



Railway
Enterprise
Global Service & Maintenance

RELAZIONE SULLA GESTIONE
BILANCIO ESERCIZIO 2020

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 31/12/2020

Signori Soci,

l'esercizio chiuso al 31/12/2020 riporta un risultato positivo pari a Euro 2.122.406,00.

CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELLE ATTIVITA'

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.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

L'esercizio 2020 ha confermato la posizione acquisita dalla società nel mercato di riferimento e specificatamente nel settore dei lavori alle infrastrutture ferroviarie, con una importante presenza nel mercato del nord Italia.


Anche nell'esercizio 2020 la società ha proseguito il programma di investimenti in risorse strumentali e umane, già avviato nell'ultimo quinquennio, mediante:


- l'ampliamento del parco macchine e la sostituzione delle attrezzature di cantiere e dei mezzi ferroviari obsoleti, con macchinari di maggior pregio tecnologico;
- il completamento della riorganizzazione, razionalizzazione funzionale ed efficientamento del sistema della responsabilità e il potenziamento del sistema di formazione del personale interno, cui delegare funzioni complesse.

Nel mese di Gennaio 2021 l'azienda si è dotata di un organo interno identificato nel "Comitato di Gestione" il quale si riunisce con cadenza regolare circa ogni 15 giorni fornendo pareri e consigli all'organo deliberante nella figura dell'Amministratore Unico.

OBIETTIVI E RISORSE UMANE

La Railway Enterprise Srl, continuando a perseguire gli obiettivi prefissatisi negli anni precedenti, continua a dare importanza alla propria immagine aziendale e soprattutto alle problematiche legate all'ambiente, alla sicurezza e alla qualità, continuando ad essere una società certificata:

- 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 Ecovaois Gold.
- 



Dall'anno 2018 la società si è inoltre dotata di un modello di organizzazione e gestione predisposto ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231. Esso è finalizzato alla realizzazione di un sistema strutturato e organico di procedure e attività di controllo volte a prevenire la commissione dei reati rilevanti per il decreto 231/2001, ma anche volte a determinare, per tutti coloro che operano per conto della società, la motivata consapevolezza di poter teoricamente incorrere con comportamenti personali nelle casistiche di illecito rilevanti ai fini del medesimo Decreto 231/2001.

Non da meno riserva una particolare attenzione al personale; nel corso dell'anno 2020 si registra una variazione in aumento delle risorse umane impiegate in azienda da 51 unità (media annuale 2019) si è passati al numero 61 unità (media annuale 2020) con organico così suddiviso:

- n. 1 dirigenti;
- n. 22 impiegati, di cui 2 donne;
- n. 38 operai;

La Railway Enterprise Srl, con la continua ricerca del miglioramento e la razionalizzazione dei risultati operativi, grazie all'organizzazione 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 perdura un significativo incremento dei volumi di produzione, è prevedibile ed auspicabile, alla luce delle commesse acquisite, il mantenimento del trend positivo anche per l'esercizio 2021.

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.

Beneficiando delle favorevoli condizioni del costo del denaro e di accesso al credito, la società ha attivato un finanziamento garantito da mediocredito italiano conseguente alle agevolazioni statali previste per il rilancio del paese a seguito dell'emergenza COVID finalizzato all'acquisto di due CARICATORI STRADA-ROTAIA "GF22S"


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.

