

ADRIAFER SRL CON UNICO SOCIO

Società soggetta a direzione e coordinamento di
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE

Sede in Riva TOMMASO GULLI, 12 - 34123 TRIESTE (TS)
Capitale sociale Euro 2.100.000 i.v.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2023

Signor Socio Unico,
l'esercizio chiuso al 31/12/2023 riporta un risultato positivo pari a Euro 50.962.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Società nel corso dell'esercizio 2023 ha continuato a svolgere la propria attività nel settore del trasporto ferroviario, per la manovra come Gestore Unico del Comprensorio Ferroviario, esteso proprio nel 2023, oltre al Porto ed all'Interporto di Trieste, al Porto di Monfalcone ed all'Interporto di Cervignano, a seguito dell'incarico ricevuto dall'Assemblea di Comprensorio, dal 6 febbraio 2023, che ha deliberato l'affidamento fino al 6 febbraio 2028.

Ha proseguito l'attività anche come Impresa Ferroviaria certificata sull'IFN.

Il 12/02/2023 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha deliberato di approvare gli allegati "Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria del Comprensorio dei Porti di Trieste e Monfalcone e Logistiche Collegate" e "Verbale dell'Assemblea Comprensoriale del 02 febbraio 2023".

Ai sensi dell'art. 2428 c.c. si rileva che l'attività viene svolta nella sede legale (e amministrativa) di Trieste, Riva Tommaso Gulli 12 (precedentemente, fino al 31/10/2023, la sede legale si trovava in Porto Franco Nuovo, Magazzino 53 e nelle sedi secondarie Magazzino 60 (Palazzina ex Culp) e Palazzo Trazioni, entrambe all'interno del comprensorio portuale nonché nelle sedi di via della Ferrovia n. 14 (Villa Opicina, Trieste) e in via Cadorna snc, c/o stanza n. 49, a Tarvisio (UD).

Come sopra riportato, da fine ottobre 2023, la Società ha preso in locazione alcuni uffici presso gli uffici Regus (società di co-working) in Trieste, Riva Tommaso Gulli 12 dove è stata trasferita anche la sede legale. Questo è avvenuto, in quanto l'immobile di viale Miramare n. 9 (anch'esso utilizzato in locazione) dove in precedenza si trovavano gli uffici amministrativi, è stato oggetto di un intervento di ristrutturazione e quindi non era più agibile per l'attività amministrativa della Società.

Si segnala che in data 27/03/2024 è stato sottoscritto il rogito per l'acquisto di un compendio immobiliare da adibire a nuova sede legale, di direzione, amministrativa e di formazione della Società sito in Trieste, via Locchi, 29.

Tale acquisto porterà:

- un'ottimizzazione delle economie di gestione e di costi e delle risorse amministrative, commerciali e tecniche;
- una migliore ed efficace coordinamento dell'attività di direzione, sia di Adriafer che di ARS;
- una migliore presentabilità della Società verso l'esterno (clienti, fornitori e altri stakeholders).

Sotto il profilo giuridico la società è controllata al 100% dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 c.c..

La Società controlla al 100% la Adriafer Rail Services S.r.l. sulla quale esercita a sua volta l'attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 c.c..

Andamento della gestione

Andamento economico generale

L'attività di Adriafer nel 2023 è stata influenzata da eventi esogeni di tipologia macro e micro.

Macro.

Come per il 2022, anche l'anno 2023 è stato definito un anno a dir poco complesso. Da una nota di Confindustria **"7. Lo scenario Internazionale – 7.1. Commercio mondiale – un quadro economico debole e incerto"**

Nel 2023 lo scenario economico globale si è indebolito, in Europa per gli impatti negativi dell'inflazione ancora elevata e della stretta monetaria, negli emergenti per la dinamica dell'economia cinese che sta stentando più dell'atteso. Le prospettive restano fiacche e incerte. Sono preponderanti i rischi al ribasso, dovuti soprattutto all'ampliamento delle tensioni geopolitiche, legate all'ulteriore guerra in Medio Oriente, alla maggiore frammentazione produttiva internazionale e alle possibili ripercussioni sui prezzi delle commodity. Ma esistono anche fattori che possono sorprendere in positivo: un maggior traino dalla robusta crescita degli Stati Uniti e una frenata più rapida dell'atteso dell'inflazione globale e, quindi, un allentamento anticipato della stretta della politica monetaria.

L'attività manifatturiera mondiale ha subito una sostanziale battuta d'arresto, dopo il forte rimbalzo successivo allo shock da Covid. Hanno pesato vari fattori: lo spostamento dei consumi dai beni ai servizi, come quelli turistici, l'indebolimento dell'industria europea, che gravita intorno a quella tedesca, e le condizioni più difficili per la domanda, soprattutto di investimenti, a causa della stretta sul credito e del graduale esaurirsi delle politiche emergenziali.

Ciò si è riflesso in un calo del commercio mondiale di beni, che è frenato in modo particolare dall'elevata incertezza geoeconomica, dal rafforzamento del dollaro (valuta di riferimento di buona parte degli scambi) e dal moltiplicarsi delle barriere commerciali (oltre 3mila nel 2022, da meno di mille nel 2019).

