

FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE SPA

Società soggetta a direzione e coordinamento di REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Sede in SCALA CAPPUCINI 1 -34131 TRIESTE (TS) Capitale sociale Euro 10.300.000,00 i.v.

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019

L'esercizio chiuso al 31/12/2019 riporta un risultato positivo pari a Euro 67.261

Premessa

Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. è la società *in house* interamente partecipata dalla Regione Autonoma FVG, che ne esercita la direzione e il controllo, che dal 1° gennaio 2008 ha il compito di dare attuazione al decentramento di funzioni in materia di viabilità previsto dal D.lgs. 111/2004 e il cui campo di operatività è definito in: **pianificazione, programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione, nuova costruzione o miglioramento, nonché vigilanza sulle reti stradali regionale e nazionale ricadenti sul territorio regionale.**

Dal 1° gennaio 2018, a seguito degli effetti della LR. 32/2017, a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. sono state delegate anche le funzioni relative alla gestione della viabilità locale (ex provinciale) che si sono quindi aggiunte a quelle già esercitate sulla viabilità regionale e statale a gestione regionale.

L'estensione in termini chilometrici della rete di competenza è passata così da 979 km a 3.205 km (pari al 54% dell'intera rete stradale esistente sul territorio della nostra regione) e la gestione amministrativa è diventata unica nel rispetto delle peculiari caratteristiche tecniche, funzionali e di servizio delle due diverse tipologie di reti.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

L'esercizio 2019 è stato caratterizzato dal consolidamento dell'integrazione dei processi per la gestione della Viabilità Statale e Regione e Viabilità Locale, nonostante un contesto di incertezza organizzativa come meglio si relazionerà di seguito.

Come noto dal 01 gennaio, con l'entrata in vigore della LR. 32/2017, a Friuli Venezia Giulia Strade spa sono state delegate le funzioni relative alla gestione tecnico amministrativa della viabilità locale già ex provinciale che si sono aggiunte a quelle già esercitate sulla viabilità regionale e statale a gestione regionale. Pertanto, ai sensi dell'art 63 della LR 23/2007, la Società ha per oggetto sociale esclusivo la progettazione, la realizzazione, la manutenzione, la gestione e la vigilanza di opere di viabilità, sia sulla viabilità di interesse regionale, di cui al decreto legislativo 111/2004, e successive modifiche, sia sulla viabilità regionale come definita ai sensi dell' articolo 2, comma 3, della legge regionale 32/2017. L'estensione in termini chilometrici della rete dal 2018 è passata da 979 km a 3.205 km, la gestione amministrativa è diventata unica nel rispetto delle peculiari caratteristiche tecniche, funzionali e di servizio delle due diverse tipologie di reti.

Il personale incardinato al 31/12/2018 nel Servizio Regionale della Viabilità Locale è stato messo a disposizione di FVG Strade spa. È importante considerare, che negli atti di ricognizione relativi al passaggio del personale ex

provinciale nei ruoli regionali, predisposti al 30/06/2016, i dipendenti appartenenti alla funzione viabilità erano 191. Tuttavia, il piano di subentro effettivo alla data del 01 luglio 2016 è stato di 178 unità. Delle risorse passate nei ruoli regionali del servizio viabilità locale solo 155 dipendenti sono stati individuati dal Decreto n.3149/DGEN dd. 11/12/2017 quali risorse da mettere a disposizione della Società, tuttavia alla data del 01 gennaio 2018 i dipendenti assegnati erano solo 151. Al 31 dicembre 2019 le risorse rimaste al servizio viabilità locale regionale e messe a disposizione della Società erano 113 a seguito di ulteriori riduzioni dovute a mobilità interna all'amministrazione regionale e agli effetti di quota 100. È evidente quindi come la carenza del personale sia stata anche per l'esercizio 2019 la criticità più rilevante.

Ulteriore difficoltà si è riscontrata nell'organizzazione e gestione amministrativa del personale, considerando che a seguito dell'entrata in vigore dell'art 5 comma 1 L.R. 28/2018 è stato previsto che "al fine di garantire un miglior efficientamento e razionalizzazione delle spese della società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., nonché per favorire una proficua mobilità del personale nell'ambito degli enti che esercitano le funzioni in materia di viabilità", a far data dal 1° gennaio 2019, al personale dirigente e non dirigente di nuova assunzione si applicasse il contratto collettivo regionale di lavoro del personale del comparto unico. Il CCRL della Regione FVG è un contratto collettivo che regola la contrattazione del personale della pubblica amministrazione appartenente al comparto unico, parte dei suoi istituti normativi non possono trovare applicazione ai rapporti contrattuali di natura privatistica del personale di Friuli Venezia Giulia Strade spa, generando una disparità di trattamento dei dipendenti assunti dopo il 2018 con CCRL rispetto a alla generalità del personale con CCNL ANAS, e anche rispetto ai dipendenti regionali messi a disposizione a cui il CCRL FVG si applica in toto.

Le difficoltà oggettive nella gestione amministrativa del personale hanno contribuito anche ad un differimento nei termini delle assunzioni programmate, nonché nell'approvazione da parte del Controllo Analogico dei fabbisogni del personale aggiornati con le nuove esigenze sopraggiunte anche a seguito degli effetti della normativa "Quota 100" che ha dato un'accelerazione alle quiescenze del personale.

L'impegno della direzione societaria si è concentrato nel 2019: sia nell'individuazione di soluzioni organizzative per limitare gli effetti negativi delle criticità gestionali descritte; sia nella definizione di linee strategiche d'intervento per predisporre un piano industriale di ampio respiro da presentare al Socio e Controllo Analogico che contemplasse scenari alternativi di medio lungo periodo.