RIFLESSI DELL'EMERGENZA SANITARIA (Covid-19) SUL BILANCIO 2020

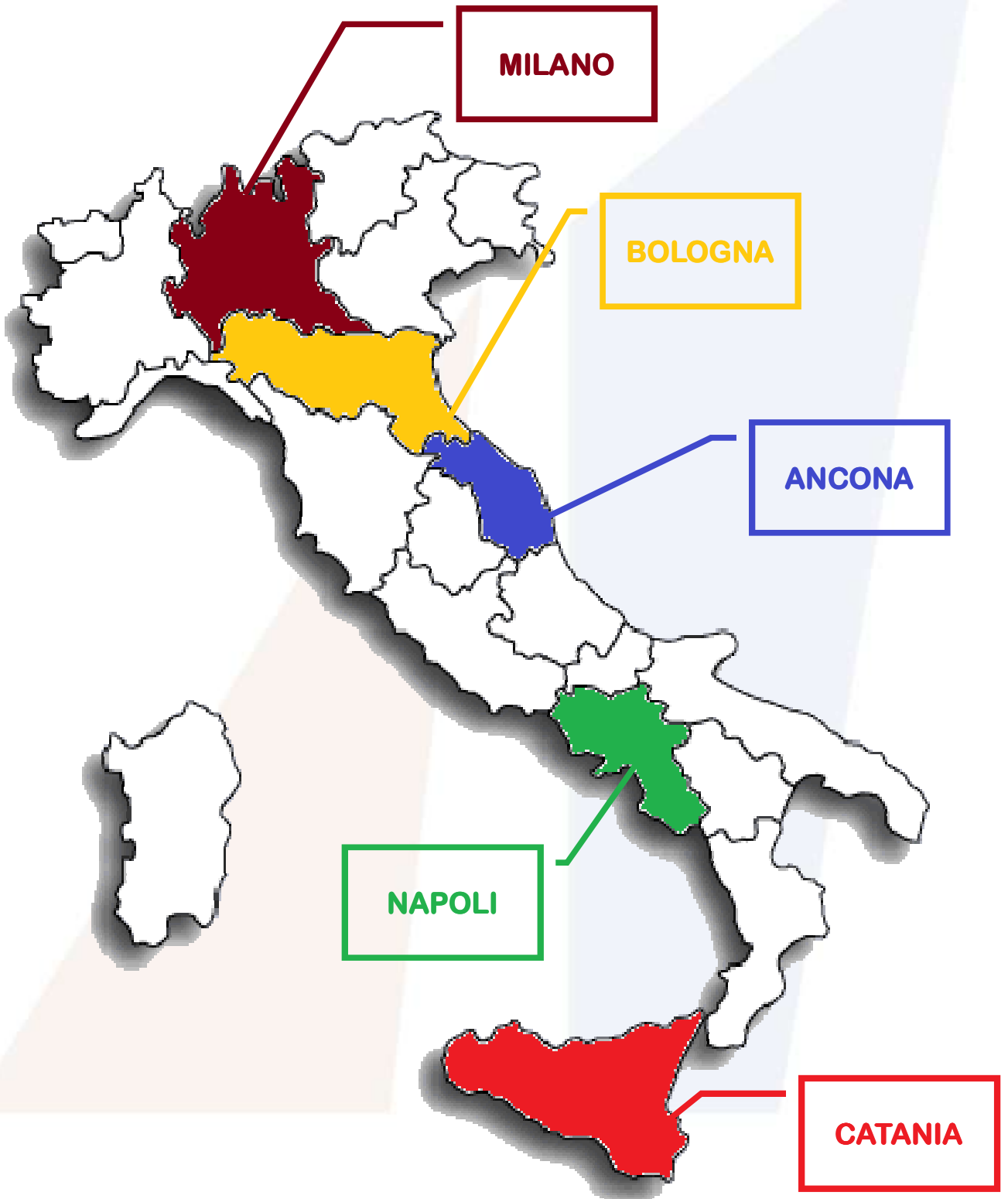
Si segnala, relativamente all'emergenza da Covid-19, che ha investito l'intero paese nell'anno 2020, che le misure restrittive del governo per contenere l'epidemia, hanno riguardato in maniera lieve l'economia dell'azienda dimostrato dalla riduzione di circa del 20% del fatturato rispetto l'esercizio 2019.

L'azienda ha utilizzato la cassa integrazione in deroga a causa Covid-19 nei mesi di marzo e aprile 2020 sia sul personale operativo sia sul personale impiegatizio.

Il management ritiene che la pandemia non abbia compromesso l'attività aziendale e non ha intaccato pertanto ne la marginalità della società ne la conti nità aziendale.



Ripartizione dei ricavi per area geografica regionale:



Di seguito si riportano alcune schede dei lavori più significativi eseguiti nel corso dell'anno 2020:

Accordo Quadro 398/208 – Contratto Applicativo n° 9/2020

“Realizzazione di opere civili a supporto degli apparati ACC quali sottopassi di stazione e adeguamento marciapiedi (FASE 1) nelle stazioni di Sarmato, Rottofreno e San Nicolò (PC), della Linea Alessandria Piacenza, Tratta Castel San Giovanni - Piacenza”.