Gli indicatori congiunturali non prefigurano una svolta

Per il 3° trimestre del 2023 la dinamica degli scambi globali di beni continua a essere stagnante. L'indice dell'attività portuale di container – RWI/ISL Container Throughput Index – segnala il proseguimento della risalita (da 123,4 di luglio a 124,7 ad agosto), completamente sostenuto dalla movimentazione portuale cinese, che ha più che compensato la forte riduzione dell'attività nei porti dell'Europa del nord. Nel 2023 le pressioni sulle catene di fornitura si sono normalizzate, secondo la dinamica del Global Supply Chain Pressure Index, rilevando anche una domanda mondiale molto debole. Segnali ancora negativi provengono dalla componente ordini esteri del PMI globale, da marzo 2022 sotto la soglia neutrale (50), che segnala una stabilizzazione nel ritmo di riduzione degli ordini nel 3° trimestre.

Scambi di beni in calo nel 2023

Nello scenario CSC, il commercio mondiale di beni è quindi visto in riduzione nel 2023 (-1,0%), con una forte revisione al ribasso rispetto alle previsioni di marzo (+2,0%). Tale stima sconta un'eredità negativa dal 2022 (-0,7%), a causa della forte caduta nel 4° trimestre, e una contrazione nei primi sette mesi del 2023 (-0,1% la media delle variazioni congiunturali dei primi sette mesi del 2023).

Nello scenario di previsione si assume una risalita degli scambi di beni dall'ultima parte dell'anno in corso (+2,0% nel 2024; Tabella 3), anche grazie a un andamento più favorevole dell'attività manifatturiera, ma ben al di sotto dei ritmi pre-pandemia (+2,9% medio annuo nel quinquennio 2014-2019; dati FMI) a causa del perdurare dei principali ostacoli (incertezza, tensioni, barriere commerciali).

La dinamica degli scambi nel 2024 è in linea con quella, modesta, attesa per il PIL mondiale (+2,2% a prezzi costanti e cambi di mercato). Nel complesso il PIL e gli scambi di beni andranno di pari passo, così come era accaduto nel quinquennio 2014-2019, ma lungo un sentiero di crescita più basso ..."

e poi prosegue

"...

in un mondo più frammentato

L'effetto degli shock che hanno caratterizzato gli ultimi cinque anni, dal ritorno dei dazi come strumento di politica commerciale (con l'amministrazione Trump) alla pandemia, con i conseguenti blocchi nelle catene globali di fornitura, all'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, all'emergere delle dipendenze critiche come fattore di rischio ed infine, alla guerra in

Medio Oriente che rischia di polarizzare ulteriormente le tensioni tra blocchi di paesi, è evidente nella struttura più frammentata degli scambi globali. Il commercio estero non appare più un volano di crescita, quanto una possibile fonte di rischio se il partner commerciale presenta criticità per la sua collocazione politica e per l'eccessiva concentrazione dell'offerta ...”.

Micro.

Riprendendo la nota dell'AdSP MAO di inizio anno, “... un anno, il 2023, con diversi segni meno per il traffico portuale, ma è utile collocare il calo all'interno del quadro generale di crisi che sta mettendo a dura prova l'economia mondiale e i porti: dalla guerra russo-ucraina al conflitto in Medio Oriente, che hanno prodotto un rallentamento della crescita. **“Le tensioni geopolitiche e i conflitti in atto hanno creato ulteriori disruption che si sono aggiunte a quelle lasciate in eredità dal Covid. Basta guardare i dati per capire che la crisi è arrivata anche a Trieste e potrebbe durare nel tempo. Per questo dobbiamo saper diversificare per reagire agli shock. Nell'insieme però l'Adriatico orientale ha offerto una prova di forza, contenendo le perdite e investendo nel settore ferroviario e su nuove linee nell'area inframed con l'Egitto e il Marocco”**, commenta Zeno D'Agostino, presidente dei porti di Trieste e Monfalcone.

Soprattutto i valori del traffico ferroviario del sistema dei due porti confermano un trend di crescita nonostante il contesto socio politico molto instabile. Nel 2023 lo scalo giuliano ha movimentato 8.979 treni (-6,70%). Stiamo parlando di circa 640 treni in meno, ma va evidenziato che molti terminal hanno messo a segno ottime performance (Molo VII, piattaforma logistica, Seastock, terminal cereali) ed è partito il nuovo traffico dell'area di FREEeste. Ribaltando il punto di osservazione e guardando al sistema nel suo complesso, visto che l'obiettivo del settore è creare un network ferroviario unico tra i due scali Trieste e di Monfalcone e gli interporti di Trieste-Fernetti e Cervignano, 12.379 sono stati i treni lavorati, un risultato record mai raggiunto prima che conferma Trieste e Monfalcone primo sistema ferroviario d'Italia. Ma il numero ancor più significativo riguarda il modal shift: il 54% dei container a Trieste nel 2023 ha usato la ferrovia. Questo risultato già oggi supera la quota che l'UE ha posto come obiettivo del traffico ferroviario europeo di merci per il 2050 del 50%, un grande risultato anche in termini di sostenibilità ambientale.

