



RELAZIONE SULLA GESTIONE BILANCIO ESERCIZIO 2021

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 31/12/2021

Signori Soci,

l'esercizio chiuso al 31/12/2021 riporta un risultato positivo pari a Euro 2.181.700,00.

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 2021 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 2021 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 corso del 2021 l'azienda, si è dotata di un organo interno identificato nel "Comitato di Gestione" il quale si è riunito 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 global service & Maintenance, 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 2021 si registra un valore costante rispetto le risorse umane impiegate in azienda confermando il dato del 2020, anche per il 2021 di 61 unità (media annuale 2021) con organico così suddiviso:

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

La Railway Enterprise Srl global service & Maintenance, 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 2022.

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 una serie di attrezzature e mezzi destinati in parte ad ampliare il proprio parco automezzi, ed in parte a sostituire impianti e automezzi obsoleti.

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 2021

Si segnala, relativamente all'emergenza da Covid-19, che ha investito l'intero paese ancora nell'anno 2021, che le misure restrittive del governo per contenere l'epidemia, non hanno riguardato l'economia dell'azienda.

L'azienda non ha utilizzato la cassa integrazione in deroga a causa Covid-19 né sul personale operativo né sul personale impiegatizio.

Il management ritiene che la pandemia non abbia minimamente compromesso l'attività aziendale e non ha intaccato pertanto né la marginalità della società né la continuità aziendale.



Ripartizione dei ricavi per area geografica regionale:



Di seguito si riportano alcune schede dei lavori più significativi eseguiti nel corso dell'anno 2021:

FIUME TREBBIA

ACCORDO QUADRO: 484/2017 – CONTRATTO APPLICATIVO: 23/2018

PROGETTO: N°1820A2016 - 1820A2018

Risanamento soglia stabilizzatrice di fondo a presidio del ponte ferroviario sul fiume trebbia km 90+300 della linea Alessandria–Piacenza.

“Interventi di difesa della sede da fenomeni di dissesto idrogeologico”

INQUADRAMENTO DELL'OPERA:

Il progetto interessa la sistemazione dell'alveo del Fiume Trebbia, comprese le opere idrauliche, in corrispondenza dell'intersezione tra il Fiume 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 s.l.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.

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

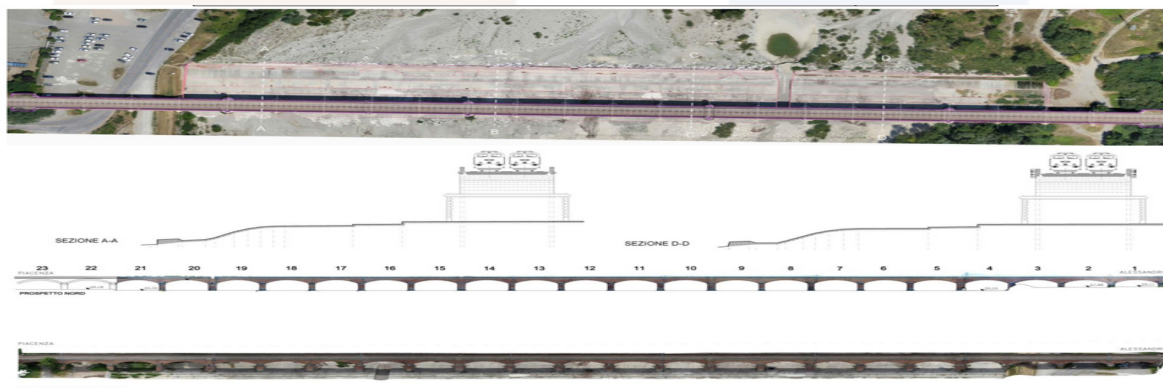


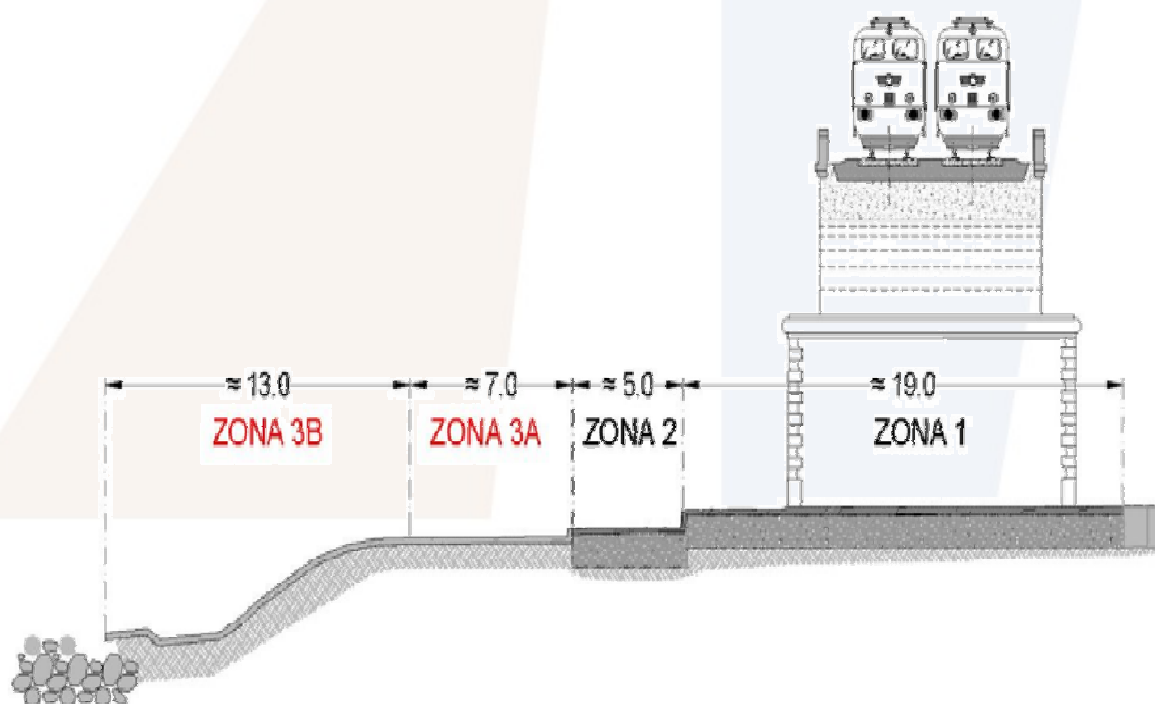
Fig. 2.2 – Pianta, sezione e prospetto ponte

In corrispondenza del ponte ferroviario l'alveo è attraversato per tutta la sua larghezza da una "briglia" o soglia idraulica rivestita con una soletta di protezione in cls di spessore variabile fra i 25 e i 50 cm, posta a presidio delle fondazioni del ponte, che determina nell'alveo una gradonatura dell'altezza di circa 3 m.