Si sono stati quindi prospettate due ipotesi di un'analisi costi benefici:

Ipotesi 1 (MANTENIMENTO CONFIGURAZIONE ATTUALE CON POTENZIAMENTO): la gestione continua a rimanere quella attuale con la rete della Viabilità Locale separata funzionalmente da quella della rete SR-SS, prevedendo il potenziamento del NUMOC e della Divisione Nuove Opere, nonché creando un apposito centro di competenza nell'area esercizio per le manutenzioni straordinarie e il piano di adeguamento dei ponti e viadotti. Inoltre, si prevedono nuove assunzioni per colmare le carenze di personale della Viabilità Locale; se fatte da FVGS, queste non potrebbero che essere a tempo determinato vista l'incompatibilità di assunzioni privatistiche con eventuali riassorbimenti nei ruoli pubblici regionali.

Ipotesi 2 (PIANO INDUSTRIALE PER GESTIONE UNICA ED INTEGRATA DELL'INTERA VIABILITÀ REGIONALE (SS, SR, ED EX PROVINCIALE): gestione integrata delle due viabilità con un unico contratto collettivo, CCNL ANAS. Tutti i dipendenti, necessari al potenziamento e reintegro del personale, verrebbero assunti da FVGS con un contratto rimodulato equiparabile economicamente a quello CCRL. I dipendenti del servizio Viabilità Locale attualmente a disposizione, dovrebbero su base volontaria scegliere di venire trasferiti in FVGS entro il 31/12/2020. In caso contrario FVGS dovrebbe poter procedere all'integrazione dei ruoli non trasferiti con assunzioni a tempo indeterminato.

Di seguito si sintetizzano le risultanze dell'analisi

INDICATORI	IPOTESI A CONFIGURAZIONE ATTUALE CON POTENZIAMENTO	IPOTESI B PIANO INDUSTRIALE PER GESTIONE INTEGRATA DELL'INTERA VIABILITÀ REGIONALE
Numero unità di personale necessario	461	405
Costi del personale annui stimati	25.100.000 euro	22.000.000 euro
Distinzione delle reti viabilità locale e SS e SR	SI	NO
Omogeneità d'intervento e di gestione della pianificazione	NO	SI
Gestione univoca e omogenea della divisione esercizio	NO	SI
Gestione univoca e omogenea personale	NO	SI
Uniformazione standard di servizio	NO	SI
Razionalizzazione dei processi	NO	SI
Razionalizzazione ed economia di scala	NO	SI
Risparmi del costo del personale in termini di risorse impiegate	NO	SI
Interlocuzione con unico soggetto da parte degli utenti	NO	SI
Incremento dell'efficienza interna e nei confronti dei diversi pubblici di riferimento	NO	SI

In entrambe le ipotesi presentate l'assunto comune è il necessario potenziamento della struttura della Società soprattutto a seguito dei programmi di investimento con la realizzazione di Nuove Opere attese da tempo dal territorio con specifico riguardo alla riqualificazione della rete di viabilità locale ex provinciale, e delle nuove funzioni delegate in materia di viabilità ciclo pedonale. In particolare, per quest'ultimo aspetto si ricorda come a seguito del combinato disposto di cui alle Leggi Regionali n° 8 del 23/02/2018, promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa e n° 32 del 22/09/2017 (disposizione di riordino e di razionalizzazione delle funzioni in materia di viabilità) dal 01/01/2018 è stata trasferita in capo alla Società Friuli Venezia Giulia Strade Spa, anche la gestione della rete ciclopedonale regionale per la parte già di competenza ex provinciale consistente in circa 200 km. Con Delibera n° 776 la Regione ha disposto che all'interno di Friuli Venezia Giulia Strade Spa venisse costituita un'apposita unità operativa a cui affidare la manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete Ciclabile Regionale nonché la progettazione e la realizzazione della medesima (Re.Ci.R.). È stato quindi costituito l'U.O. Nucleo Mobilità Ciclabile, il cui acronimo nel prosieguo sarà (Nu.Mo.C.) incaricato delle attività già previste in seno alla D.G.R. n° 776. Si evidenzia come sia opportuno definire il perimetro della competenza di FVGStrade spa nella gestione Re.Ci.R. per dimensionare l'impatto gestionale dell'ulteriore delega di funzioni e adeguare la struttura organizzativa della Società.

L'incertezza sugli scenari organizzativi futuri ha influenzato inevitabilmente anche le scelte di investimento sul patrimonio immobiliare, le programmate riqualificazioni e ristrutturazioni delle sedi regionali in uso di Scala dei Cappuccini a Trieste e del magazzino di via Ferraris a Pordenone non sono di fatto mai partite, anche per la mancanza di formalizzazione della delega ad intervenire con la ristrutturazione e il mancato trasferimento dei fondi necessari, né è stata definita la destinazione dell'immobile di via Liruti a Udine. Per il resto del patrimonio in uso, magazzini e centri squadra, ci si è limitati ad interventi di manutenzione conservativa.

Nel mese di marzo 2019 è stato nominato quale nuovo Direttore Generale l'ing. Sandro Didonè, già Direttore dell'Area Esercizio, incarico di cui ha mantenuto l'interim fino al mese di settembre. La nomina, di durata triennale, è frutto di una scelta ponderata che ha per la prima volta nella storia della Società ha privilegiato una professionalità interna, profonda conoscitrice dell'organizzazione, nonché dell'attività aziendale e che, data l'esperienza maturata non solo in azienda e l'alta professionalità tecnica, ha potuto gestire al meglio le sfide derivanti anche dalla gestione commissariale dell'emergenza alluvione. Infatti, nel corso del 2019 la Società è stata nominata quale soggetto attuatore del Commissario delegato all'emergenza alluvione Vaia con due decreti, DCR 2 del 23/04/2019 e DCR 6 del 13/05/2019 che prevedono una prima parte di interventi per un investimento totale di circa € 11.700.000. Il programma complessivo prevede un investimento di €30.000.000 in tre anni, come meglio si dettaglierà in seguito. Gli investimenti concentrati pressoché nella zona montana della Carnia non solo ripristineranno lo stato dei luoghi, ma riqualificheranno un territorio fragile dal punto di vista idro geologico.

In concomitanza con l'assemblea di approvazione del bilancio, in data 15/07/2019 è stato nominato il nuovo collegio sindacale che rimarrà in carica per tre anni.

