ha inoltre proseguito nell'attività di allineamento del proprio sistema alle più recenti tecnologie informatiche, al fine di aumentare la garanzia di sicurezza degli "intangibile data", si è impegnata nel miglioramento delle performance e nello sviluppo della multimedialità aziendale dei processi di comunicazione, sia verso l'esterno che verso l'interno.

Manutenzione del materiale rotabile

La Società è costantemente impegnata nel fornire un servizio di trasporto rispettoso dei più rigidi standard di sicurezza che si esplicita nell'attuazione dei progetti previsti, di miglioramento e monitoraggio della sicurezza, nell'applicazione di piani di manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile, nell'elaborazione di istruzioni operative e procedure, che garantiscano gli interventi proattivi e l'immediata risoluzione di eventuali criticità.

Ai fini del rispetto dei requisiti per il mantenimento del Certificato di Sicurezza e del Certificato ECM, la Società FUC srl attua i dettami del proprio Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza e Manutenzione, in ossequio ai principi legislativi vigenti e alla normativa ANSF.

Manutenzione linea Udine – Cividale – interventi relativi alla sicurezza ferroviaria

La Società, al fine del mantenimento in efficienza della propria infrastruttura, ha regolarmente eseguito le visite periodiche in linea ed 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 dell'anno sono proseguite le attività relative all'attrezzaggio tecnologico della linea ferroviaria e le interlocuzioni, con il gestore nazionale RFI, per il passaggio dell'infrastruttura.

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.

In ottemperanza al "controllo analogo" la Società, attraverso una puntuale reportistica periodica di tipo qualitativo

e quantitativo, ha regolarmente 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 l'Amministrazione regionale 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 merito al contratto pluriennale, sottoscritto lo scorso esercizio, per il servizio di manutenzione programmata dei 52 carri ferroviari EKK WAGON e contestuale noleggio per sei anni dei medesimi, si segnala che, anche in questa annualità, l'emergenza epidemiologica ha inciso sul prolungamento delle attività manutentive e, conseguentemente, sui previsti ricavi.

Pertanto, i benefici della sottoscrizione di tale contratto si manifesteranno nei futuri esercizi.

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

L'Amministratore Unico
Dott. Gianpaolo Graberi
(Firmato)