SUB. A - STAZIONE FERROVIARIA DI SARMATO

1. OGGETTO DEI LAVORI

Le attività previste nella stazione di Sarmato riguarderanno i seguenti aspetti:

- Rialzamento dei marciapiedi a standard metropolitano per una lunghezza di circa 184 m sul Marciapiede 1 e circa 180 m sul Marciapiede 2, con l'inserimento di nuovi percorsi tattili LVE;
- Realizzazione di un nuovo sottopasso dotato di ascensori che metta in connessione i due marciapiedi;
- Realizzazione coperture provvisorie in corrispondenza dei vani scala – FASE 1;
- Realizzazione di nuove pensiline su entrambi i marciapiedi in corrispondenza del nuovo sistema di connessioni verticali, per una lunghezza di 33,70 metri sia sul Marciapiede 1 che sul Marciapiede 2;
- Adeguamento delle dotazioni impiantistiche.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

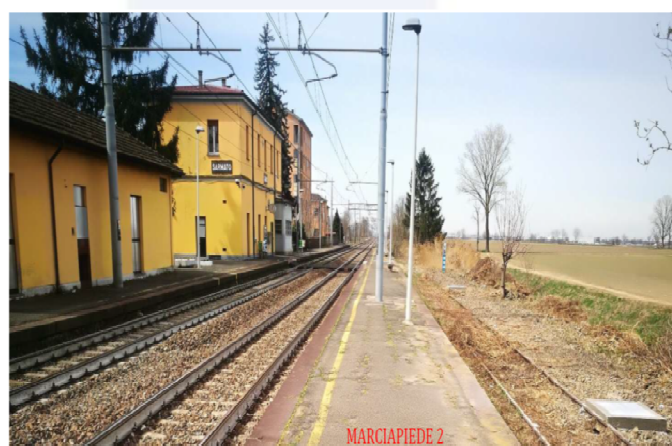
La stazione di Sarmato, posta lungo la linea ferroviaria Alessandria-Piacenza al km 78+998, serve l'omonimo Comune in provincia di Piacenza.

3. ANTE OPERAM

La Stazione consta di un fabbricato viaggiatori a due piani fuori terra risalente al 1859, data dell'apertura della linea ferroviaria, successivamente rimaneggiato.

Sono presenti due binari a servizio dei passeggeri serviti da altrettanti marciapiedi laterali. Attualmente l'unico elemento di connessione tra il primo e secondo marciapiede è costituito da un passaggio a raso collocato di fronte al fabbricato viaggiatori.

Il fabbricato viaggiatori affaccia direttamente su un piazzale privo di connotati architettonici senza rivestimento ma in continuità con il manto stradale. Il piazzale è delimitato perimetralmente da fabbricati anonimi, è privo di elementi di arredo urbano, di un adeguato impianto di illuminazione e manca di aree di sosta per le autovetture.



4. LAVORI IN CORSO

Il rialzamento della quota dei marciapiedi esistenti risponde alla necessità di un adeguamento normativo al nuovo standard metropolitano che impone una quota di banchina pari a +55 cm sul piano del ferro. La pavimentazione esistente in conglomerato bituminoso verrà rimossa e sostituita con nuove pavimentazioni in gres porcellanato dim 60x60cm come da disciplinare degli elementi tecnico progettuali. L'unico elemento di connessione tra il primo e secondo marciapiede è costituito oggi da un passaggio a raso fronte fabbricato viaggiatori. Al fine di trasformare la Stazione in fermata, Rete Ferroviaria Italiana ha richiesto la progettazione di un nuovo sottopasso comprensivo di scale, ascensori e nuove pensiline. Le finiture del nuovo manufatto rispecchieranno le indicazioni del "disciplinare degli elementi tecnico progettuali.