In direzione trasversale al ponte la briglia è suddivisibile in tre zone geometricamente distinte:

- **Zona 1:** tratto di circa 19 m posta al di sotto del ponte con soletta di spessore variabile tra 35-50 cm posta su substrato di gabbioni;
- **Zona 2:** tratto, a valle della zona 1, di lunghezza circa di 5 m e ribassato di 50 cm rispetto alla Zona 1, con soletta di spessore di c.a. 50 cm posta su substrato di gabbioni;
- **Zona 3:** scivolo di ricongiunzione con l'alveo naturale di circa 20 m, con la parte iniziale a valle della Zona 2 di c.a. 7 m quasi orizzontale (Zona 3A) e i rimanenti 13 m in pendenza (Zona B);

la soletta, che insiste su un substrato in materassi reno, è composta da due solette sovrapposte di c.a. 20cm, la più profonda di primo impianto, e di c.a. 15 cm quella più superficiale.



DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI :

Gli interventi effettuati riguardano il ripristino e l'adeguamento della soglia stabilizzatrice di fondo. Gli interventi che interessano il risanamento della soglia sono di tre tipi:

Ripristino delle cavità presenti con riempimento delle stesse con massi cementati

L'intervento di risanamento consiste in:

- Allargamento della cavità di circa 50 cm;
- Riempimento con massi di diametro medio 30-80 cm, avendo cura di predisporre uno strato di base con massi di diametro 30 cm;
- Intasamento della cavità con calcestruzzo;

Risanamento della soletta ammalorata

L'intervento applicato per fasce di 20 m consiste:

- Idropulizia della soletta esistente;
- Inserimento di spinotti di ancoraggio, in numero di 4 al mq, di diametro 12 mm e di lunghezza 72 cm, fissati al substrato in gabbioni per una lunghezza di 70 cm e alla soletta con resina epossidica e fuoriuscenti per circa 2 cm;
- Inserimento di spinotti di ancoraggio, in numero di 4 al mq, di diametro 12 mm e di lunghezza 20 cm, fissati alla soletta con resina epossidica e fuoriuscenti per circa 2 cm;
- Stesa di adesivo epossidico sulla superficie della soletta di primo impianto e realizzazione di getto di malta cementizia di circa 8 cm rinforzata con una rete elettrosaldata ϕ 8/20;

Realizzazione platea di dissipazione a valle della soglia con massi legati con funi in acciaio

A valle della soglia esistente viene realizzata una platea di dissipazione in massi ciclopici legati e ancorati ad un sistema di micropali, per contrastare l'azione erosiva della corrente a valle del taglio.

L'intervento consiste:

- Scavo e realizzazione sistema micropali-cordolo di ancoraggio a valle del taglio per una lunghezza di circa 10m e circa 2m di profondità.
- I micropali sono disposti con schema a quinconce 5mx5m.
- Realizzazione della soglia di dissipazione con la posa di due livelli sovrapposti di massi ciclopici, di lunghezza circa 10 m la prima e di circa 5 m la seconda, e legati con funi in acciaio zincato ancorate al sistema micropali-cordolo. Il primo livello di massi è cementato per i primi 5m circa al fine di migliorarne la stabilità.

REPORT FOTOGRAFICO DI PARTE DEGLI INTERVENTI:

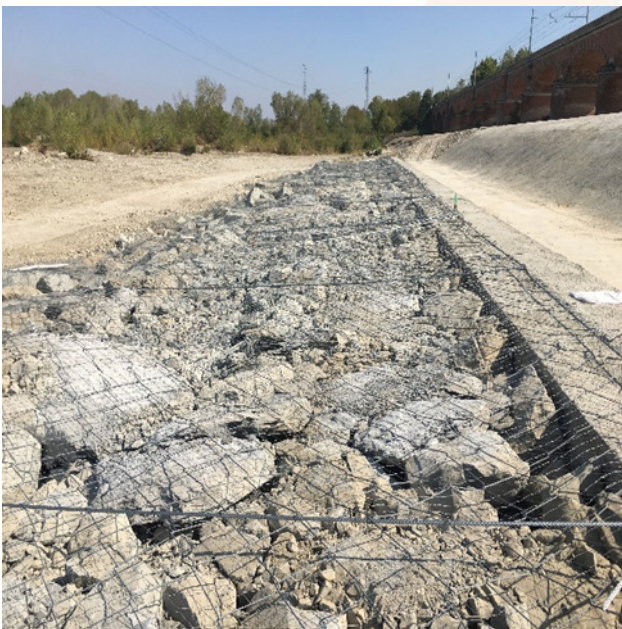
Risanamento della soletta ammalorata



Realizzazione sistema micropali-cordolo di ancoraggio a valle del taglione



Realizzazione della soglia di dissipazione con la posa di due livelli sovrapposti di massi ciclopici legati con funi in acciaio zincato ancorate al sistema micropali-cordolo



STAZIONE DI CODOGNO

ACCORDO QUADRO: 398/2018 – CONTRATTO APPLICATIVO: 13/2020

PROGETTO:

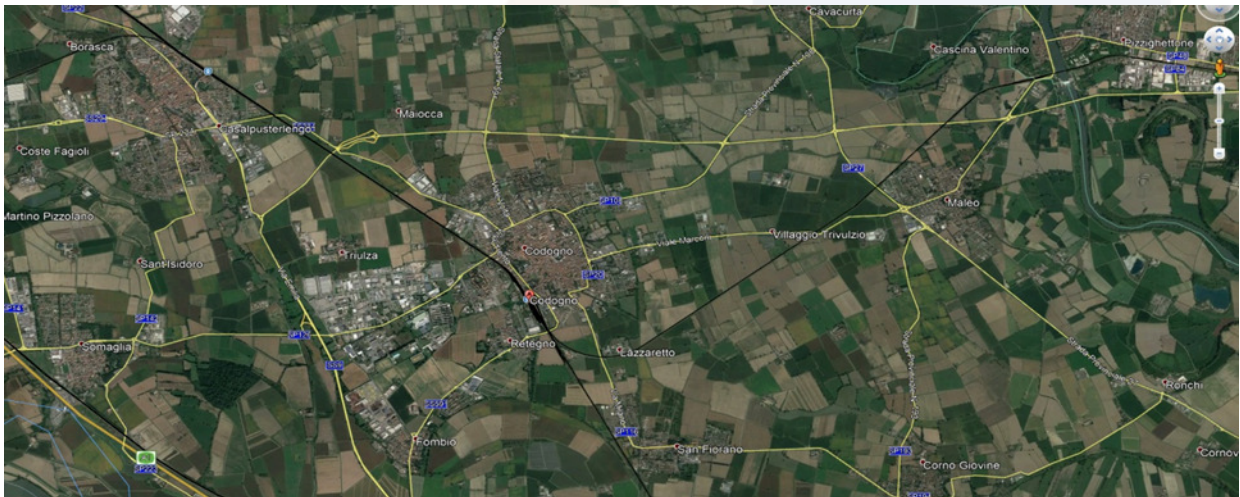
NPP 1852 – Progetto Easy Station – Intervento di upgrading alle banchine

NPP 1854 – Miglioramento accessibilità ed O.I.

INQUADRAMENTO DELL'OPERA:

L'oggetto è la riqualificazione del terzo marciapiede della stazione ferroviaria di Codogno(LO) così come descritto nel progetto "easy-station".

La stazione di Codogno è posizionata a Sud del centro cittadino e ha uno sviluppo parallelo a via Risorgimento e a Viale Martiri Spielberg.





DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI:

Il progetto prevede l'innalzamento del marciapiede 3 ad H55, predisposizione di pensilina e tutte le micro-opere necessarie per completamento e miglioramento dell'accessibilità nella stazione ferroviaria di Codogno (LO), riguardante il progetto "easy station".

Il terzo marciapiede della stazione ferroviaria di Codogno è dotato di due scale contrapposte che consentono il raggiungimento del sottopasso e quindi l'agevole spostamento all'interno della sede ferroviaria.

Lo stato di progetto prevede:

- La rimozione della pensilina in c.a. esistente;
- la demolizione di uno strato di muro esistente delle scale di spessore pari a 0,40 m;
- la demolizione della soletta di copertura del sottopasso;
- la ricostruzione di una pensilina metallica a copertura sia del vano scale che del marciapiede per una lunghezza complessiva pari a 73,00 m corredato di elementi di fondazione;
- l'inserimento di un cordolo in c.a. sulle pareti del vano scale esistente che avrà triplice funzione ossia di ancoraggio per i pilastri della pensilina previsti sulle scale, contenimento del marciapiede a valle dell'innalzamento ad H55 e sostegno della struttura dei parapetti posti a protezione della scala;
- l'ampliamento del vano scala per consentire l'inserimento di una scala "a tenaglia" che raccordi il marciapiede con il sottopasso;
- l'inserimento del vano ascensore di dimensioni adeguate per il trasporto dei diversamente abili, che verrà sormontato da un castelletto metallico non oggetto di progettazione;
- Inserimento di opere provvisorie (paratie di micropali) a protezione degli scavi necessari per realizzare le opere interrato (ampliamento vano scale);

Nell'intervento di riqualificazione è prevista anche la ridefinizione della struttura della scala presente sul terzo marciapiede. L'intervento di riqualificazione prevede l'ampliamento del vano scale sia da un lato che dall'altro e l'inserimento del vano ascensore.

Le strutture necessarie al completamento del vano scale saranno annesse a quelle preesistenti garantendo sia l'ampliamento della sede del vano stesso che un adeguato pianerottolo e l'inserimento del vano ascensore corredato da fossa di profondità.





Gli interventi fin ora completati consistono in:

- Realizzazione di travette in cemento armato di compensazione quota, atta a ricevere i nuovi cordoli, denominati “Gradino Tecnico”;
- Scarificazione e demolizione del piano di calpestio “Marciapiede 3” – Lato 4° e 5° Binario;
- Realizzazione di nuove polifore con tubi corrugati e pozzetti di ispezione in cemento con chiusino in acciaio zincato, con coperchio in lamiera di acciaio zincata rinforzata, atta a ricevere la pavimentazione in gres con spessore di 20 mm;
- Realizzazione di soletta in cemento armato con doppia rete elettrosaldata;
- Realizzazione di giunti strutturali di dilatazione;
- Stesura sul sottofondo di impermeabilizzante;
- Formazione del sottofondo in sabbia/cemento additivato per la posa della pavimentazione;
- Realizzazione di nuovi pozzetti, e messa in quota dei pozzetti esistenti;
- Realizzazione di percorsi tattili per ipovedenti;
- Realizzazione di nuova pavimentazione in gres porcellanato, in-assorbente, con dimensioni 60x60x2 cm
- Formazione di giunti a pavimenti ogni 5.25 mt circa;
- Demolizione e rimozione vecchia pensilina del marciapiede 3;
- Realizzazione fondazioni per Pensilina di Stazione Lato Milano;
- Realizzazione di Copertura provvisoria vano scala, lato Piacenza e lato Milano, di accesso al Marciapiede di stazione e/o sottopasso di stazione;

in attesa di completamento, conseguente alla ripresa dei lavori:

- Realizzazione paratia di micropali di presidio scavo per la formazione nuovo vano ascensore;
 - Realizzazione opere in cemento armato per formazione nuovo vano ascensore e opportuna accessibilità pedonale al piano di calpestio del sottopasso esistente di collegamento alle scale e al nuovo locale ascensore;
 - Realizzazione fondazioni per Pensilina di Stazione Lato Piacenza;
 - Predisposizione rampe di scale, una lato Milano, l'altra lato Piacenza che connetteranno il sottopasso di stazione con il marciapiede 3;
- 