Andamento della gestione – contesto operativo

Per meglio capire l'elevato grado di incertezza in cui la Società ha operato e sta operando si deve considerare anche il mutamento di orientamento di indirizzo politico del Socio Regione che con legge 29 novembre 2019 n°21, ha costituito gli EDR, Enti di Decentramento Regionali, con la finalità della legge di realizzare, per mezzo del superamento delle Unioni territoriali intercomunali previste dalla legge regionale 26/2014, un sistema Regione – Autonomie locali volto al miglioramento della qualità dei servizi resi ai cittadini

La legge regionale, riguardo alle funzioni ex provinciali allocate presso le UTI di cui fanno parte i Comuni ex capoluogo di provincia (UTI del Noncello, UTI del Friuli centrale, UTI Collio-Alto Isonzo e UTI Giuliana), prevede che dall'1 luglio 2020 siano trasferite alla Regione per essere poi gestite da un Ente di decentramento regionale (EDR), quale soluzione transitoria in vista dell'istituzione di nuovi enti di area vasta. Si prevede quindi l'istituzione di quattro enti sub-regionali aventi una competenza territoriale corrispondente a quella delle sopresse Province, ai quali vengono attribuite le funzioni ex provinciali, tra cui assume preminente rilievo quella dell'edilizia scolastica di secondo grado, rendendo in tal modo possibile lo scioglimento anche delle UTI sopra citate.

Gli EDR sono enti funzionali della Regione con personalità giuridica di diritto pubblico, dotati di autonomia gestionale, patrimoniale, organizzativa e contabile, sottoposti alla vigilanza e al controllo della Regione a cui probabilmente saranno assegnate anche funzioni di viabilità.

Nel 2019 un importante aspetto esogeno che ha influenzato la gestione è stata l'entrata in vigore della legge "Quota 100" che permettendo l'accesso al pensionamento del personale che ha raggiunto i 62 anni di anzianità e i 38 anni di contributi ha contribuito ad un'accelerazione del turn over aziendale, tuttavia non controbilanciato da un altrettanta velocizzazione del processo di reclutamento di nuovo personale.

Andamento della gestione – i trasferimenti regionali e investimenti

Come visto nei paragrafi precedenti l'anno 2019 è stato il primo anno di messa a regime del nuovo assetto aziendale successivo al trasferimento di funzioni relative alla viabilità ex provinciale. Dimostrazione è stata la chiusura con un utile dopo le imposte contenuto, pari a €67.261, che dimostra la massimizzazione dell'utilizzo delle risorse messe a disposizione della Società con il raggiungimento di un sostanziale pareggio, che rappresenta una delle missioni aziendali insieme allo sviluppo infrastrutturale e riqualificazione della rete.

Gestionalmente uno degli aspetti più impegnativi è stato rendicontare e quadrare tutte le diverse partite economiche e finanziarie ereditate dalla precedente gestione regionale. Nel primo trimestre si sono registrate alcune difficoltà nella gestione della liquidità, superate con l'entrata a regime del meccanismo di rendicontazione. La Società ha aperto un apposito conto dedicato alla viabilità locale da cui paga tutti i fornitori, nonché accredita i trasferimenti regionali. Quest'ultimi vengono erogati a seguito di rendicontazioni trimestrale a rimborso su quanto pagato dalla Società. Pertanto, di fatto vengono anticipati i pagamenti della viabilità locale con le risorse della viabilità ordinaria che successivamente al ristoro dei fondi vengono reintegrate.

Di seguito quindi si procederà a relazionare sulle diverse fattispecie di trasferimenti regionali, in parte costituiti per la viabilità locale da residui reimputati la cui natura è stata appena descritta.

Contributi in conto esercizio "art 63 comma 4 L.R. 23 del 22.05.2007"

Si ricorda come La L.R. 23 del 22.08.2007 art 63 comma 4 disponga "Al fine di assicurare il perseguimento dello scopo sociale, la Regione è autorizzata a concedere annualmente alla Società un contributo in conto esercizio a copertura delle spese di funzionamento, di cui una quota, determinata entro il mese di marzo di ogni anno, è finalizzata alla copertura dei costi per il personale"; tale contribuzione è esclusa da IVA per la mancanza del presupposto d'imposta, ma assoggettata ad IRES e alla ritenuta d'acconto del 4%, inoltre per la quota finalizzata al costo del personale non rientra nella base imponibile IRAP.

Con delibera DGR 971 del 13/06/2019 la Regione ha stanziato i contributi in conto esercizio per il 2019 in €11.440.757, la contribuzione era destinata a finanziare € 11.342.798 di costo del personale comunicato in base ai budget aziendali. Tuttavia a seguito dei differimenti nelle assunzioni, e dei pensionamenti dovuti all'introduzione della legge "quota 100", nonché alla scelta della nomina del Direttore Generale interno che ha gestito ad interim da marzo a settembre anche l'esercizio delle strade Statali e Regionali, la Società ha fatto registrare un risparmio nei costi del personale pari a € 866.026 che come dà indicazioni trasmesse dal Controllo Analogico con nota del 29/04/2020 protocollo 22510 viene riportato all'esercizio 2020 per far fronte ai maggiori fabbisogni della Società a fronte dell'emergenza Covid-19.

Ai contributi netti come sopra determinati di € 10.574.731 si aggiungono: € 148.836 relativi alla copertura delle assunzioni effettuate a seguito dell'art 4 LR 32/2017, di personale anche a tempo determinato necessarie per far fronte alle carenze di personale amministrativo non messo a disposizione; € 32.073 di contributi da rendicontazione di residui reimputati relativi alla gestione della viabilità locale .Pertanto i contributi in conto esercizio totali di competenza del 2019 sono pari a € 10.755.640.

Si ricorda che il costo del personale della Viabilità Locale messo a disposizione rimane in carico diretto del bilancio della Regione, e che pertanto non viene trasferito alcun contributo a FVGStrade spa per tali risorse.