SUB. B - STAZIONE DI ROTTOFRENO

1. OGGETTO DEI LAVORI

Le attività previste nella stazione di Rottofreno riguarderanno i seguenti aspetti:

- Rialzamento dei marciapiedi a standard metropolitano per una lunghezza di circa 184 m sul Marciapiede 1 e circa 180 m sul Marciapiede 2, con l'inserimento di nuovi percorsi tattili LVE;
- Realizzazione di un nuovo scavalco pedonale dotato di ascensori che metta in connessione i due marciapiedi;
- Adeguamento delle dotazioni impiantistiche.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La stazione di Rottofreno, posta lungo la linea ferroviaria Alessandria-Piacenza al km 83+603 serve l'omonimo Comune in provincia di Piacenza.



3. STATO DI FATTO

La Stazione consta di un fabbricato viaggiatori a due piani fuori terra risalente al 1859, data dell'apertura della linea ferroviaria, successivamente rimaneggiato.

Sono presenti due binari a servizio dei passeggeri serviti da altrettanti marciapiedi laterali. Attualmente l'unico elemento di connessione tra il primo e secondo marciapiede è costituito da un passaggio a raso collocato di fronte al fabbricato viaggiatori. Il fabbricato viaggiatori affaccia direttamente su un piazzale privo di connotati architettonici, senza rivestimento ma in continuità con il manto stradale del viale della Stazione. Il piazzale è delimitato perimetralmente da fabbricati anonimi di natura residenziale ed industriale, è privo di elementi di arredo urbano, di un'adeguato impianto di illuminazione e manca di aree di sosta per le autovetture.

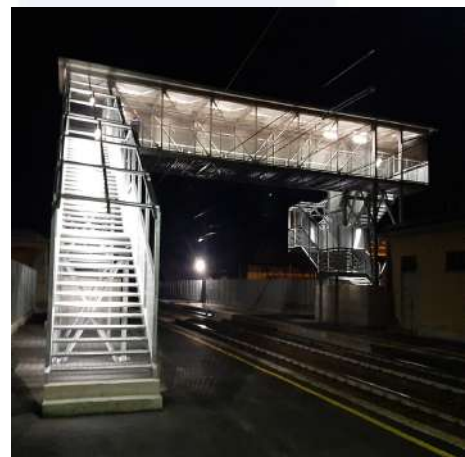
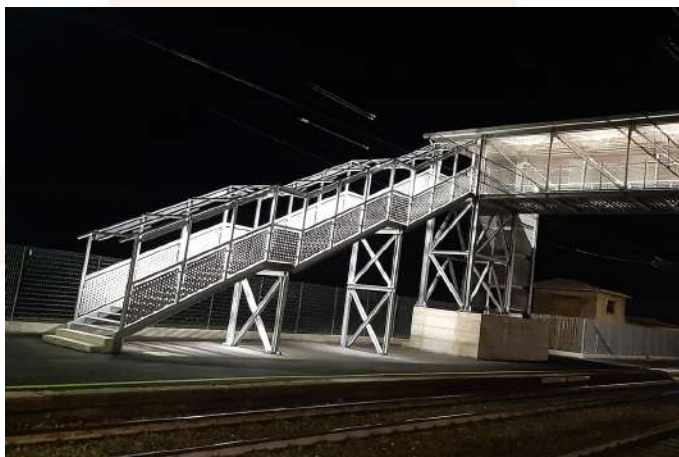
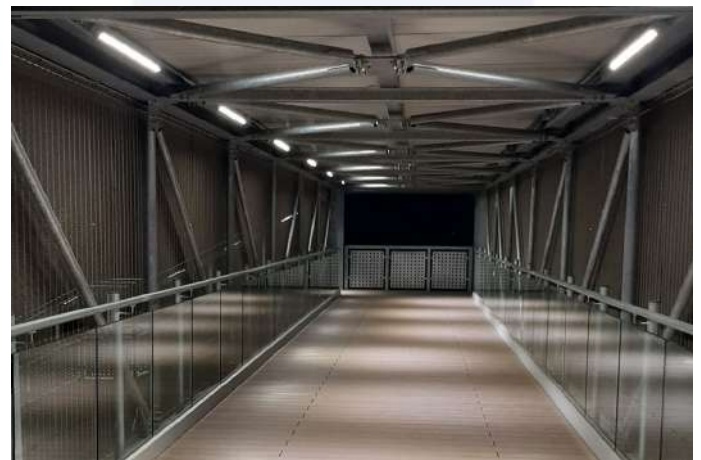


4. LAVORI IN CORSO

Il rialzamento della quota dei marciapiedi esistenti risponde alla necessità di un adeguamento normativo al nuovo standard metropolitano che impone una quota di banchina pari a +55 cm sul piano del ferro.