Per quanto riguarda i volumi totali, lo scalo giuliano chiude il 2023 con 55.624.925 di tonnellate di merce movimentate e una diminuzione del 3,42% rispetto all'anno precedente: in valore assoluto si tratta di quasi 2 milioni in meno sul 2022. Includendo anche la performance di Monfalcone, si superano invece i 59 milioni: numeri sono al di sotto dei valori pre-pandemia (quando erano stati movimentati 66 milioni di tonnellate nei due porti), ma in linea con la crisi in atto.

Stabili le rinfuse liquide con 37.345.812 tonnellate (-1,42%). Il dato evidenzia soprattutto come stia diminuendo l'incidenza del comparto nello scalo giuliano: nel 2015 corrispondeva al 72% dei volumi totali di traffico, mentre nel 2023 la percentuale è scesa al 67%, a favore della crescita degli altri settori merceologici, anche se Trieste resta sul podio come primo terminal petrolifero del Mediterraneo. Risultato negativo per il settore merci varie (-6,43%).

Per quanto riguarda il numero di veicoli, 324.208 sono state le unità (-3,84%). Andando nel dettaglio della sottocategoria RO-RO, che negli ultimi anni segnava un trend sempre positivo, la perdita si attesta sul -6,79%, archiviando il periodo di riferimento con 298.570 unità transitate. In controtendenza invece la sottocategoria dei mezzi commerciali a bordo dei traghetti, che realizzano un incremento a doppia cifra (+47,91) con 24.551 unità. Nell'anno appena concluso l'Autostrada del Mare, che conta 14 toccate settimanali tra Trieste e i maggiori scali turchi, ne ha raggiunte in totale 804 rispetto alle 862 dell'anno precedente anche per navi più grandi messe in linea. La diminuzione generale di questo comparto è attribuibile alla situazione di stasi internazionale ed europea e soprattutto al minor interscambio con la Germania.

Forte calo per le rinfuse solide con 443.811 tonnellate (-31,69%), contenuta invece la perdita del settore contenitori (-2,92%), con 852.193 TEU. Si tratta del secondo miglior risultato in assoluto dello scalo giuliano con valori superiori al 2019 quando erano stati movimentati 789.640 TEU.

Trend inverso e tutto positivo per il traffico passeggeri: lo scalo triestino ha registrato complessivamente un totale di 468.599 crocieristi (+7,15%) rispetto alle 437.336 unità dell'anno precedente.

Stabili i volumi totali del porto di Monfalcone con 3.829.721 tonnellate movimentate (-0,38%). Risultato senza precedenti per il traffico ferroviario (+25,31%) che consolida la crescita con 1.896 treni. Leggera flessione per le rinfuse solide con 3.012.125 tonnellate (-2,74%). In salita il settore merci varie (+9,40) con 817.596 tonnellate movimentate, riconducibile all'aumento della

sottocategoria "altre merci varie" che, con 615.061 tonnellate, ha riportato un incremento del +5,18%. Volata per il comparto veicolo commerciali con una crescita a doppia cifra (+30,50%) e 109.187 mezzi transitati. Flessione per il traffico passeggeri (-3,72%), iniziato a maggio 2023, con 92.045 crocieristi rispetto ai 95.599 dello scorso anno.

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

La domanda di manovre e di trasporto ferroviario si è dimostrata solida all'aumentare dei traffici. Il numero e la consistenza dei servizi ferroviari generati dal porto di Trieste e dal porto di Monfalcone ha avuto un rafforzamento nel corso dell'anno, soprattutto in quest'ultimo scalo.

La domanda dei servizi di manovra seguono due determinanti principali, l'incremento dei traffici dello scalo giuliano ed isontino ed il tasso di conversione modale degli stessi in ferroviario. Le dinamiche nazionali ed europee di incentivazione del traffico intermodale, le difficoltà del trasporto su gomma, assieme ad un aumento di qualità del servizio ferroviario stesso spingono gli anelli della catena logistica con potere decisionale a spingere verso il ferro e questo avrà un'influenza diretta verso le attività svolte dalla società che opera a servizio dei traffici acquisiti dai terminalisti Portuali ed Interportuali.

Comportamento della concorrenza

Come da nota di AdriaPorts, i principali Porti del Nord Adriatico che competono con Trieste, soprattutto quello di Capodistria ha fatto registrare un aumento della movimentazione di container e di auto, al riempimento e svuotamento dei container, ai servizi aggiuntivi e ai prezzi più elevati, ma pure un calo del settore magazzini e all'aumento dei costi operativi, portando perdite di esercizio, ma anche flussi finanziari in decremento.

Clima sociale, politico e sindacale

Permane un'attenzione positiva su tutte le attività ed iniziative riguardanti il Porto di Trieste e Monfalcone.

I rapporti con le Organizzazioni rappresentative dei lavoratori sono continui. Il 2023 è stato caratterizzato dal rinnovo contrattuale di secondo livello con le OO.SS..

Andamento della gestione nei settori in cui opera la società

Passata l'emergenza Covid-19, anche Adriafer nell'esercizio trascorso (ed in quello corrente), sta affrontando le conseguenze del conflitto in Ucraina in modo sostanzialmente positivo, ma sono rilevanti le conseguenze del conflitto in Medio Oriente, soprattutto per il blocco navale presso il Canale di Suez.