Contributi in conto impianti "art 63 comma 5 L.R. 23 del 22.05.2007"

Oltre ai contributi in conto esercizio alla Società vengono trasferiti dalla Regione i contributi di investimento qualificati come conto impianti. Per il corretto inquadramento della fattispecie si evidenzia come a Friuli Venezia Giulia Strade spa siano trasferite le funzioni di viabilità, riconoscendole la gestione e la vigilanza della rete, con poteri di ente espropriante e autorizzativo che introita direttamente i canoni per l'uso del demanio stradale. Pertanto, a differenza di altre società in house, anche regionali, non opera per la produzione di beni e servizi strumentali agli enti pubblici partecipanti, ma gestisce la rete viaria trasferita dal Socio Regione, con margine di autonomia pur nel rispetto degli indirizzi strategici del controllo analogo. Pertanto, la Società decide la programmazione degli investimenti per realizzare lavori finalizzati al miglioramento e potenziamento strutturale della rete, e ne è anche il diretto beneficiario in qualità di Ente equiparato al Proprietario.

Per la viabilità Regionale e Statale a Gestione Regionale, di cui al D. Lgs 111/2004, la Società, in base alle esigenze di intervento rilevate sul Territorio, presenta il piano delle opere all'approvazione della Giunta quale espressione massima decisionale dell'unico Socio. Il piano viene finanziato dalla contribuzione in conto impianti trasferita ai sensi dell'articolo 63 comma 5 LR 23/2007.

Il piano annuale 2019 degli interventi di manutenzione straordinaria finalizzati al potenziamento infrastrutturale è stato approvato con DGR 1693 del 04 ottobre 2019 per cui sono stati stanziati nuovi fondi regionali per 3.000.000. Si evidenzia come tale contribuzione, essendo finalizzata alla copertura dei costi di investimento, di fatto sia neutrale ai fini del risultato di bilancio in quanto l'importo dei contributi incassati viene riscontato rinviando l'effetto economico alla correlazione delle quote di ammortamento degli interventi inseriti in programmazione. È importante inoltre sottolineare che i Quadri Economici dei lavori del piano 2019 messi in gara o con procedure di affidamento avviate nel 2019 oltre che dai nuovi fondi stanziati per l'anno in corso sono stati anche parzialmente finanziati da economie su lavori di programmi di anni precedenti

Relativamente al dettaglio:

degli investimenti e delle produzioni si rimanda alla Relazione lavori 2019 allegata al bilancio dei ricavi di competenza alla nota integrativa 2019

Per la Viabilità Locale, di cui alla L. R. 32/2017, la Regione, utilizzando lo strumento della delegazione interorganica ai sensi dell'articolo 50 bis LR 14/2002, ha "affidato" alla Società, con DGR 2867 la realizzazione del programma di interventi relativo al completamento delle opere "ex provinciali", già inserite nella programmazione triennale della Regione a seguito del trasferimento delle funzioni ai sensi della L.R. 26/2014, per un impegno di spesa totale di €114.327.290,83. Gli interventi rientrano tra quelli di cui all'articolo 12 comma 1 della L.R. 32/2017. Anche per questa casistica il beneficiario ultimo delle opere delegate è Friuli Venezia Giulia Strade e non la Regione delegante, poiché la Società mantiene l'opera nella sua diretta gestione/concessione non dovendo consegnare il bene all'Amministrazione Delegante e pertanto le erogazioni economiche a copertura del piano sono qualificabili come contributi in conto impianti/investimenti.

Ai sensi dei principi contabili i contributi in conto impianti maturati nell'esercizio coprono gli avanzamenti lavori gestionali delle commesse che finanziano e gli acquisti di beni, cioè le effettive produzioni al 31/12, mentre la competenza economica del ricavo viene correlata alla quota ammortamento del cespite seguendo il metodo reddituale dell'OIC 16. Nel 2019 per la viabilità locale le produzioni di beni e servizi al 31/12 finanziate da contributi in conto impianti, compresi gli acquisti di automezzi e mezzi d'opera, sono state pari a €17.487.937. La contribuzione in conto impianti riferibile alla DGR 2867 viene trasferita a seguito di rendicontazione trimestrale dei Sal effettivamente pagati ai fornitori.

Relativamente al dettaglio:

degli investimenti e delle produzioni si rimanda alla Relazione lavori 2019 allegata al bilancio dei ricavi di competenza alla nota integrativa 2019

Corrispettivi di servizio "art 63 comma 6 e 7 bis L.R. 23 del 22.05.2007"

Ai sensi del combinato disposto dei commi 6 e 7 bis della L.R. 23/2007 i corrispettivi di servizio sono disciplinati da apposite convenzioni prestazionali stipulate con la Regione, dove vengono individuate le attività manutentive necessarie al mantenimento degli standard funzionali della rete e al loro ripristino.

Per la viabilità regionale e statale a gestione regionale la prima convenzione è stata stipulata il 17 novembre 2011 a aggiornata con l'atto aggiuntivo del 18 ottobre 2013 e regola le prestazioni erogate dalla Società sulla viabilità trasferita ai sensi del D. Lgs 111/2004, le cui funzioni in materia di viabilità sono state conferite alla società dal 01/01/2018.

Per la viabilità locale la Giunta ha deliberato con DGR 2607 del 22/12/2017 lo schema di convenzione relativo al conferimento di funzioni di cui all'articolo 2 della LR 32/2017; la convenzione è stata sottoscritta il 29 dicembre 2017.

I corrispettivi di servizio di competenza del 2019 fatturati per manutenzione ordinaria e ripristini funzionali sono stati pari, al netto dell'iva, a €15.987.685: € 8.643.493 relativi alla viabilità SR/SS; € 7.636.301 alla viabilità VL. Inoltre, per la Viabilità Locale nel 2019 si sono rilevati corrispettivi per residui reimputati pari a € 77.855 riferibili ad impegni già assunti in regione ante 31/12/2017 che tuttavia hanno avuto competenza economica nel corso del 2019, questa tipologia di corrispettivi viene trasferita alla Società dietro rendicontazione trimestrale in base ai Sal effettivamente pagati ai fornitori. Anche per i corrispettivi di servizio la quota relativa ai ripristini funzionali, commesse di manutenzione straordinarie pluriennali, viene riscontata agli esercizi successivi correlandola agli ammortamenti, l'importo totale relativo in termini di corrispettivi 2019 ai ripristini funzionali è stato pari a € 5.080.615, di cui € 3.297.109 riferibili alla viabilità SS-SR; €1.725.343 alla Viabilità Locale, € 58.163 al Nu.Mo.C..

