



Railway
Enterprise
Global Service & Maintenance

RELAZIONE SULLA GESTIONE
BILANCIO ESERCIZIO 2019

Railway Enterprise S.r.l. Global Service & Maintenance

Sede Via Marianna Dionigi 43, 00193 ROMA (RM)

Capitale sociale Euro 150.000,00 i.v.

P.IVA 10503511007 REA 1235992

RAILWAY ENTERPRISE S.R.L. GLOBAL SERVICE & MAINTENANCE

Sede in VIA MARIANNA DIONIGI 43-00100 ROMA (RM)

Capitale sociale Euro 150.000,00 interamente versati

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019

Signori Soci,

Il bilancio che viene sottoposto alla Vostra approvazione è la più chiara dimostrazione della situazione in cui si trova la Vostra società.

La presente relazione riguarda l'analisi della gestione avuto riguardo ai dettami di cui all'art. 2428 del codice civile come modificato dall'art. 1 del D. lgs. 2 febbraio 2007, n. 32, ed ha la funzione di offrire una panoramica sulla situazione della società e sull'andamento della gestione dell'esercizio, il tutto con particolare riguardo ai costi, ai ricavi e agli investimenti.

l'esercizio chiuso al 31/12/2019 riporta un risultato positivo pari a Euro 3.420.513,00.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Vostra società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore degli appalti pubblici, principalmente per conto di RFI Rete Ferroviaria Italiana. In particolare, nel corso degli anni si è specializzata in manutenzione di opere civili ed in specie: infrastrutture ferroviarie; opere di contenimento del rischio idrogeologico; opere per ripristinare la funzionalità statica delle strutture; costruzione, manutenzione e ristrutturazione di edifici civili e industriali; consolidamento e rivestimento gallerie; servizi di controllo della vegetazione infestante delle aree ferroviarie. Acquisendo negli anni le certificazioni abilitanti sia nel settore ferroviario sia nel settore degli appalti pubblici quali:

Qualifica ferroviaria lavori: RFI: SQ011 – LOC001 Cl.7 – LOC002 Cl.3

Qualifica ferroviaria servizi: SQ007 Cl.1

Attestazione SOA: OG1 Class. IV bis, OG3 Class. VII e OS21 Class. IV

Andamento della gestione

Il 2019 si è caratterizzato per un'attività di consolidamento della posizione acquisita nei lavori nel settore ferroviario, rafforzando la propria presenza nel nord Italia.

Gli investimenti in beni strumentali e l'alta specializzazione acquisita nel corso degli anni, hanno permesso alla Società di ottenere i risultati previsti nella propria mission.



L'utile d'esercizio viene destinato interamente ad incremento delle riserve. L'importo residuo verrà attribuito come dividendo assegnato ai soci tenendo presente che, qualora sia necessaria una maggiore liquidità societaria, i soci potranno rinunciare in parte a tale distribuzione.

Da segnalare, inoltre, vista l'importanza, che nel corso dell'esercizio 2019, è stato consolidato e perfezionato il modello di gestione e controllo conforme ai requisiti del Dlgs 231/2001, mediante una intensa attività di formazione del personale e una attenta applicazione delle procedure previste dal modello stesso. Si segnala che l'Organo di controllo ha effettuato tutte riunioni previste dal manuale senza rilevare alcuna anomalia o procedura diversa secondo quanto stabilito dal protocollo della legge 231/2001. la Vostra azienda persegue con la massima attenzione tali procedure al fine di tutelare sia l'aspetto legale che quello giuridico strettamente legati all'immagine della stessa.

In riferimento ai sistemi di gestione si specifica che nel corso del 2019 sono stati effettuati con esito positivo gli audit di mantenimento delle Certificazioni dei sistemi di gestione:

- Qualità, con transizione alla UNI EN ISO 9001/2015;
- Ambientale, con transizione alla UNI EN ISO 14001/2015;
- Salute e sicurezza, in conformità alla OHSAS 18001;
- Responsabilità sociale, in conformità alla SA8000;
- Rating CSR con attestazione Ecovadis Gold.