Comunque la Società, pur con volumi ridotti, ha mantenuto la propria quota di mercato nel settore dei servizi di manovra, migliorando e proseguendo l'impresa ferroviaria del servizio linea Trieste Campo Marzio-Tarvisio con la società austriaca Ecco Rail GmbH e con le società slovacche Metrans Danubia A.S. e Budamar Logistics A.S.

Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Valore della produzione	14.979.677	12.277.157	10.763.080
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	290.355	220.759	174.476
Reddito operativo (Ebit)	255.578	211.758	167.717
Utile (perdita) d'esercizio	50.962	75.756	66.348
Attività fisse	11.863.842	11.601.698	11.129.729
Patrimonio netto complessivo	3.011.478	2.660.515	2.284.760
Posizione finanziaria netta	(7.853.599)	(8.083.086)	(7.712.106)

Come si evince dalla tabella precedente, l'esercizio chiuso al 31/12/2023 riporta un EBITDA pari ad Euro 290.355, ulteriormente incrementato rispetto a quello dell'esercizio chiuso al 31/12/2022, e porta ad un risultato economico d'esercizio positivo di Euro 50.962, decrementato rispetto all'esercizio precedente.

La PFN (Posizione Finanziaria Netta) risulta negativa per Euro 7.853.599, migliorata rispetto allo scorso esercizio anche perché non è più influenzata dal debito verso il Socio per finanziamento, in quanto il 20/07/2023, il Socio ha attuato l'ultima compensazione di Euro 300.000, facendo aumentare il capitale sociale da Euro 1.800.000 a Euro 2.100.000.

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte.

	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
valore della produzione	14.979.677	12.277.157	10.763.080
margine operativo lordo	290.355	220.759	174.476
Risultato prima delle imposte	68.638	108.596	105.123

Tenuto conto dei crescenti risultati positivi, del Budget 2024 e del Piano industriale 2024-2026 (entrambi licenziati dal Consiglio di amministrazione) viene confermata la continuità aziendale (*going concern*).

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Ricavi	14.979.677	12.277.158	2.702.519
Costi esterni	6.110.812	4.821.497	1.289.315
Valore Aggiunto	8.868.865	7.455.661	1.413.204
Costo del lavoro	8.578.510	7.234.901	1.343.609
Margine Operativo Lordo	290.355	220.759	69.596
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	34.777	9.001	25.776
Risultato Operativo	255.578	211.758	43.820
Proventi e oneri finanziari	(186.940)	(103.162)	(83.778)
Risultato Ordinario	68.638	108.596	(39.958)
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	68.638	108.596	(39.958)
Imposte sul reddito	17.676	32.840	(15.164)
Risultato netto	50.962	75.756	(24.794)

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un significativo aumento dei volumi dell'Impresa Ferroviaria e dei ricavi con un miglioramento (seppur ancora non pienamente soddisfacente) rispetto ai dati dello scorso esercizio. Nella voce A5 del conto economico, i ricavi iscritti sono prevalentemente relativi a contributi e a crediti di imposta che sono considerati caratteristici attesa la loro periodicità e strettamente legati all'attività della Società e quindi, considerati anche ai fini del VA e del MOL.

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	1.849.199	1.658.400	213.132
Immobilizzazioni materiali nette	9.887.587	9.897.188	(9.601)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	127.056	46.110	80.946
Capitale immobilizzato	11.863.842	11.601.698	262.144

Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti	1.937.935	1.397.627	540.308
Altri crediti	2.242.963	2.031.185	211.778
Ratei e risconti attivi	300.359	301.972	(1.612)
Attività d'esercizio a breve termine	4.481.257	3.730.784	750.473
Debiti verso fornitori	2.235.219	1.564.494	670.725
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	570.180	576.610	(6.430)
Altri debiti	1.018.495	806.728	211.767
Ratei e risconti passivi	1.057.635	1.065.549	(7.914)
Passività d'esercizio a breve termine	4.881.529	4.013.381	868.148
Capitale d'esercizio netto	(399.606)	(282.597)	(117.009)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	571.842	550.693	21.149
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			
Altre passività a medio e lungo termine	26.651	24.807	1.844
Passività a medio lungo termine	598.493	575.500	22.993
Capitale investito	10.888.076	10.743.601	144.475
Patrimonio netto	(3.011.478)	(2.660.515)	(350.963)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(4.040.820)	(5.168.333)	1.127.513
Posizione finanziaria netta a breve termine	(3.812.779)	(2.914.753)	(898.026)
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(10.865.077)	(10.743.601)	(121.476)

Il capitale immobilizzato rimane caratterizzato sempre dall'investimento dell'acquisto di 2 locomotori a trazione elettrica e dal revamping di altri asset di proprietà.

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2023 è la seguente (in Euro):

	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Disponibilità liquide	180.367	3.040	177.327
Altre attività finanziarie correnti (C3)			
Crediti finanziari correnti (B.III.2 entro 12 mesi)			
Debiti bancari correnti (D4 entro 12 mesi)	3.993.146	2.617.793	1.375.353
Altre passività finanziarie correnti (D, rapporti finanziari entro 12 mesi)	1	300.000	(299.999)
Debiti per leasing finanziario correnti			
Indebitamento finanziario corrente netto	(3.812.780)	(2.914.753)	898.027
Obbligazioni e obbligazioni convertibili			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)	4.040.820	5.168.333	(1.127.513)
Altre passività finanziarie non correnti			
Indebitamento finanziario non corrente	(4.040.820)	(5.168.333)	(1.127.513)
Posizione finanziaria netta	(7.853.600)	(8.083.086)	229.486

La PFN non è più influenzata (negativamente) dal debito verso il Socio Unico, in quanto il debito è stato interamente imputato a capitale sociale mentre la PFN a breve si è incrementata a testimonianza di un maggior utilizzo delle linee a breve utilizzate anche per finanziare il circolante attesa la fase di crescita (di fatturato).