Si consideri che in analogia a quanto avviene per i contributi in conto impianti gli interventi di una programmazione annuale posso essere finanziati oltre che dai corrispettivi dell'esercizio da economie derivanti da risparmi su commesse partite negli anni precedenti e ormai ultimate. Nel 2019 sono state utilizzate € 709.239 di economie di cui: €417.130 riferibili alla viabilità SS-SR; €292.109 alla Viabilità Locale.

Nel 2019 si sono rilevati corrispettivi di servizio anche nei confronti del Comune di Sappada, in base ad una convenzione prestazionale per la realizzazione di un intervento di ripristino, per € 49.180, nonché nei confronti del Commissario per l'emergenza Vaia

Da ultimo si ricorda che la Società è stata delegata dal Commissario per l'emergenza alluvionale Vaia quale soggetto attuare con decreti commissariali n. 2 del 23/04/2019 e decreto n. 6 del 13/05/2019 per n. 23 interventi inseriti nel piano di seconda fase per un importo complessivo di € 11.700.600. Gli interventi contrattualizzati nel 2019 sono stati pari a € 7.449.215; A dicembre 2019 è stato richiesto l'anticipo contrattuale del 50% per un importo netto di corrispettivi di servizio pari a € 3.588.608.

RIEPILOGO CORRISPETTIVI DI SERVIZIO		Importi in euro
COMPETENZA 2019		
CORRISPETTIVI DA CONVENZIONE 17/11/2011 E ATTO AGGIUNTIVO 18/10/2013 (VIABILITA' SS-SR)		9.263.421

CORRISPETTIVI DA CONVENZIONE 27/12/2017 (VIABILITA' LOCALE)	7.951.197
CORRISPETTIVI DA RESIDUI REIMPUTATI VIABILITA' LOCALE	77.855
CONVENZIONI ENTI LOCALE	49.180
COMMISSARIO DELEGATO EMERGENZA VAIA.053	37.245
TOTALE NUOVI CORRISPETTIVI	17.378.898
ECONOMIE REINVESTITE	709.239

Relativamente al dettaglio:
degli investimenti e delle produzioni si rimanda alla Relazione lavori 2019 allegata al bilancio dei ricavi di competenza alla nota integrativa 2019

Contributi in conto interesse e capitale -Investimenti sul Piano 2x20

Il piano denominato 2 x 20 è costituito da un contributo annuale della Regione di € 2.000.000 per 20 anni a copertura delle quote di ammortamento di un mutuo di € 40.000.000, compreso interessi, per finanziare 26 rotoatorie sulla SR/SS 14; SR 56; SR/SS 13 A fronte di tale piano finanziario la Società nel 2009, mediante gara Europea, ha contratto un mutuo con oneri finanziari pari a 13.887.327 e capitale di € 26.112.673. Si riporta di seguito la distribuzione per direttrice degli investimenti e della produzione.

STRADA	INVESTIMENTI	PRODUZIONI TOTALI 2008-2019
progettazioni di piano	357.931	304.246
SS 13	8.760.319	7.435.470
SS/SR 14	9.074.727	6.733.550
SR 56	7.159.728	6.133.298
Totale	25.352.704	20.606.564

Opere in delegazione amministrativa

Casistica particolare è la delegazione amministrativa regolata dagli articoli 50 bis e 51 della L.R. 14/2002 e prevista anche dall'articolo 65 comma 1 lettera a) LR 23/2007. Il primo articolo regola la delegazione interorganica introdotta dal 2012 il secondo l'intersoggettiva.

Nella delegazione interorganica l'opera delegata rientra nella competenza della società strumentale e nel caso di Friuli Venezia Giulia Strade il beneficiario ultimo non è la Regione delegante, ma la stessa Società, che mantiene l'opera nella sua diretta gestione/concessione non dovendo consegnare il bene all'Amministrazione delegante come previsto invece dall'articolo 51 comma 7 lettera f della LR 14/2002. Prima dell'introduzione dell'articolo 50 bis LR 14/2002 avvenuto nel 2012, le delegazioni amministrative erano tutte considerate intersoggettive. Il 50 bis è stato introdotto per aggiornare la normativa all'evoluzione delle società strumentali in house sempre più

configurate come organo endogeno alle amministrazioni e a queste strettamente strumentali. Pertanto, di fatto ai fini della corretta qualificazione fiscale più che il "nomen" dell'istituto è importante soffermarsi sulle caratteristiche sostanziali dell'operazione e sull'individuazione corretta del beneficiario finale: se beneficia il soggetto delegato, l'operazione è configurabile come contribuzione per investimenti strumentali alle funzioni istituzionali delegate.

La delegazione spesso è utilizzata per la realizzazione di nuove opere/strade che costituiscono nuovo demanio, che una volta realizzato diventerà un'opera che si aggiungerà alla rete stradale già esistente, di cui Friuli Venezia Giulia Strade diventerà gestore ed eserciterà tutte le funzioni che la legge e lo statuto societario le riconosce, pertanto il beneficiario ultimo rimarrà FVGStrade. Tuttavia, nel momento realizzativo l'opera non rientra ancora nella sfera di competenza istituzionale della Società in qualità di Ente gestore a cui sono trasferite le funzioni in materia di viabilità, ma viene realizzata in virtù di un istituto amministrativo specifico previsto da legge, che le delega funzionalmente la realizzazione della strada/opera, in quanto Organo interno all'Amministrazione delegante, riconosciuto competente. Solo una volta completata la nuova strada/opera rientrerà nell'ambito del più ampio trasferimento di funzioni date a Friuli Venezia Giulia Strade quale Ente gestore della rete viaria di interesse regionale. Pertanto, non si configura un rapporto sinallagmatico, quanto piuttosto un "rapporto gerarchico interorganico".