Inoltre:

- la società non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo;
- non esistono quote proprie possedute dalla società;

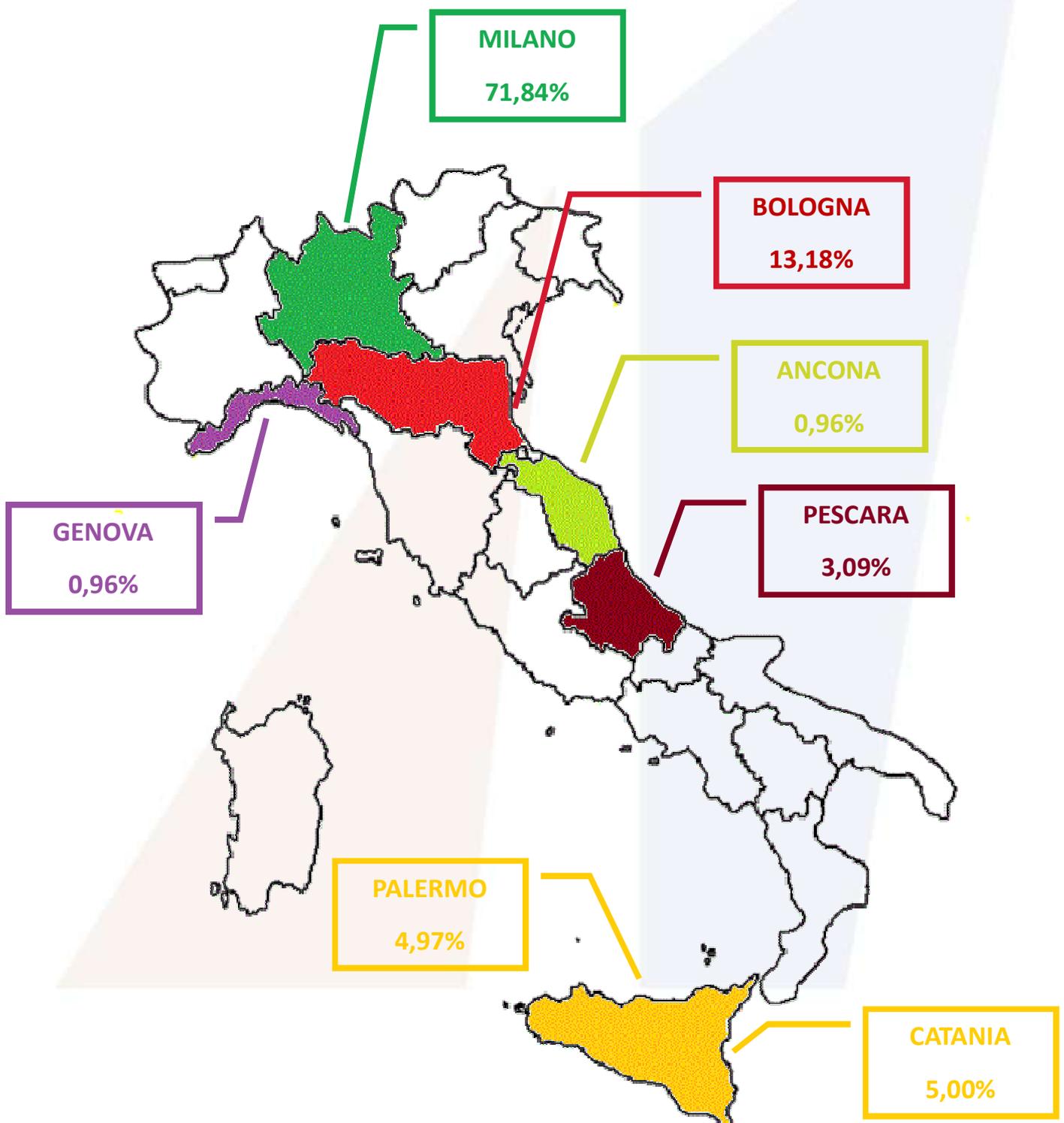
La vostra azienda con la continua ricerca del miglioramento e la razionalizzazione dei risultati operativi, grazie all'ottimizzazione dei processi e al contrasto con le diseconomie interne, ha comunque permesso di raggiungere un risultato positivo in linea con gli standard aziendali. Visto che per il terzo anno consecutivo sono stati registrati significativi incrementi dei volumi di produzione, è prevedibile ed auspicabile, alla luce delle commesse acquisite, il mantenimento del trend positivo.

La società non usa particolari strumenti finanziari oltre ai leasing-strumentali, utilizzati nel corso dell'anno per dotarsi di macchine operatrici necessarie per l'esecuzione di lavori altamente specializzati. Nonostante il perdurare delle favorevoli condizioni del costo del denaro e di accesso al credito, la società non ha attivato altri finanziamenti oltre a quelli già esistenti.

Oltre alla sede principale della Società, esiste la sede tecnico-operativa in via Michelangelo, 29 - Casoria (NA), mentre per i vari cantieri, sono istituiti temporanee ubicazioni disseminate in varie province italiane.