REPORT FOTOGRAFICO DI PARTE DEGLI INTERVENTI:

Demolizione pensilina di stazione esistente:



Realizzazione di plinto fondazione pensilina :



Realizzazione di soletta in cemento armato con doppia rete elettrosaldata, nuove polifore con tubi corrugati, nuovi pozzetti di ispezione e messa in quota di quelli esistenti :



Realizzazione di nuova pavimentazione in gres porcellanato, in-assorbente, formazione di giunti a pavimenti, di percorsi tattili per ipovedenti e di giunti strutturali di dilatazione:



Railway 
Enterprise
Global Service & Maintenance

STAZIONE DI CREMA

ACCORDO QUADRO: 398/2018 – CONTRATTO APPLICATIVO: 20/2020

PROGETTO:

Realizzazione di un sottopasso ferroviario, carrabile e ciclopedonale e relativo al tratto stradale di ricucitura con la viabilità esistente in stazione di Crema_Fase 1.

INQUADRAMENTO DELL'OPERA:

La progettazione delle strutture e della viabilità di ricucitura relative al sottopasso ferroviario della linea Treviglio–Cremona, avrà la funzione di raccordare gli interventi viabilistici previsti nell'ambito del progetto C.RE.M.A. 2020 su via Stazione a Sud e via Gaeta a Nord, anche al fine di eliminare i problemi di traffico indotti dal passaggio a livello esistente su viale Santa Maria. L'intervento principale consiste nella realizzazione di un sottopasso, al di sotto della linea ferroviaria, e delle relative rampe di accesso.

Il tracciato stradale del sottopasso attraversa l'area a Nord della linea ferroviaria Cremona – Treviglio definita come "Ex-Ferriera" di Crema.

L'area occupata dalla "Ex-Ferriera" di Crema è compresa fra la via Gaeta e la sede ferroviaria, in prossimità della stazione di Crema e sviluppa una superficie di circa 5 ettari.



Planimetria area "Ex Ferriera"

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI :

La realizzazione di tale manufatto prevede la costruzione di un monolite in una camera di varo delimitata da diaframmi e la sua successiva spinta sotto la sede ferroviaria, deviando temporaneamente il traffico ferroviario.

Durante le fasi di scavo così come durante la costruzione delle strutture e in fase di spinta del monolite, in particolare per quelle a quote inferiori al livello della falda, quest'ultima sarà controllata con un sistema di emungimento a pozzi, che permetterà di mantenere condizioni ottimali per il tempo necessario alle fasi di lavoro. In adiacenza alla linea ferroviaria sono previsti due impalcati stradali, realizzati con travi prefabbricate e soletta gettata in opera.

Le rampe sono realizzate mediante diaframmi vincolati, a fondo scavo, alla platea di fondo.

Suddivisione delle macrocategorie di lavorazione fin ora completate:

- Opere primarie di cantierizzazione;
- Esecuzione bonifica bellica, con demolizione di manufatti esistenti in C.A. e basamenti presenti;
- Demolizione delle “opere interrato”;
- demolizione di fondazioni e vasche di lavorazione interferenti con le opere in progetto;
- Realizzazione viabilità di cantiere;
- Allestimento area di cantiere e aree stoccaggio materiali completa di impianti;
- Rimozioni tronconi del binario 3 e del binario morto;
- Taglio e rimozione di binari nel tratto interessato dal nuovo sottopasso con interruzione della circolazione ferroviaria;
- Scavo di sbancamento;
- Aggottamento acqua proveniente dalla falda;
- Realizzazione pozzi di emungimento per controllo e verifica livello falda;
- Realizzazione dei cordoli guida diaframmi.
- Realizzazione diaframmi secondo la tecnica “Kelly”;
- ♦ La modalità di scavo dei pannelli del diaframma, generalmente aventi modulo pari a 250 cm, avviene per mezzo di apposita benna mordente montata su asta telescopica, in successione alternata.
- ♦ Il sostegno dello scavo è stato garantito per mezzo di una sospensione a base di fanghi polimerici adeguata al tipo di terreno e alle condizioni di perforazione.
- ♦ Una volta posata la gabbia metallica, si procede al riempimento con calcestruzzo di adeguata granulometria e consistenza.
- Realizzazione cordoli sommitali dei diaframmi e realizzazione dei tiranti.

Macrocategorie di lavorazione a completamento:

- Realizzazione magrone di sottofondazione, impermeabilizzazione sopra magrone di sottofondazione e sui diaframmi laterali con successiva realizzazione solettone camera di varo e della trave di spinta posteriore.
- Tappo di fondo da realizzare mediante colonne di Jet Grouting.

REPORT FOTOGRAFICO DI PARTE DEGLI INTERVENTI:

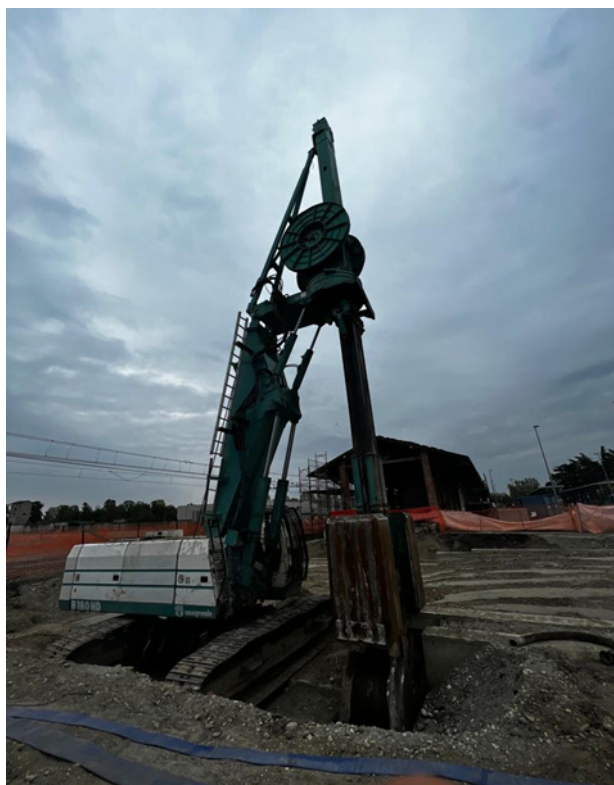
Scavo di sbancamento:



Aggottamento acqua proveniente dalla falda:



Realizzazione diaframmi secondo la tecnica “Kelly”:



Railway 
Enterprise
Global Service & Maintenance

LUNGAVILLA

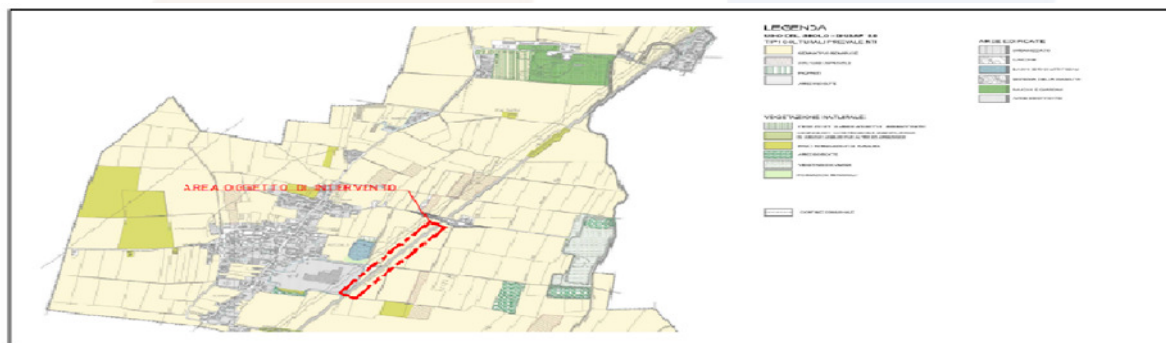
ACCORDO QUADRO: 398/2018 – CONTRATTO APPLICATIVO: 14/2020

PROGETTO:

Adeguamento del rilevato e della piattaforma ferroviaria compresi tra le progressive km 7+370,58 e km 9+100,58 della linea Milano-Tortona, per la messa a modulo a 750 metri del binario dispari. Allargamento e la riprofilatura del rilevato, la realizzazione delle relative opere di sostegno in adiacenza al rilevato esistente.

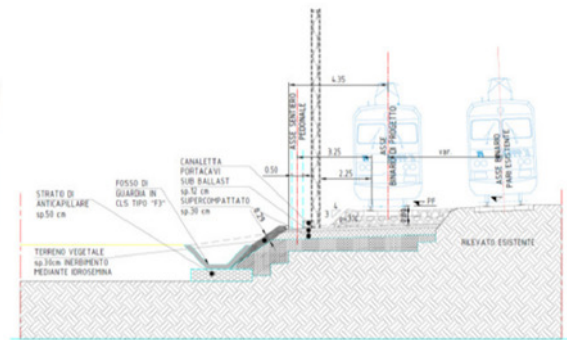
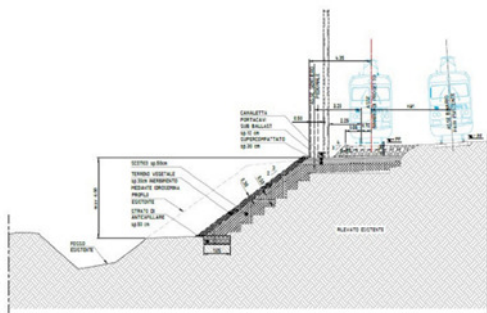
INQUADRAMENTO DELL'OPERA:

L'area oggetto degli interventi in progetto, è compresa tra la stazione Di Pizzale Lungavilla tra le progressive km 7+431 e 8+882 della linea Milano-Tortona (Linea 32), per la messa a modulo a 750 metri del binario di precedenza "dispari"; si rende quindi necessario l'allargamento e la riprofilatura del rilevato, la realizzazione delle relative opere di sostegno in adiacenza al rilevato esistente, l'adeguamento del tombino al p.km. 8+486,81, e del tombino alla p.km 8+641,02



DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI :

In ottemperanza a quanto previsto dagli allegati al Manuale di Progettazione RFI, Parte II - Sezione 3 - Corpo Stradale, per l'allargamento della piattaforma ferroviaria, si è intervenuti effettuando la riprofilatura del rilevato esistente, la realizzazione dei nuovi strati di sub-ballast e super compatto al di sotto dei binari, l'esecuzione delle nuove pendenze ai lati del rilevato, dei nuovi embrici e del nuovo fosso di guardia. Adeguando così il sistema della T.E. esistente e delle canalette portacavi.



Laddove il fosso adiacente alla linea è risultato essere interferente planimetricamente con l'impronta del nuovo rilevato è stato realizzato un muro di sostegno in cemento armato a mensola gettato in opera, realizzando così due sezioni tipologiche di altezza del muro da estradosso fondazione variabile, non superiore a 4 metri.

In generale, le lavorazioni effettuate hanno riguardato:

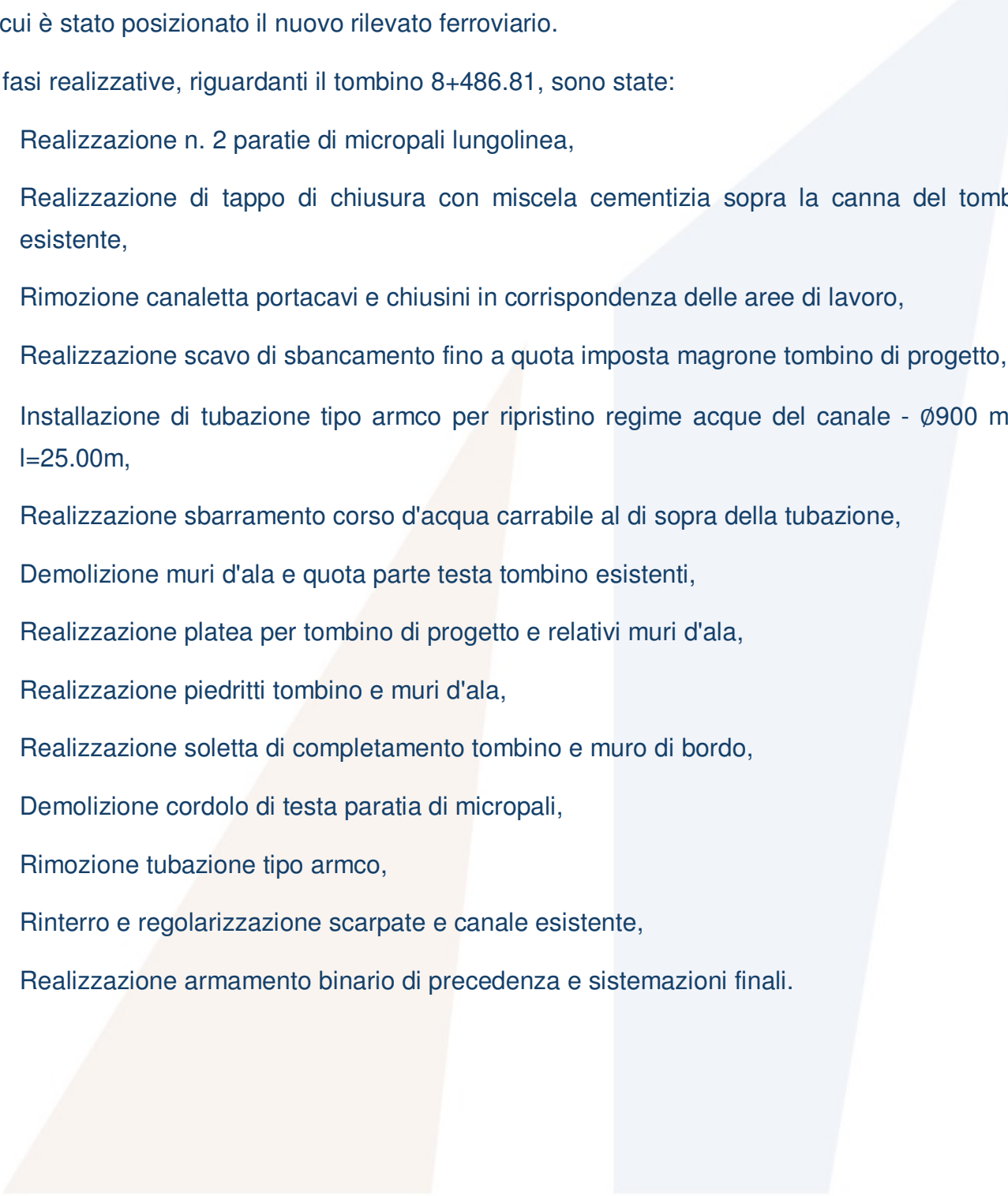
- Sfalcio arbusti e piante infestanti e conseguente Cantierizzazione;
- Movimentazione terra;
- Scotico rilevato;
- Rinforzo terreno di scarpata;
- Ricoprimento con materiale sciolto di idonee caratteristiche;
- Rimozione e posa in nuova sede di canalette porta cavi e camminamento;
- Realizzazione opere in c.a. per impianti di Trazione Elettrica;
- Posa strato super-compattato e Posa strato di sub ballast in conglomerato bituminoso;
- Posa primo strato di ballast;
- Smobilitazione cantiere;

L'allargamento della piattaforma ferroviaria ha richiesto l'adeguamento di due manufatti di attraversamento idraulici esistenti, un tombino alla p.km. 8+486.81 e uno alla p.km. 8+641.02. dove la continuità con le opere esistenti è garantita da giunti di ripresa.



Per quanto concerne il tombino 8+486.81, al fine di garantire l'esercizio dell'opera, si sono demoliti i muri andatori del tombino esistente e si è realizzato l'allungamento del tombino stesso, su cui è stato posizionato il nuovo rilevato ferroviario.

Le fasi realizzative, riguardanti il tombino 8+486.81, sono state:

- Realizzazione n. 2 paratie di micropali lungolinea,
 - Realizzazione di tappo di chiusura con miscela cementizia sopra la canna del tombino esistente,
 - Rimozione canaletta portacavi e chiusini in corrispondenza delle aree di lavoro,
 - Realizzazione scavo di sbancamento fino a quota imposta magrone tombino di progetto,
 - Installazione di tubazione tipo armco per ripristino regime acque del canale - $\varnothing 900$ mm - $l=25.00$ m,
 - Realizzazione sbarramento corso d'acqua carrabile al di sopra della tubazione,
 - Demolizione muri d'ala e quota parte testa tombino esistenti,
 - Realizzazione platea per tombino di progetto e relativi muri d'ala,
 - Realizzazione piedritti tombino e muri d'ala,
 - Realizzazione soletta di completamento tombino e muro di bordo,
 - Demolizione cordolo di testa paratia di micropali,
 - Rimozione tubazione tipo armco,
 - Rinterro e regolarizzazione scarpate e canale esistente,
 - Realizzazione armamento binario di precedenza e sistemazioni finali.
- 

Le fasi realizzative, riguardanti il tombino 8+641.02, sono state:

- Realizzazione scavo di sbancamento fino a quota imposta magrone tombino di progetto,
- Demolizione quota parte testa tombino esistente,
- Realizzazione platea per tombino di progetto e vasca di raccolta acque,
- Posa in opera di conci prefabbricati in C.A.V. del tipo a bicchiere,
- Realizzazione Vasca di raccolta delle acque,
- Realizzazione di inghisaggi e getto di completamento in C.A. per collegamento tombino esistente e di progetto,
- Getto di completamento a coronamento dei conci prefabbricati in misto cementato,
- Rinterro e regolarizzazione scarpate e canale esistente
- Realizzazione armamento binario di precedenza e sistemazioni finali.