Le prospettive di crescita di fatturato nel medio e lungo periodo, come rilevate nel Piano industriale 2024-2026 approvato dal Consiglio di amministrazione, permetteranno di migliorare ulteriormente la PFN.

Informazioni attinenti all'ambiente, al personale ed altre informazioni

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti all'ambiente ed al personale.

Clima sociale, politico e sindacale

In data 22.06.2023 è stato sottoscritto tra Adriafer e tutte le organizzazioni sindacali presenti in azienda (FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL FERROVIERI e USB) il contratto integrativo aziendale.

Il clima sociale all'interno dell'azienda è in netto miglioramento grazie anche alle attività ricreative organizzate dall'azienda che ha visto una buona partecipazione da parte dei lavoratori.

Personale

Le risorse umane impiegate dalla società nel corso del 2023 sono state 129 (di cui 113 diretti e 16 somministrati).

A fine esercizio il personale in forza alla Società è così composto:

- ✓ n. 01 dirigente
- ✓ n. 06 quadri
- ✓ n. 18 impiegati
- ✓ n. 104 operai

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro e la percentuale di assenza è risultata pari ad una media del 7% di tasso assenza su ore lavorate (sono ricompresi tutti i giorni di assenza a qualsiasi titolo: per ferie, malattie, permessi, aspettativa, congedo maternità obbligatorio, ecc.).

Al 31/12/2023 sono state rilevate 211.019 ore totali di lavoro, 40.389 ore totali di assenza (di cui 21.142 ore totali di ferie).

Nel corso dell'esercizio la Società ha continuato ad effettuare significativi investimenti in sicurezza del personale, in particolare: consulenza RSPP, RSGS, Merci Pericolose, corsi di formazione (al 31/12/2023 sono state effettuate un totale di 17.993 ore di formazione al personale), visite mediche periodiche e per il mantenimento delle attestazioni (presso RFI), verifiche di revisione e di sorveglianza delle certificazioni ISO e delle certificazioni ANSFISA e, infine, rispetto delle delibere ART.

Ambiente

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati danni causati all'ambiente per cui la società è stata dichiarata colpevole.

Altre informazioni

Adriafer, inoltre, è Impresa Ferroviaria in possesso di Licenza di Impresa Ferroviaria e Certificato di Sicurezza Unico (ERA) (rinnovata il 06/07/2022 fino al 05/07/2027) per la trazione, su tratte dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestite da RFI e per i servizi d'interesse generale (SIG) del Sistema Logistico ferroviario di riferimento per l'ADSP MAO.

Si evidenzia che la Società ha confermato le seguenti certificazioni:

- ✓ ISO 9001 sulla qualità;
- ✓ ISO 14001 sull'ambiente;

- ✓ ISO 45001 (ex OHSAS 18000) per la salute e sicurezza sul lavoro.

La Società, inoltre, ha adottato il Codice ETICO e il modello di organizzazione e gestione (MOG) ex D.lgs. n. 231/2001 (che è stato recentemente aggiornato) e nominato un Organismo di Vigilanza (OdV).

È attiva la Procedura al Sistema Aziendale per il Trattamento Dati Personali.

Il Consiglio di Amministrazione in data 26/01/2023 ha approvato alcune procedure interne quali la procedura del sistema contabile per il ciclo attivo e passivo e quella relativa agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 175/2016.

Si procederà a rispondere alla deliberazione n. 345/2023 notificata dall'AdSP MAO alle sue partecipate.

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuati investimenti nelle seguenti aree:

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	
Impianti e macchinari	
Attrezzature industriali e commerciali	
Altri beni	13.099

I modesti investimenti dell'anno si riferiscono ad acquisiti di altri beni (autovettura aziendale).

A questi si aggiungono i ben più importanti investimenti su beni immateriali ed in particolare sul software aziendale di Euro 151.375.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 3 numero 1 si dà atto che la Società ha svolto attività di ricerca e sviluppo. Prosegue anche per l'anno 2023 l'attività dell'ufficio R&S anche in collaborazione con la controllata Adriafer Rail Services srl.

Lo staff è composto da due persone, impegnate sempre nello sviluppo di progetti strategici e finanziati da enti nazionali ed internazionali. Attualmente sono stati accettati 3 progetti per un valore complessivo di circa 1 milione di Euro di cui circa Euro 800.000 riferibili ad Adriafer. L'azienda sta proseguendo al consolidamento di relazioni strategiche con Università, Enti di ricerca, società multinazionali e ricercatori con il fine di perseguire i suoi interessi strategici di sviluppo di innovazioni con forte impatto sull'attività aziendale, sul benessere del lavoratore e sull'ambiente.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti rapporti di natura commerciale con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (controllante che detiene il 100% del capitale sociale di Adriafer) che possono essere sintetizzati, come già indicato in Nota Integrativa.