Ripartizione dei ricavi per area geografica regionale:



Di seguito si riportano alcune schede dei lavori più significativi eseguiti nel corso dell'anno 2019:

Accordo Quadro n. 398/2018 - Contratto Applicativo n° 08/2019 – “Progettazione esecutiva e l'esecuzione di interventi di adeguamento statico funzionale delle opere d'arte della linea Milano-Genova ai fini dell'innalzamento di velocità – prima fase”.

Il ponticello in oggetto è sito in Lombardia e fa parte della linea ferroviaria a doppio binario Villamaggiore-Certosa di Pavia. L'opera è costituita da un'arcata in muratura di mattoni pieni e malta cementizia. La lunghezza totale del ponte è di circa 9,68m. Le spalle in muratura emergono di circa 1,29 m dal piano campagna. L'arcata imposta su spalle di sezione rettangolare piena, costituite da muratura in mattoni pieni e malta di cementizia, di larghezza pari a 9,68 m, spessore medio 1,80 m ed altezza di circa 1,29 m; tale dimensione, valutata per mezzo di carotaggi, è riferita al piano di posa delle fondazioni.

Il timpano ha uno spessore complessivo di 0,50 m; esso è costituito da un paramento in mattoni rossi e malta, che contiene inerti eterogenei ed eterometrici.



Accordo Quadro n. 398/2018 - Contratto Applicativo n. 02/2019 - per l'esecuzione in appalto dei lavori di "Realizzazione consolidamento del rilevato ferroviario tra i Km. 198+960 e 199+130 binari pari e dispari della linea Milano-Piacenza nella tratta San Giuliano M.-Melegnano".

Lungo la linea storica Piacenza – Milano, nel tratto tra le progressive km 198+960 e km 199+130, il tratto di linea, a doppio binario, corre in pianura su un rilevato con un'altezza di circa 5.00 ml dal piano campagna ed è affiancato su entrambi i lati da fossi irrigui che costituiscono peraltro il limite di proprietà dell'area ferroviaria. Il progetto prevede la realizzazione di un muro di contenimento sul lato est della linea in modo da potere rendere possibile la sagomatura del rilevato ferroviario secondo la sagoma standard per linee con velocità inferiore ai 200 km/h.

Considerati i ridotti spazi di proprietà di RFI disponibili, la riprofilatura avverrà mediante la realizzazione di muro di contenimento di altezza pari a 2.00 da realizzarsi alla base dell'attuale rilevato tra le progressive km 198+960 e km 199+130 circa. Il muro, considerata l'impossibilità dell'approfondimento del piano fondale per i ridotti spazi disponibili e la presenza di canali irrigui adiacenti, verrà fondato su micropali Ø 240 e lunghezza di 9.00ml. I muri verranno realizzati limitando al massimo lo scavo al piede del rilevato in modo da minimizzare eventuali fenomeni di instabilità del corpo ferroviario. Le attuali scarpate verranno ripulite dello strato superficiale costituito da terreno vegetale, gradonate e risagomate mediante materiale arido da rilevato compattato a stati. Infine si ricopriranno i profili del rilevato con uno strato di terreno vegetale tale da permettere il nuovo rinverdimento.



Accordo Quadro n. 398/2018 Contratto Applicativo n° 03/2019 – “Realizzazione di nuovo sottopasso in stazione di Arena Po”.

Il presente contratto applicativo in esame illustra il progetto esecutivo di realizzazione del nuovo sottopasso pedonale della stazione di Arena Po (PV) lungo la linea Alessandria-Piacenza alla p.km 6868+051.

L’opera consente ai pedoni l’attraversamento in sicurezza dei primi due binari della stazione, sui quali attualmente sono presenti degli attraversamenti a raso.

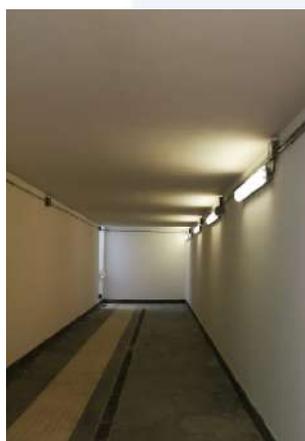
Le strutture del sottopasso sono realizzate tutte in cemento armato gettato in opera tranne la pensilina a copertura dei vani scala che è realizzata in acciaio. Lo scatolare ha quota di imposta a -5.20 metri dal piano del ferro. Le sue dimensioni interne, che rispettano i minimi fissati dal Disciplinare RFI sui sottopassi, sono pari a 3.05x3 metri (larghezza x altezza). Su tutti i lati lo scatolare è costituito da pareti di 70 cm di spessore. Lateralmente le pareti di chiusura hanno spessore 30 cm sul lato stazione e 20 cm sul lato 3° binario.