Dal 2008 alla Società sono state affidate Delegazioni Amministrative per opere il cui investimento totale programmato è pari a € 337.101.741. Si evidenzia come tra queste la delegazione relativa alla realizzazione della Tangenziale sud di Udine, ancora non avviata, da sola preveda un investimento pari a € 145.630.317. Di tutte le delegazioni sono effettivamente partiti interventi per € 115.373.647, di cui concluse opere per un valore effettivo di investimento pari a € 86.061.074. Nel 2019 sono stati incassati contributi per delegazioni amministrative pari a € 16.762.702.

"Fondo Barriere" (L. 447/1995, art 10 comma 5)

"Le società e gli Enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade, nel caso di superamento dei valori da cui al comma 2, hanno l'obbligo di predisporre e presentare al Comune piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Essi devono indicare tempi di adeguamento, modalità e costi e sono obbligati ad impegnare, in via ordinaria, una quota fissa non inferiore al 5 per cento dei fondi di bilancio previsti per le attività di manutenzione e di potenziamento delle infrastrutture stesse per l'adozione di interventi di contenimento ed abbattimento del rumore. Il fondo nel corso degli anni è stato alimentato essenzialmente da fondi propri. L'area tecnica nuove costruzioni ha commissionato la mappatura acustica in base alla quale si è proceduto alla programmazione e realizzazione degli interventi di abbattimento dell'inquinamento acustico. I piani di intervento predisposti sia per la VL sia per le SS-Sr fino al 2023 rientrano nei limiti del fondo attualmente accantonato. Di seguito si riporta la consistenza del fondo dal 2008, come si evince al 31/12/2019 il fondo ha una capienza netta di € 7.816.502, sufficiente per coprire i piani d'azione programmati, per questo con nota del 29/04/2019 protocollo 22510 anche per il 2019 la Regione ha ritenuto congrua la consistenza del fondo rispetto i piani ha confermato l'esonero dall'accantonamento.

Anno accantonamento	Importo
2008	2.059.582
2009	1.424.413

2010	1.171.135
2011	1.346.621
2012	1.683.099
2013	1.515.486
2014	577.390
Accantonamento totale	9.777.727
Impieghi	1.961.225
Accantonamento netto	7.816.502

SINTESI DI BILANCIO

Principali dati economici

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

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Ricavi netti	18.185.858	16.280.991	1.904.867
Costi esterni	(15.156.362)	(14.019.673)	(1.136.689)
Valore Aggiunto	3.029.496	2.261.318	768.178
Costo del lavoro	(10.297.383)	(10.571.212)	273.829
Margine Operativo Lordo	(7.267.887)	(8.309.894)	1.042.007
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	(11.525.411)	(9.743.213)	(1.782.198)
Proventi diversi	18.738.773	18.614.982	123.791
Risultato Operativo	(54.525)	561.875	(616.400)
Proventi e oneri finanziari	292.847	242.902	49.945
Risultato Ordinario	238.322	804.777	(566.455)
Componenti straordinarie nette	0	0	0
Risultato prima delle imposte	238.322	804.777	(566.455)
Imposte sul reddito	(171.061)	(313.907)	142.846
Risultato netto	67.261	490.870	(423.609)

Dalla lettura della sintesi del conto economico riclassificato in base al valore aggiunto è evidente rispetto a quanto accaduto nell'esercizio precedente la stabilizzazione dei valori economici essendo il primo anno di "pieno regime" successivo all'integrazione con la viabilità regionale. Il valore aggiunto misura la creazione di valore dell'attività "commerciale" della Società, che è costituita dai corrispettivi di servizio per la manutenzione e i canoni per licenze e concessioni, per pubblicità, per trasporti eccezionali.

Categoria di attività	Valore esercizio 2019	Valore esercizio 2018	variazione
Corrispettivi	8.656.712	9.027.673	-370.962
Corrispettivi viabilità locale	6.822.531	5.079.223	1.743.308
Corrispettivi Commissario	361.955	0	361.955

Trasporti Eccezionali	878.338	801.663	76.675
Licenze e concessioni	910.430	832.614	77.816
Pubblicità	555.892	539.818	16.073
Totale	18.185.858	16.280.991	1.904.865

Tranne i corrispettivi, gli altri ricavi indicati vengono introitati dalla Società in base al Codice della Strada in virtù del ruolo di Ente Gestore equiparato al Proprietario della Strada e sono costituiti dai canoni a cui si aggiungono le spese di istruttoria e sopralluogo. Nel corso del 2019 tra la voce corrispettivi sono rilevati anche quelli ricevuti per gli interventi di ripristino eseguiti per il Commissario per l'emergenza Vaia. Si è registrato nel corso dell'esercizio un generico aumento dei ricavi che complessivamente rispetto al 2018 sono incrementati del 11,70%. Anche i corrispettivi di servizio se pur leggermente diminuiti con riferimento alla rete regionale sono aumentati per la viabilità locale e a seguito degli interventi emergenziali del Vaia.

Il margine operativo lordo per la Società strutturalmente è sempre negativo in quanto il costo del lavoro e parte dei costi di struttura non vengono coperti da un mark-up sui corrispettivi, ma dalla contribuzione in conto esercizio che per natura rientra tra gli altri ricavi "non commerciali" (proventi diversi), tuttavia si rileva un miglioramento del differenziale essenzialmente imputabile al citato miglioramento dei ricavi e ad una diminuzione del costo del personale. Per quanto detto il margine operativo lordo non è un indice per noi significativo. Nel costo del personale non è compreso quello relativo ai dipendenti regionali messi a disposizione, che è stimato in € 6.000.000, e per cui comunque, in caso il costo ci fosse stato imputato, avrebbe avuto la relativa copertura di contribuzione con effetto neutrale sul risultato d'esercizio. Si evidenzia come a seguito della nota della Direzione Centrale Infrastrutture del 29/04/2020 protocollo 22510 la quota parte di contribuzione in conto esercizio 2019 che non è stata utilizzata per coprire i costi del personale stimati dai piani aziendale debba essere rinviata a copertura dei fabbisogni in termini di personale e dei maggiori costi di struttura che si registreranno nel 2020 anche a seguito dell'emergenza Covid-19, in termini economici i contributi riscontati sono € 866.026 pari al risparmio del costo del personale sul budget comunicato.