La pavimentazione esistente in asfalto verrà rimossa e sostituita con nuove pavimentazioni in gres porcellanato (60x60cm RAL 7043) come da disciplinare degli elementi tecnico progettuali.

L'unico elemento di connessione tra il primo e secondo marciapiede è costituito oggi da un passaggio a raso fronte fabbricato viaggiatori. Al fine di trasformare la Stazione in fermata, Rete Ferroviaria Italiana ha richiesto la progettazione di un nuovo scavalco pedonale comprensivo di scale e ascensori. Le finiture rispecchieranno le indicazioni del "disciplinare degli elementi tecnico progettuali".



SUB. C - STAZIONE DI SAN NICOLÒ

1. OGGETTO DEI LAVORI

Le attività previste nella stazione di Rottofreno riguarderanno i seguenti aspetti:

- Rialzamento dei marciapiedi a standard metropolitano per una lunghezza di circa 180 m sul Marciapiede 1 e circa 180 m sul Marciapiede 2, con l'inserimento di nuovi percorsi tattili LVE;
- Realizzazione di un nuovo scavalco pedonale dotato di ascensori che metta in connessione i due marciapiedi;
- Adeguamento delle dotazioni impiantistiche.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La stazione di San Nicolò, posta lungo la linea ferroviaria Alessandria-Piacenza al km 88+121,46 serve l'omonima frazione del Comune di Rottofreno in provincia di Piacenza.



3. ANTE OPERAM

La Stazione consta di un fabbricato viaggiatori a due piani risalente al 1859, data dell'apertura della linea ferroviaria, successivamente rimaneggiato.

Sono presenti due binari a servizio dei passeggeri serviti da altrettanti marciapiedi laterali. Attualmente l'unico elemento di connessione tra il primo e secondo marciapiede è costituito da un passaggio a raso collocato di fronte al fabbricato viaggiatori. In passato era presente un piccolo edificio scalo merci fornito di un magazzino merci in seguito demolito.

Il fabbricato viaggiatori affaccia direttamente su un piazzale privo di connotati architettonici, senza rivestimento ma in continuità con il manto stradale del viale della Stazione. Il piazzale è privo di elementi di arredo urbano, di un'adeguato impianto di illuminazione e manca di un'area di sosta per le autovetture correttamente configurata e collocata in prossimità della stazione.

4. LAVORI IN CORSO

Il rialzamento della quota dei marciapiedi esistenti risponde alla necessità di un adeguamento normativo al nuovo standard metropolitano che impone una quota di banchina pari a +55 cm sul piano del ferro.

La pavimentazione esistente in asfalto verrà rimossa e sostituita con nuove pavimentazioni in gres porcellanato (60x60cm RAL 7043) come da disciplinare degli elementi tecnico progettuali.

L'unico elemento di connessione tra il primo e secondo marciapiede è costituito oggi da un passaggio a raso fronte fabbricato viaggiatori. Al fine di trasformare la Stazione in fermata, Rete Ferroviaria Italiana ha richiesto la progettazione di un nuovo scavalco pedonale comprensivo di scale, ascensori e nuove pensiline. Le finiture rispecchieranno le indicazioni del disciplinare degli elementi tecnico progettuali.



Accordo Quadro 398/2018 – Contratto Applicativo n° 10/2020

“Interventi di consolidamento strutturale del Cavalcavia al km 23+204 della linea Milano Rogoredo-Tortona nella tratta Pontecurone-Tortona”.

1. INTRODUZIONE

Oggetto della presente relazione è la valutazione dello stato di fatto e della sicurezza del Cavalca ferrovia sito in Comune di Tortona (AL), sulla S.S. per Voghera, sulla base delle richieste di RFI per ottemperare alla richiesta da parte del Comune di valutare lo stato dell’opera e la sua agibilità (con riferimento alla vigente Normativa (NTC 2018)); attualmente l’opera è sottoposta a una limitazione di carico che consente il transito di mezzi di carico massimo pari a 3.5 t.