Il ricoprimento, ovvero la distanza tra la quota del piano del ferro e l’estradosso della soletta superiore, è pari a 80cm.

La posizione e la geometria dei vani scala sono stati progettati in ottemperanza alle prescrizioni delle specifiche RFI sopra menzionate.

I vani scala differiscono per la larghezza delle rampe: il vano “1” ha larghezza (al netto dei corrimano) di 1.80 metri, mentre il vano “2” 1.30 metri dato lo spazio ridotto disponibile sul marciapiede tra il secondo e il terzo binario.

Le scale si sviluppano su tre rampe, due da 9 e una da 7 gradini, con pedata 30cm e alzata 17 cm. Le pareti laterali ai vani scala hanno tutte spessore 30 cm tranne la parete adiacente al 3° binario di spessore 20cm. In sommità tali pareti sono inglobate nel getto del cordolo di coronamento della berlinese di micropali provvisoriale.

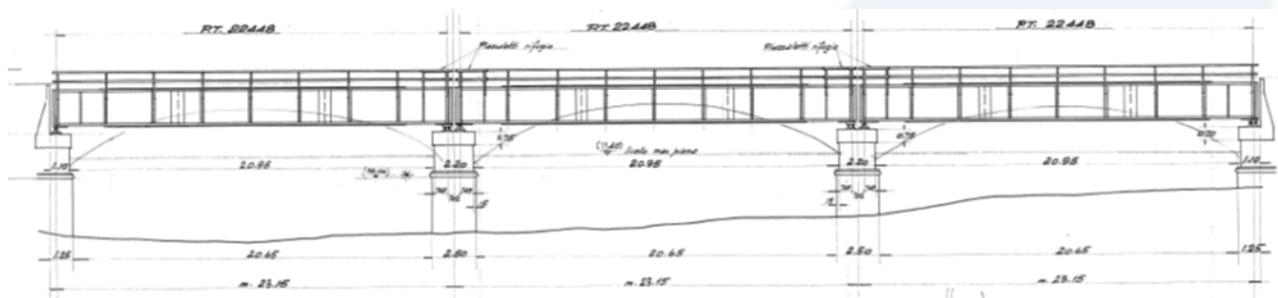


Accordo Quadro n. 398/2018 Contratto Applicativo C.A. 07 – “Risanamento pulvini e sostituzione di tutti gli apparecchi di appoggio del ponte sul torrente Tidone al km 82+00 della Linea Alessandria-Piacenza”.

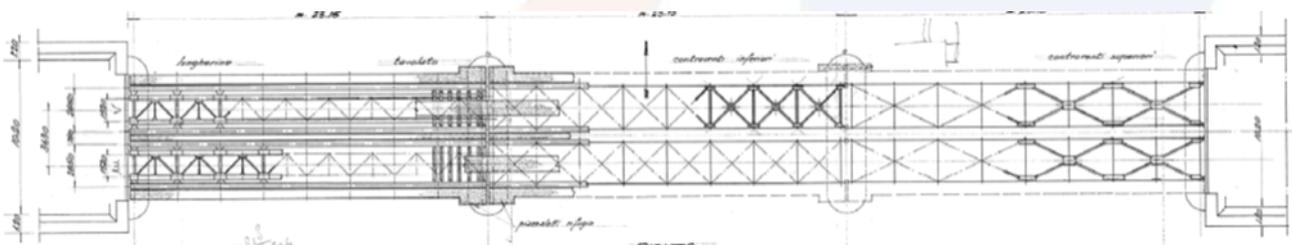
Il progetto degli interventi di rinforzo della spalla lato Sarmato del ponte sul torrente Tidone, al km 82+000 della linea Alessandria –Piacenza.

L’attraversamento è costituito da tre travate metalliche a via superiore a parete piena. In corrispondenza del ponte il tracciato è in rettilineo e le travate sono disposte planimetricamente “in retto”.

Le travate hanno lunghezza 23.108 m e portata teorica di m 22.448. L’altezza delle travi è di mm 2100.



Prospetto d'insieme



Pianta

Originariamente l’opera era a singolo binario e le tre campate erano ad arco a sesto ribassato.