REPORT FOTOGRAFICO DI PARTE DEGLI INTERVENTI:

Tombino 8+486.81



Posa in opera di recinzione, sulle murature in c.a., con pannelli di grigliato metallico tipo "Orsogrill":



Railway
Enterprise
Global Service & Maintenance

STAZIONE DI PIADENA

ACCORDO QUADRO: 398/2018 – CONTRATTO APPLICATIVO: 19/2020

PROGETTO:

Interventi di manutenzione straordinaria per l'adeguamento dello scalo merci di Piadena alla normativa riguardante gli SMT, in ambito dell'U.T. Milano Linee Sud.

INQUADRAMENTO DELL'OPERA:

I lavori riguardano l'adeguamento dello scalo merci di Piadena, ubicato lungo la linea ferroviaria Cremona – Mantova nel Comune di Piadena Drizzona (CR).



DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI :

Gli interventi sono classificati come “Interventi di manutenzione straordinaria” e riguardano l'adeguamento dello scalo merci di Piadena alla normativa riguardante gli SMT, in riferimento al DMA 20/10/1998.

Nello specifico, gli interventi realizzati (opere civili), sono i seguenti:

- Realizzazione di adeguata rete fognaria per l'intercettazione e lo smaltimento delle acque provenienti dal suddetto piazzale, previo trattamento con sistema di disoleazione;
- Scavo in sezione obbligata per posa di nuove tubazioni e pozzetti;
- Fornitura e posa in opera di pozzetti prefabbricati con chiusini in ghisa (caditoie) e tubazioni di collegamento in PVC;
- Fornitura e posa in opera di disoleatore, per il trattamento delle acque provenienti dal piazzale, allacciato alla nuova rete fognaria, prima del recapito finale in fognatura;
- Asfaltatura del piazzale esistente, con realizzazione di sottofondo verificato per mezzi di peso pari a 20 tonnellate;
- Stesa e rullatura di stabilizzato per formazione di adeguato sottofondo;
- Realizzazione di fondazione stradale in miscela inerte granulometricamente corretta di sabbia, ghiaia e pietrisco;
- Realizzazione di pavimentazione bituminosa costituita da uno strato di collegamento (binder) e sovrastante tappetino di usura;
- Realizzazione di idonee recinzioni, a delimitazione dell'area a piazzale, con posizionamento di cancelli;
- Realizzazione di scavo in sezione obbligata per getto cordoli di fondazione;
- Getto in opera di cordoli di fondazione e muri di elevazione in cls;
- Armature con barre in acciaio ad aderenza migliorata;
- Posa in opera di recinzione, sulle murature in c.a., con pannelli di grigliato metallico tipo "Orsogrill";
- Posa in opera di cancelli realizzati con elementi in acciaio.

REPORT FOTOGRAFICO DI PARTE DEGLI INTERVENTI:

Fornitura e posa in opera di disoleatore, per il trattamento delle acque provenienti dal piazzale;



Scavo in sezione obbligata per posa di nuove tubazioni e pozzetti;



Getto in opera di cordoli di fondazione e muri di elevazione in cls;



Posa in opera di recinzione, sulle murature in c.a., con pannelli di grigliato metallico tipo "Orsogrill";



Realizzazione di pavimentazione bituminosa costituita da uno strato di collegamento (binder) e sovrastante tappetino di usura;



ACCORDO QUADRO: 398/2018 – CONTRATTO APPLICATIVO: 17/2020

PROGETTO:

Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di ripristino strutturale dei Ponti al km 42+451, km 47+947 della linea Cremona – Mantova, del ponte al km 170+802, della linea Milano – Piacenza e lavori vari in ambito UTLS.

INQUADRAMENTO DELL'OPERA:

Linea CODOGNO - MANTOVA - km 47+947 - TORRE DE' PICENARDI (CR)

Linea CODOGNO – MANTOVA - km 42+451 - PIEVE SAN GIACOMO (CR):

Linea MILANO – PIACENZA – km 170+802 – SECUGNAGO (LO)

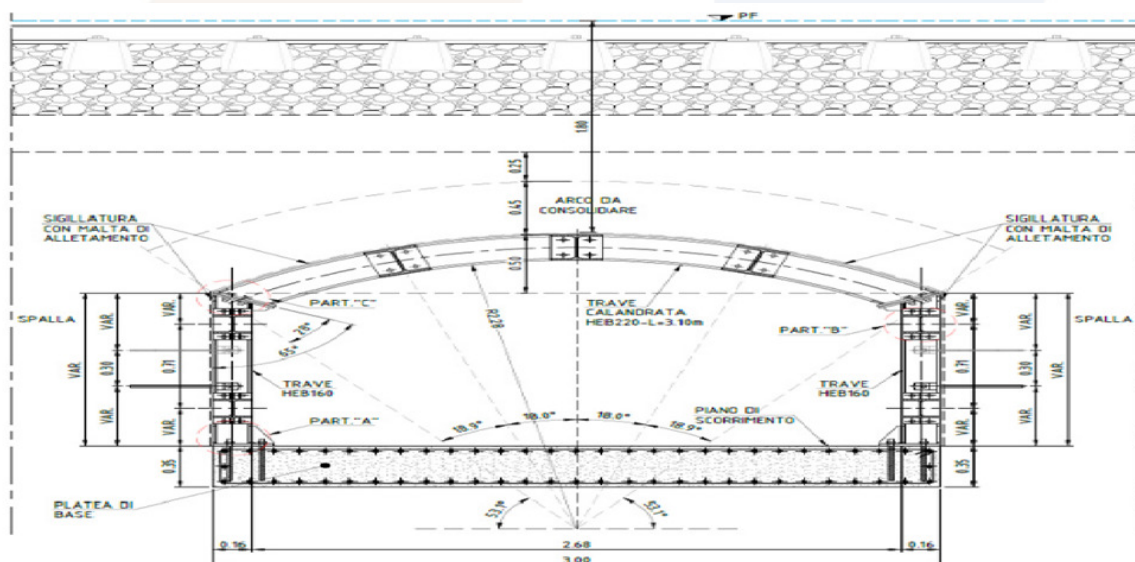
DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI:

L'intervento migliorativo sui manufatti ha avuto come oggetto la posa in opera di una struttura di rinforzo (centina) che è stata collocata in corrispondenza dell'intradosso della volta muraria del ponte.