Si dimensionano inoltre gli interventi di ripristino e i rinforzi strutturali per eliminare i fenomeni di degrado e rendere agibile il Cavalca ferrovia al transito di mezzi pesanti fino ad un massimo di 44t.

Dell’opera in oggetto non si dispone di alcuna documentazione progettuale e di collaudo. Nel corso del 2019 sono state fatte delle prime valutazioni sulla base di un rilievo e una campagna di prove; la presente relazione, basata anche su ulteriori prove fatte più recentemente, approfondisce alcune valutazioni progettuali già effettuate precedentemente.

Le condizioni rilevate sul cavalca ferrovia, in particolare i rilevanti fenomeni di degrado in corrispondenza dei pilastri centrali sia a livello del calcestruzzo che dei ferri di armatura, hanno indotto RFI a ridurre con new jersey la zona transitabile imponendo una limitazione di traffico a 3.5 t, come detto. Sono state inoltre posizionate delle torri tralicciate in acciaio in affiancamento ai pilastri esistenti, in modo da presidiare la struttura e prevenire eventuali cedimenti delle pile. Le successive considerazioni hanno portato al mantenimento delle misure precauzionali presenti.

Per prendere visione dello stato dell’opera è stato eseguito in sopralluogo in data 07/06/2019.

Dopo l’esame visivo dell’opera, le condizioni generali delle strutture risultano essere le seguenti:

- Le spalle e i muri d’ala non mostrano segni di cedimento ma appaiono alquanto deteriorate a causa di infiltrazioni d’acqua dall’impalcato, manifestando la parte superficiale sgretolata; non vi è presenza di barbacani.
- Mancano drenaggi per l’acqua proveniente dall’impalcato;
- Le travi appaiono ammalorate in diversi punti e mostrano zone in cui la parte di rivestimento superficiale è sbriciolata;
- I pilastri centrali che costituiscono la pila sono ammalorati, in particolar modo nella zona inferiore, e alcuni risultano in condizioni pessime mostrando espulsione del copri ferro e disgregazione del calcestruzzo;
- L’impalcato mostra anch’esso degli ammaloramenti dovuti principalmente alle infiltrazioni d’acqua nello strato di rivestimento superficiale.



2. DESCRIZIONE GENERALE DELLE OPERE

Il Cavalcaferrovia Tortona si trova sulla linea Milano Genova al km.23.200.

L'impalcato si sviluppa su due campate, aventi luce pari a circa 15.5 m. Le spalle e la pila centrale sono fortemente oblique rispetto all'asse delle travi (circa 46° rispetto all'orizzontale).

L'impalcato è costituito da 6 travi in calcestruzzo armato con sezioni rastremate e più alte in prossimità dell'appoggio centrale. I traversi di testata e quello sulla pila sono inclinati secondo la direzione principale della spalla; i traversi intermedi, uno per campata, hanno disposizione perpendicolare alle travi. Le spalle sono strutture a gravità non armate. L'appoggio centrale dell'impalcato è costituito da 6 pilastri collegati in sommità al nodo trave e traverso e in fondazione molto probabilmente da una trave continua.

L'opera presenta un precedente intervento di rinforzo sui due allineamenti esterni, sia sulle travi sia sui pilastri, che presentano sezioni maggiorate; le travi appaiono continue su tre appoggi.

Non sono presenti apparecchi di appoggio. Si evidenzia anche un rivestimento in malta di calcestruzzo sulle spalle e all'intradosso dell'impalcato, probabilmente realizzato contestualmente ai rinforzi sulle travi e i pilastri laterali, e che presenta numerosi fenomeni di fessurazione e distacco.

Come detto, attualmente, oltre alla limitazione di traffico sulla strada soprastante, è anche presente una sorta di puntellazione in corrispondenza della pila centrale: tra un pilastro e l'altro sono presenti 5 tralicci metallici, le cui sezioni di contatto con il traverso non sono state messe in carico (come risulta dai controlli eseguiti, descritti nel seguito).



Accordo Quadro 398/2018 – Contratto Applicativo n° 21/2020

“Sostituzione dell’impalcato e rinforzo delle spalle esistenti delle travate metalliche al km 2+111 e km 10+500 della linea Bressana-Broni”.