Anche la maggior parte degli ammortamenti trova copertura tra i proventi diversi, in quanto l'incidenza maggiore è costituita dalle quote di ammortamento di beni gratuitamente devolvibili a cui vengono correlati i relativi contributi. Il risultato operativo rispetto l'anno precedente ha subito un peggioramento, che tuttavia non deve essere considerato negativamente, infatti l'obiettivo dell'azienda è quello di tendere al pareggio, cercando di minimizzare il risultato operativo in presenza di gestioni finanziarie positive. Nel corso del 2019 il risultato operativo negativo viene compensato dalla gestione finanziaria positiva dimostrando come a seguito dell'entrata a regime della struttura aziendale integrata con la viabilità locale i flussi economici siano stati bene monitorati permettendo di massimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili comprese quelle finanziarie.

Nella riclassificazione del conto economico in base al valore aggiunto non compaiono gli incrementi delle immobilizzazioni pari a € 34.301.115, né i costi interni di produzione per le manutenzioni straordinarie per € [MA1] 34.305.113.

Gli incrementi delle immobilizzazioni costituiscono di fatto la produzione in termini di manutenzioni straordinarie e nuove opere degli interventi che alla ultimazione dei lavori diventano cespiti tra le immobilizzazioni materiali come beni gratuitamente devolvibili. Se ai costi interni di produzione si aggiungono i costi per la realizzazione di manutenzioni ordinarie pari a € 12.249.102 si ottiene la produzione totale della Società per il 2019 è pari a €46.554.815 di cui: €19.092.646 imputabile alla viabilità della rete regionale e statale; €24.781.060 alla rete regionale viabilità locale; € 264.762 al Nu Moc.; €2.416.346 al Commissario delegato per l'emergenza Vaia.

	SS/SR	VL	Numoc	Comm	Totale
produzioni opere	13.265.987,00 €	18.477.352,00 €	183.273,00 €	2.379.101,00 €	34.305.713,00 €
produzioni MO	5.826.659,00 €	6.303.709,00 €	81.489,00 €	37.245,00 €	12.249.102,00 €

Totale	19.092.646,00 €	24.781.061,00 €	264.762,00 €	2.416.346,00 €	46.554.815,00 €
--------	-----------------	-----------------	--------------	----------------	-----------------

Nel 2018 il valore della produzione totale era pari a € 48.995.636 pertanto si registra un decremento della produzione del 5% imputabile sia al piano 2x20 quasi completato, sia alle delegazioni amministrative, lo scorso anno aveva inciso notevolmente la produzione della DA dell'Area del Mobile. Tuttavia si registrano incrementi di produzione riferibili alla viabilità locale e agli interventi della DGR 2687/2017, segno che i processi organizzativi si sono consolidati e perfezionati nel 2019 permettendo un maggior stimolo produttivo. Di seguito si sintetizzano le principali attività produttive.

PRODUZIONI ANNO 2019					
FINANZIAMENTO / INVESTIMENTO	PRODUZIONI TOTALI	PRODUZIONI S.R./S.S.	Di cui COMMISSARIO EMERGENZA A4	PRODUZIONI VL	PRODUZIONI Nu.Mo.C.
CONTRIBUTI CONTO IMPIANTI	19.676.650	2.305.490	273.229	17.371.160	-
CORRISPETTIVI	14.321.848	6.665.805	-	7.409.900	246.143
PIANI DI AZIONE AI SENSI D.LGS 194/2005	-	-	-	-	-
PIANO 2X20	866.638	866.638	862.041	-	-
DELEGAZIONI AMMINISTRATIVE	9.254.712	9.254.712	16.622	-	-
COMMISSARIO EMERGENZA MALTEMPO	2.416.347	1.127.200	-	1.289.146	-
PROGETTO BIKE NAT ITINERARI CICLABILI	18.619	-	-	-	18.619
TOTALE PRODUZIONI	46.554.815	20.219.846	1.151.891	26.070.206	264.762

Principali dati patrimoniali

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

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	223.472	294.458	(70.986)
Immobilizzazioni materiali nette	157.460.842	133.780.766	23.680.076
Partecipazioni e altre immobilizzazioni finanziarie	16.751.081	18.082.357	(1.331.276)
Capitale immobilizzato	174.435.395	152.157.581	22.277.814
			0
Crediti verso Clienti	1.618.168	1.655.618	(37.450)
Crediti verso controllante	10.479.658	10.774.657	(294.999)
Altri crediti	6.388.105	8.124.711	(1.736.606)
Ratei e risconti attivi	10.072.836	13.875.155	(3.802.319)
Attività d'esercizio a breve termine	28.558.767	34.430.141	(5.871.374)
			0
Debiti verso fornitori	14.057.693	18.135.758	(4.078.065)
Debiti verso controllante	1.622.875	386.292	1.236.583
Debiti tributari e previdenziali	778.079	1.868.553	(1.090.474)
Altri debiti	2.354.530	914.062	1.440.468

Ratei e risconti passivi	197.864.057	163.081.659	34.782.398
Passività d'esercizio a breve termine	216.677.234	184.386.324	32.290.910
			0
Capitale d'esercizio netto	(188.118.467)	(149.956.183)	(38.162.284)
			0
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	117.318	130.663	(13.345)
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			0
Altre passività a medio e lungo termine	10.017.259	9.749.285	267.974
Passività a medio lungo termine	10.134.577	9.879.948	254.629
			0
Capitale investito	(23.817.649)	(7.678.550)	(16.139.099)
			0
Patrimonio netto	(12.020.515)	(11.953.248)	(67.267)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(16.622.401)	(17.958.069)	1.335.668
Posizione finanziaria netta a breve termine	52.460.565	37.589.867	14.870.698
			0
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	23.817.649	7.678.550	16.139.099

Dalla lettura dei dati patrimoniali dello Stato patrimoniale riclassificato emerge la solidità patrimoniale dell'azienda e la sua capacità di coprire le passività a breve termine come dimostra la posizione finanziaria netta.