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria, si evidenzia l'estinzione del debito di Euro 300.000 verso il Socio di cui si è già detto in precedenza.

Adriafer ha, inoltre, rapporti di natura commerciale con Porto Servizi Trieste S.p.A. (anch'essa interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale).

Da fine ottobre 2023 è stato revocato il contratto di affitto degli uffici amministrativi con il COSELAG – Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana prima presso l'edificio in viale Miramare, 09 – Trieste.

Nel corso dell'esercizio sono stati intrattenuti i seguenti rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle (imprese sottoposte al controllo delle controllanti):

Società	Debiti finanziari	Crediti finanziari	Crediti comm.li	Debiti comm.li	Vendite	Acquisti
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale				310.120	24.498	119.768

Adriafer Rail Services S.r.l.			531.324	16.840	2.475.535	65.565
Porto Trieste Servizi S.p.a.				6.221		7.200
Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana				1.520	3.900	17.491
Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste				63.011	22.492	
Totale	352.500		424.401	211.342	2.526.425	144.459

Tali rapporti, che non comprendono operazioni atipiche e/o inusuali, sono regolati da normali condizioni di mercato.

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

Ai sensi dell'art. 2428 punti 3) e 4) C.C. non esistono quote di società controllanti possedute dalla società anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona e che né azioni o quote di società controllanti sono state acquistate e/o alienate dalla società, nel corso dell'esercizio, anche per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile di seguito 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 sono i seguenti:

- La predisposizione a inizio anno di uno scadenziario relativo alle esigenze finanziarie dell'azienda;
- Il controllo (quotidiano), verifica e analisi dei flussi di cassa in entrata e in uscita;
- Il confronto settimanale con la Direzione sui flussi di cassa a breve e a medio/lungo periodo;
- Il rapporto costante con i clienti e fornitori atto a comprendere eventuali criticità nonché con gli istituti di credito nel caso di ulteriore esigenza finanziaria.

Mensilmente il Responsabile amministrativo fornisce una serie di informazioni quantitative volte a indicare circa la dimensione dell'esposizione ai rischi da parte dell'impresa.

Di seguito sono fornite una serie di informazioni volte a fornire indicazioni circa la dimensione dell'esposizione ai rischi da parte dell'impresa.

Rischio di credito

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

Il rischio di perdite sui crediti commerciali è adeguatamente rappresentato dal fondo svalutazione stanziato ridotto nel corso degli ultimi in quanto il rischio di credito, anche per la creazione di procedure interne, è stato di fatto azzerato.

Rischio di liquidità

L'anno 2023 è stato caratterizzato dal proseguo al recupero dell'effetto negativo della leva finanziaria creata durante l'anno 2020. L'aumento di fatturato costante dal 2020 al 2023 ha portato a benefici non ancora soddisfacenti anche tenuto conto di fattori esogeni che condizionano un mercato in forte evoluzione.

La gestione finanziaria permette in ogni caso i regolari pagamenti di stipendi, imposte, fornitori e rientro delle posizioni con gli istituti di credito.

Allo stato non si ravvisano gravi tensioni di natura finanziaria e gli Amministratori ritengono adeguate le fonti di copertura attualmente operanti.

Rischio di mercato e Politiche connesse alle diverse attività di copertura

La società opera nel settore di manovra e di impresa ferroviaria. Il calo di movimentazione di servizi all'interno del Porto di Trieste, nonché il servizio ferroviario sono le principali classi di rischio per la società.

La società, in attesa della ripresa del mercato portuale e ferroviario, ha migliorato l'area commerciale del settore impresa ferroviaria e ha sviluppato un nuovo settore di produzione, ovvero il servizio di noleggio carri/wagon che a fine anno è stato trasferito nella società collegata Adriafer Rail Services.

Obiettivi in materia di spese di funzionamento delle società controllate ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs 19 agosto 2016, n. 175, come modificato dal D.Lgs 16 giugno 2017, n. 100 (Testo Unico delle società a partecipazione pubblica) - Deliberazione n. 345/2023.

La Società, in ottemperanza a quanto disposto con Deliberazione n. 345/2023 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale avente ad oggetto: "Obiettivi in materia di spese di funzionamento delle società controllate ai sensi dell'articolo 19 del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175, come modificato dal D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 100 e ss.mm.ii. (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica).", attesta che:

1. in data 09/10/2023 (protocollo n. 1171/2023) ha adottato il Regolamento per il reclutamento del personale e in data 03/10/2023 (protocollo n. 1138/2023) il Regolamento per la Gestione delle selezioni interne del personale.
Entrambi i Regolamenti sono pubblicati sul sito internet aziendale nella sezione "Trasparenza/Selezione del personale".
2. con delibera del Consiglio di amministrazione di data 13/11/2023, ha approvato il Budget per l'anno 2024 che viene regolarmente monitorato e revisionato in corso d'anno quantomeno nell'ambito della semestrale ed è volto a monitorare ed assicurare il contenimento del complesso delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle del personale, parametrato all'andamento aziendale e ai suoi sviluppi e rapportato alla necessaria sicurezza che si deve garantire nello svolgimento dell'attività. Non può essere ritenuta coerente una riduzione dei costi (in valore assoluto) in presenza di incremento di fatturato in forza di sviluppo di nuove aree di business che necessitano di investimenti (anche in risorse umane) e nemmeno una riduzione a scapito della sicurezza che, con l'ampliamento delle aree di business, necessita di maggior monitoraggio e conseguentemente maggiori spese;
Il Budget 2024 così come il Piano industriale 2023-2026 (licenziato dal Consiglio di amministrazione di data 25/05/2023, con revisione di data 06/10/2023) riporta crescenti volumi di fatturato e conseguentemente crescenti costi di funzionamento;
3. la valutazione di gestione dell'attività secondo criteri di efficienza ed economicità viene effettuata nel corso delle riunioni di Consiglio di amministrazione ed analiticamente esposta dall'Amministratore delegato coadiuvato dal direttore generale che a sua volta recepisce le attività monitorate dai quadri aziendali: area amministrativa, del personale, tecnica e commerciale;
4. fissa gli obiettivi annuali e pluriennali sul complesso delle spese di funzionamento (comprendenti di quelle del personale) nei documenti di Budget (annuale) e di Piano industriale (pluriennale) e non ha ritenuto adottare particolari ulteriori provvedimenti. Per quanto attiene il personale si rileva che la Società, in coordinamento con il Socio unico AdSP MAO, in data 22/06/2023 ha formalizzato con tutte le sigle sindacali un accordo di secondo livello, pubblicato sul sito aziendale;
5. la Società ha adottato provvedimenti in materia di contenimento delle spese di funzionamento in relazione alle assunzioni del personale, ha adottato e osservato un proprio regolamento interno denominato "Tabella di Procedura di Selezione e le selezioni del personale", documenti pubblicati sul sito aziendale così come gli avvisi di selezione del personale e le manifestazioni di interesse relativi alla gestione delle assunzioni del nuovo personale;
6. la Società, attraverso l'ufficio amministrativo, nel rispetto della normativa vigente, ha predisposto procedure interne per l'acquisizione di beni e servizi anche in forza del Modello di cui al D.lgs n. 231/2001;
7. in data 10/01/2023 al responsabile budget e controllo di gestione è stato conferito un adeguamento dell'importo straordinario a forfait (rif. prot. 23/2023);

- in data 01/06/2023 è stato sottoscritto un accordo tra Adriafer e le organizzazioni sindacali territoriali ove è stato previsto un aumento economico individuale per n. 7 risorse, considerato che, per far fronte ai picchi di produzione, l'azienda si riserva sistematicamente di utilizzare il personale amministrativo di 1° livello in possesso delle abilitazioni ferroviarie per svolgere le attività operative per la quale sono abilitati;
- in data 22/06/2023 è stato sottoscritto il contratto integrativo aziendale tra Adriafer e le organizzazioni sindacali territoriali ove è stato previsto un aumento economico individuale per il personale di linea a titolo di "indennità di funzione";
- in data 05/06/2023 a seguito dell'assegnazione dell'incarico al responsabile della formazione è stato conferito un aumento retributivo (rif. prot. 612/2023);
- in data 03/08/2023 al responsabile della sala operativa è stato conferito un aumento retributivo (rif. prot. 920/2023);
- nel corso del 2023 la società per ragioni organizzative ha conferito a n. 5 lavoratori il passaggio di livello di cui n. 4 al 3° livello e n. 1 al 1° livello;
- in riferimento al regolamento interno relativo al piano di incentivazione per il personale, compatibilmente con quanto stabilito dall'articolo 13 del contratto integrativo aziendale, al personale amministrativo sono stati assegnati n. 13 MBO di cui n. 8 sono stati raggiunti al 100%, n. 3 sono stati raggiunti parzialmente e n. 2 non sono stati raggiunti mentre al personale operativo, in base ai criteri stabiliti, su 91 risorse verrà riconosciuto il premio al 100% a n. 58 lavoratori, a n. 22 verrà riconosciuto in modo parziale e a n. 11 non verrà erogato;
8. al fine della valorizzazione del merito, ha introdotto un elemento retributivo variabile quale premio per il raggiungimento delle performance organizzative ed individuali del personale dipendente. Con il premio di risultato, l'azienda si pone l'obiettivo di coinvolgere e far partecipare i lavoratori al miglioramento continuo dell'impresa attraverso la realizzazione di programmi e progetti aziendali aventi come obiettivo incrementi di redditività, produttività e qualità;
 9. la Società è attenta alle prescrizioni di cui al D.Lgs n. 175/2016 sempre tenuto conto del processo di crescita e sviluppo aziendale ancora in corso. Si evidenzia che sul tema (composizione Organo amministrativo e compensi) la Società ha recentemente fornito i chiarimenti (specificando in modo puntuale le motivazioni della composizione collegiale dell'Organo amministrativo e del relativo compenso) con comunicazione inviata al MEF in data 07/08/2023 (protocollo n. 928/2023) e in data 14/11/2023 (protocollo n. 1344/2023).
 10. la Società, nel corso del 2023, per far fronte ad esigenze amministrative e operative di carattere temporaneo ha assunto n. 12 risorse di cui n. 2 impiegati amministrativi e n. 10 operativi (agenti di condotta, tecnici polifunzionali e manovratori), verificato eventuali disposizioni che stabilissero divieti o altre limitazioni alle assunzioni;
 11. nel corso del 2023, in conformità delle procedure relative al reclutamento del personale ha bandito n. 5 avvisi ad evidenza pubblica e n. 1 determina da parte dell'amministratore delegato che per motivi organizzativi, urgenza e difficile reperimento sul mercato di alcune figure in possesso di abilitazioni specifiche ha assunto n. 3 risorse (agenti di condotta).