L'intervento riguarda la realizzazione di un'intelaiatura in profilati di acciaio, HEB160 per montanti e collegamenti trasversali degli stessi ed HEB220 ad asse curvo, ottenuto mediante calandratura, in adiacenza alla volta mantenendo lo stesso raggio di curvatura dell'intradosso, i profili formano dei portali collegati tra loro ed hanno un interasse di 1m lungo l'asse di sviluppo della volta.

La centinatura è stata ancorata ad una platea di base allo scopo di ripartire i carichi su una superficie adeguata e in aggiunta di garantire anche una superficie di scorrimento del corso d'acqua senza possibilità di restrizioni alla sezione idraulica.

Si riporta in seguito la geometria della struttura installata:



I lavori portati a termine e che riguardano tutti i manufatti che fanno parte dell'intero contratto, consistono essenzialmente in:

- taglio della vegetazione e regolarizzazione delle scarpate rilevato FS;
- demolizione di parti di vecchie murature e ripristino delle stesse;
- spurgo di manufatti e cunette di scolo;
- fornitura e posa in opera di parapetti in ferro zincato;
- regolarizzazione banchine;
- esecuzione di fori e iniezioni di resine epossidiche;
- posa in opera di rete elettrosaldata;
- fornitura e posa malta cementizia speciale;
- realizzazione e posa in opera di centine metalliche;
- realizzazione di base di fondazione per installazione di centine metalliche;
- installazione di profilati tubolari metallici all'interno di tombini e ponticelli mediante la tecnica dello spingitubo.

REPORT FOTOGRAFICO DI PARTE DEGLI INTERVENTI:

Realizzazione e posa in opera di centine metalliche:



Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Ricavi	15.088.268	11.112.394	15.796.326
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	3.218.086	3.033.667	4.852.518
Reddito operativo (Ebit)	3.210.797	2.919.893	4.841.957
Utile (perdita) d'esercizio	2.181.700	2.122.406	3.420.513
Attività fisse	3.408.909	1.665.301	1.737.823
Patrimonio netto complessivo	10.623.420	11.141.719	10.219.313
Posizione finanziaria netta	7.150.170	6.607.534	8.603.021

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

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
valore della produzione	15.088.268	11.112.394	15.796.326
margine operativo lordo	3.218.086	3.033.667	4.852.518
Risultato prima delle imposte	3.151.555	2.860.377	4.781.245

Principali dati economici

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

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Ricavi netti	14.862.136	11.064.455	3.797.681
Costi esterni	9.084.515	6.021.861	3.062.654
Valore Aggiunto	5.777.621	5.042.594	735.027
Costo del lavoro	2.559.535	2.008.927	550.608
Margine Operativo Lordo	3.218.086	3.033.667	184.419
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	233.421	161.713	71.708
Risultato Operativo	2.984.665	2.871.954	112.711
Proventi non caratteristici	226.132	47.939	178.193
Proventi e oneri finanziari	(59.242)	(59.516)	274
Risultato Ordinario	3.151.555	2.860.377	291.178
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	3.151.555	2.860.377	291.178
Imposte sul reddito	969.855	737.971	231.884
Risultato netto	2.181.700	2.122.406	59.294

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
ROE netto	0,26	0,24	0,50
ROE lordo	0,37	0,32	0,70
ROI	0,17	0,19	0,33
ROS	0,22	0,26	0,31

Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	233.297	69.888	163.409
Immobilizzazioni materiali nette	1.744.063	513.864	1.230.199
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	34.250	34.250	
Capitale immobilizzato	2.011.610	618.002	1.393.608
Rimanenze di magazzino	898.327		898.327
Crediti verso Clienti	3.018.358	5.808.239	(2.789.881)
Altri crediti	2.726.468	1.535.753	1.190.715
Ratei e risconti attivi	175.134	202.684	(27.550)
Attività d'esercizio a breve termine	6.818.287	7.546.676	(728.389)
Debiti verso fornitori	2.398.607	2.099.887	298.720
Acconti	470.414	470.414	
Debiti tributari e previdenziali	762.923	648.339	114.584
Altri debiti	1.501.996	167.006	1.334.990
Ratei e risconti passivi		19.080	(19.080)
Passività d'esercizio a breve termine	5.133.940	3.404.726	1.729.214
Capitale d'esercizio netto	1.684.347	4.141.950	(2.457.603)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	222.707	225.767	(3.060)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)			
Altre passività a medio e lungo termine			
Passività a medio lungo termine	222.707	225.767	(3.060)
Capitale investito	3.473.250	4.534.185	(1.060.935)
Patrimonio netto	(10.623.420)	(11.141.719)	518.299
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(2.798.173)	(579.897)	(2.218.276)
Posizione finanziaria netta a breve termine	9.948.343	7.187.431	2.760.912
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(3.473.250)	(4.534.185)	1.060.935

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia (i) alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che (ii) alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Margine primario di struttura	8.611.810	10.523.717	9.528.789
Quoziente primario di struttura	5,28	18,03	14,80
Margine secondario di struttura	11.632.690	11.329.381	9.997.658
Quoziente secondario di struttura	6,78	19,33	15,48

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2021, era la seguente (in Euro):

	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Depositi bancari	5.948.630	4.339.792	1.608.838
Denaro e altri valori in cassa	918	340	578
Disponibilità liquide	5.949.548	4.340.132	1.609.416
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	2.601.496	1.800.000	801.496
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)			
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
Crediti finanziari	(1.397.299)	(1.047.299)	(350.000)
Debiti finanziari a breve termine	(1.397.299)	(1.047.299)	(350.000)
Posizione finanziaria netta a breve termine	9.948.343	7.187.431	2.760.912
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)	2.798.173	579.897	2.218.276
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(2.798.173)	(579.897)	(2.218.276)
Posizione finanziaria netta	7.150.170	6.607.534	542.636

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2021	31/12/2020	31/12/2019
Liquidità primaria	2,82	4,02	3,19
Liquidità secondaria	2,99	4,02	3,19
Indebitamento	0,77	0,38	0,44
Tasso di copertura degli immobilizzi	4,00	7,17	6,15

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

L'Amministratore Unico

Sig. Antonio De Luca