Successivamente, intorno alla fine degli anni '50, inizi degli anni '60 (progetto datato 1959), le arcate sono state demolite e sostituite con le attuali travate metalliche, poggianti quindi sulle stesse spalle e pile in muratura, che precedentemente sostenevano le vòlte. Per l’appoggio delle strutture in acciaio sono stati realizzati dei pulvini in cemento armato. I pulvini sulle spalle sono costituiti da un solettone orizzontale, dallo spessore di 70 cm, per l’alloggiamento degli apparecchi d’appoggio e da un paraghiaia di altezza 2.64 m. I pulvini sulle pile (Figura 1.8) invece sono costituiti da un solettone orizzontale di spessore di 70 cm e dimensione longitudinale in pianta di m 2.40.

A seguito dei lavori di demolizione delle vòlte è possibile che sia stata realizzata la briglia fluviale nell’area dell’alveo sottostante il ponte che si estende da spalla a spalla per una larghezza di circa 15 m

Accordo Quadro n. 484/2017 - Contratto Applicativo n. 09/2018 “Intervento di miglioramento sismico e di manutenzione straordinaria del ponte sul Fiume Oglio al km 53+814 della Linea Milano-Venezia”. Oggetto del presente contratto applicativo è l'intervento di Rinforzo e Miglioramento sismico del ponte ad arco pluricampata situato al km 53+814 delle linea Milano – Venezia.

L'intervento consiste nel rinforzo delle fondazione e delle spalle dell'interno ponte.

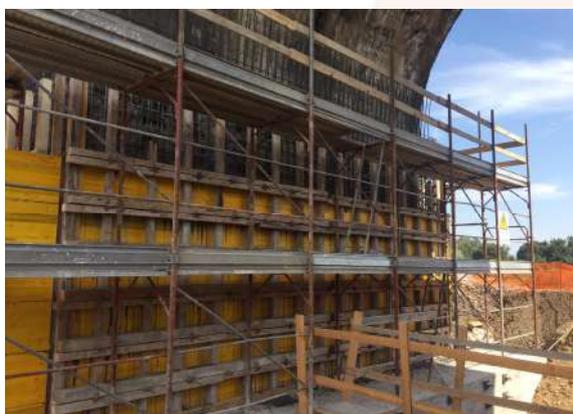
Accordo Quadro n. 484/2017 - Contratto Applicativo n. 15/2018 “Risanamento della Soglia stabilizzatrice di fondo e realizzazione di platea di dissipazione a presidio del ponte ferroviario sul fiume Trebbia, sito al km 90+300 della linea Alessandria – Piacenza”

Il progetto interessa la sistemazione dell'alveo del Fiume Trebbia, comprese le opere idrauliche presenti, in corrispondenza dell'intersezione tra questo ed il ponte ferroviario in muratura su cui poggia la linea Alessandria – Piacenza al km 90+300.

Il ponte è ubicato tra le località di San Nicolò e Piacenza, poste rispettivamente ad W e a E del medesimo. La quota assoluta dell'alveo nella zona di progetto è di circa 54 m sl.m.. Il Fiume Trebbia nell'area di progetto è prossimo al suo termine, infatti la confluenza alla destra idrografica del Fiume Po avviene alla quota assoluta di circa 46 m s.l.m., ad una distanza di circa 4,4 km a NE.

Illustra i lavori per il ripristino e adeguamento della soglia stabilizzatrice di fondo e interventi minori alla sovrastruttura muraria del ponte ferroviario sul fiume Trebbia, sito al Km 90+300 della linea Alessandria-Piacenza.

Il ponte ferroviario in muratura ha una lunghezza di circa 460 m suddiviso in 23 campate di circa 20 m ciascuna.



Accordo Quadro n. 484/2017 - Contratto Applicativo n. 16/2018 – “Per l’esecuzione in appalto dei lavori di “Intervento urgente di messa in sicurezza del ponte al km 170+016 della linea MI-BO, località Secugnago, consistente nella posa di sistemi di sostegno ai binari e consolidamento del corpo stradale”.

Il progetto definitivo ed esecutivo di demolizione e ricostruzione del ponte al km 170+016 della linea Milano – Piacenza, l’opera di trova al confine tra Brembio e Secugnago, due comuni della provincia di Lodi.

Il ponte esistente è ad arco in muratura, ad una campata, con una luce pari a circa 3,95 ml. Al di sotto del ponte scorre da nord verso sud il colatore del Molino Danasso, un corso d’acqua secondario presente nel territorio comunale di Brembio, affluente del colatore Brembiolo.