Informazioni sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Si evidenziano di seguito i fatti rilevanti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

In data 27/03/2024 la Società ha sottoscritto il rogito notarile di acquisto del compendio immobiliare sito in Trieste, via Locchi n. 19/B-21 per l'importo di Euro 1.399.860 da adibire a sede legale, di direzione, amministrativa e di formazione della Società.

Contestualmente è stato stipulato un contratto di mutuo ipotecario con la Banca ZKB per l'importo complessivo di Euro 2.100.000 finalizzato all'acquisto del suddetto compendio e alla sua ristrutturazione

In data 29/03/2024 il Direttore Generale, ing. Bruno Caleo, ha rassegnato le proprie dimissioni. Le dimissioni del Direttore Generale non pregiudicano la continuità aziendale in quanto al termine del suo incarico le deleghe e le competenze funzionali a lui spettanti saranno passate in capo all'Amministratore Delegato.

Evoluzione prevedibile della gestione

Rispetto al 2022, oltre al proseguo del conflitto Ucraina e Russia, si è aggiunto il conflitto nel Medio Oriente, portando molti problemi presso il canale di Suez e, di conseguenza, al flusso di merce dall'Oriente vs. l'Occidente. Entrambi i conflitti hanno determinato l'aumento del costo dell'energia e del gas e al blocco delle merci/container e, quindi, a generare un effetto "di fermo" a livello economico e a livello finanziario all'Italia, ma soprattutto alla Germania, ovvero il motore dell'Europa.

Anche nel 2023, come processato nel 2022 e 2021, la Società si è adoperata nel tentativo di ripianare la perdita economica e finanziaria registrata durante l'anno 2020, a causa dell'emergenza Covid.

L'azienda ha dovuto utilizzare marcatamente i plafond di cassa concessi dagli istituti bancari e grazie a ciò ha erogato regolarmente le retribuzioni ordinarie dei dipendenti, ha adempiuto al pagamento dei debiti fiscali alle relative scadenze nonché di quelli previdenziali (INPS e INAIL).

A questo si aggiunge una sostanziale regolarità nel pagamento dei propri fornitori.

A metà luglio 2023 era stato revisionato il budget 2023, approvato a inizio anno, per tener conto delle diverse problematiche causate dal conflitto Ucraino/Russo ma sempre tenendo (positivamente) conto dei costanti volumi in crescita del mercato portuale e ferroviario.

A fine dell'anno 2023, dopo un sostanziale assestamento delle variabili che hanno influenzato il 2023, il Consiglio di amministrazione ha approvato il Budget 2024 che prevede risultati economici di chiusura positivi.

Il Budget 2024 è caratterizzato da un'importante crescita dell'impresa ferroviaria sulle linee dell'IFN, in quanto, come già dimostrato dall'andamento dei primi periodi del 2024, si andranno ad effettuare nuovi servizi in start-up dal Porto di Trieste ed a servire traffici passanti per il tessuto regionale. Questo incremento nei treni/kilometro effettuati genereranno positive economie di scala in quanto la struttura amministrativa regolante l'attività rimarrà pressoché invariata. Dal lato manovra avrà un effetto positivo l'adeguamento tariffario, anche se parziale, all'andamento dell'inflazione relativa al 2023. A livello di attività nello scalo giuliano si prevede, nonostante i lavori infrastrutturali previsti, un mantenimento delle quote di mercato precedenti. Le forti dinamiche di cambiamento che il mercato dei trasporti sta vivendo necessitano di una flessibilità molto superiore al passato, questo elemento nonostante rappresenti un elemento di rischio risulta essere anche un'importante opportunità per Adriafer e per il tessuto logistico regionale di attrazione di traffici ed insediamenti produttivi, che a loro volta generano traffico di matrice continentale. La comprensione di questi fenomeni, la struttura organizzativa flessibile e le competenze interne ad Adriafer consentono all'impresa di approcciare in modo fiducioso il 2024 con aspettative importanti in termini di fatturato ma anche di marginalità e valore aggiunto creati.

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Signor Socio Unico,
ringraziando per la fiducia accordata, La invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato proponiamo di destinare l'utile d'esercizio di Euro 50.962,24 a riserva legale per Euro 2.548,11 e per il residuo di Euro 48.414,13 di destinarlo alla Riserva "Utili a nuovo esercizio" evidenziando che, per effetto della sospensione degli ammortamenti di cui all'articolo 60, commi dal 7-bis al 7-quinquies del DL n. 104/2020 (convertito in Legge n. 126/2020) entrambe le riserve sono da considerarsi indisponibili e verranno liberate solo al termine del periodo di ammortamento.

Trieste, 10 aprile 2024

per il Consiglio di amministrazione

il Presidente
dott. Giuseppe Casini

l'Amministratore delegato
dott. Maurizio Cociancich