SUB A – Sostituzione Travata al km 2+111 della Linea Bressana – Broni

1. INTRODUZIONE

La presente relazione rientra nell’ambito dei lavori propedeutici alla sostituzione dell’opera al km 2+111 della linea ferroviaria Bressana – Broni situata in località Bressana Bottarone tratta la verifica delle fondazioni della gru che sarà utilizzata per la rimozione dell’impalcato ferroviario esistente ed il varo del nuovo.

Attualmente l’attraversamento è costituito da un’unica campata con sistema a travi metalliche gemelle di luce (L) pari a 15,67 m e la larghezza totale di (B) 5,26 m. Secondo la disposizione degli apparecchi di appoggio, la spalla S1 è fissa e la spalla S2 è mobile. Le spalle presentano muro frontale e muri di risvolto in muratura. La sella di appoggio, a sezione a L, è invece realizzata in conglomerato cementizio armato. Le informazioni sugli spessori delle varie membrature sono desumibili dai disegni del progetto storico e dalle indagini eseguite in situ.

Il nuovo impalcato sarà costituito da un cassone metallico portaballast dotato di camminamenti laterali.



2. LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL’OPERA

L’opera appartiene alla linea Bressana – Broni. Nella figura seguente viene mostrata la vista satellitare dell’opera.



3. DESCRIZIONE DELL'OPERA

Per il varo e lo svaro degli elementi in oggetto si prevede di utilizzare una gru fissa su 4 appoggi. Saranno realizzati quattro plinti su micropali aventi le seguenti dimensioni geometriche:

Plinto:

- Dimensione in pianta plinto 6.0m x 3.0m;
- Altezza plinto 1.40m;



Accordo Quadro 398/2018 – Contratto Applicativo n° 08

“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”.

1. INQUADRAMENTO GENERALE

Il ponte oggetto di analisi fa parte della linea ferroviaria a doppio binario Villamaggiore-Certosa di Pavia. L’opera è costituita da un’arcata in muratura con freccia pari a 0,76 m e luce retta pari a 5,33 m. La lunghezza totale del ponte è di circa 9,68m. Le spalle in muratura emergono di circa 1,29 m dal piano campagna. Nella figura seguente è mostrata la vista satellitare dell’opera.

L’arcata del ponte è in muratura di mattoni pieni e malta cementizia, avente spessore costante pari a 0,55m con un rapporto freccia (f) su lunghezza (L) $f/L=0,142$ (arco a sesto ribassato).

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 08/2018 – Contratto Applicativo n° 10/2020

Realizzazione recinzione di tipo pesante ai piedi della scarpata ferroviaria – Comune di Bologna Interporto – Linea Ferroviaria BO-MI



Ristrutturazione capannone industriale - Casalpuusterlengo

1. INQUADRAMENTO DELL'AREA

L'area oggetto di indagine è ubicata presso un capannone in via Allende, nella zona sud-est di Casalpuusterlengo (LO), circa 3 Km a nord-ovest di Codogno.

Le coordinate geografiche baricentriche del sito, che verranno utilizzate per la valutazione sismiche sono:
45.172169° N. - 9.660298° E (WGS 84) = 45.173106° N. - 9.661341° E. (ED50).

2. DESTINAZIONE D'USO

Il capannone oggetto del presente documento è destinato ad ufficio, deposito ed alloggio per gli operai della Railway Enterprise Srl.

L'accesso al fabbricato avviene direttamente dalla strada pubblica, attraversando un cancello carrabile che immette nello spazio esterno pertinente al capannone.

Gli ambienti esterni si sviluppano su due livelli, il piano terra ed il primo piano. Al piano terra è ubicato lo spazio destinato al capannone vero e proprio, oltre agli uffici, al deposito e ad un locale caldaia.

Al primo piano vi sono ubicati gli alloggi, completi di camere, servizi e cucina per i dipendenti.

L'intervento di ampliamento prevede la realizzazione di nuovi ambienti su due livelli, sacrificando all'aerea del capannone lo spazio per la loro realizzazione. Al piano terra è prevista la realizzazione di una cucina, della mensa e di una zona relax, oltre ai servizi. Al piano superiore verranno realizzate, oltre ai servizi, le camere per gli alloggi degli operai.