Dal punto di vista della composizione della struttura del capitale si rappresenta che, se pur formalmente il margine di struttura primario e secondario siano negativi, la quasi totalità dell'attivo immobilizzato è coperto da contribuzione regionale riscontata al futuro, che si correlerà con i relativi costi di ammortamento, pertanto è assicurata l'adeguata copertura economico-finanziaria degli impegni a lungo termine.

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO EX ART. 6, CO. 4, D.LGS. 175/2016 ESERCIZIO 2019- ANALISI DEL RISCHIO AZIENDALE

La Società, in quanto società a controllo pubblico di cui all'art. 2, co.1, lett. m) del d.lgs. 175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica"), è tenuta - ai sensi dell'art. 6, co. 4, d.lgs. cit. - a predisporre annualmente, a chiusura dell'esercizio sociale, e a pubblicare contestualmente al bilancio di esercizio, la relazione sul governo societario, la quale deve contenere:

- uno specifico programma di valutazione del rischio aziendale (art. 6, co. 2, d.lgs. cit.);
- l'indicazione degli strumenti integrativi di governo societario adottati ai sensi dell'art. 6, co. 3; ovvero delle ragioni della loro mancata adozione (art. 6, co. 5).

A. Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale ex art. 6, co. 2, d.lgs. 175/2016.

Ai sensi dell'art. 6, co. 2 del d.lgs. 175/2016:

"Le società a controllo pubblico predispongono specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne informano l'assemblea nell'ambito della relazione di cui al comma 4".

In conformità alle richiamate disposizioni normative, l'organo amministrativo della Società ha predisposto il presente Programma di valutazione del rischio di crisi aziendale.

Definizioni.

Continuità aziendale

Il principio di continuità aziendale è richiamato dall'art. 2423-bis, cod. civ. che, in tema di principi di redazione del bilancio, al co. 1, n. 1, recita: *"la valutazione delle voci deve essere fatta secondo prudenza e nella prospettiva della continuazione dell'attività"*.

La nozione di continuità aziendale indica la capacità dell'azienda di conseguire risultati positivi e generare correlati flussi finanziari nel tempo.

Si tratta del presupposto affinché l'azienda operi e possa continuare a operare nel prevedibile futuro come azienda in funzionamento e creare valore, il che implica il mantenimento di un equilibrio economico-finanziario.

L'azienda, nella prospettiva della continuazione dell'attività, costituisce -come indicato nell'OIC 11 (§ 22), -un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

Nei casi in cui, a seguito di tale valutazione prospettica, siano identificate significative incertezze in merito a tale capacità, dovranno essere chiaramente fornite nella nota integrativa le informazioni relative ai fattori di rischio, alle assunzioni effettuate e alle incertezze identificate, nonché ai piani aziendali futuri per far fronte a tali rischi e incertezze. Dovranno inoltre essere esplicitate le ragioni che qualificano come significative le incertezze esposte e le ricadute che esse possono avere sulla continuità aziendale.

Crisi

L'art. 2, lett. c) della legge 19 ottobre 2017, n. 155 (Delega al Governo per la riforma delle discipline della crisi d'impresa e dell'insolvenza) definisce lo stato di crisi (dell'impresa) come *"probabilità di futura insolvenza, anche*

tenendo conto delle elaborazioni della scienza aziendalistica”; insolvenza a sua volta intesa – ex art. 5, R.D. 16 marzo 1942, n. 267 – come la situazione che “*si manifesta con inadempimenti od altri fatti esteriori, i quali dimostrino che il debitore non è più in grado di soddisfare regolarmente le proprie obbligazioni*” (definizione confermata nel decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, recante “Codice della crisi di impresa e dell’insolvenza in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155”, il quale all’art. 2, co. 1, lett. a) definisce la “crisi” come “*lo stato di difficoltà economico-finanziaria che rende probabile l’insolvenza del debitore e che per le imprese si manifesta come inadeguatezza dei flussi di cassa prospettici a far fronte regolarmente alle obbligazioni pianificate*”.

Il tal senso, la crisi può manifestarsi con caratteristiche diverse, assumendo i connotati di una:

- **crisi finanziaria**, allorché l’azienda – pur economicamente sana – risenta di uno squilibrio finanziario e quindi abbia difficoltà a far fronte con regolarità alle proprie posizioni debitorie. Secondo il documento OIC 19, Debiti, (Appendice A), “*la situazione di difficoltà finanziaria è dovuta al fatto che il debitore non ha, né riesce a procurarsi, i mezzi finanziari adeguati, per quantità e qualità, a soddisfare le esigenze della gestione e le connesse obbligazioni di pagamento*”;
- **crisi economica**, allorché l’azienda non sia in grado, attraverso la gestione operativa, di remunerare congruamente i fattori produttivi impiegati.

Strumenti per la valutazione del rischio di crisi

Tenuto conto che la norma di legge fa riferimento a “indicatori” e non a “indici” e, dunque a un concetto di più ampia portata e di natura predittiva, la Società ha individuato i seguenti strumenti di valutazione dei rischi oggetto di monitoraggio:

- analisi di indici e margini di bilancio;
- analisi prospettica attraverso indicatori del sistema regionale;

Analisi di indici e margini di bilancio.

L’analisi di bilancio si focalizza sulla:

- solidità: l’analisi è indirizzata ad apprezzare la relazione fra le diverse fonti di finanziamento e la corrispondenza tra la durata degli impieghi e delle fonti;
- liquidità: l’analisi ha ad oggetto la capacità dell’azienda di far fronte ai pagamenti a breve con la liquidità creata dalle attività di gestione a breve termine;
- redditività: l’analisi verifica la capacità dell’azienda di generare un reddito capace di coprire l’insieme dei costi aziendali nonché, eventualmente, remunerare del capitale.

Tali analisi vengono condotte considerando un arco di tempo storico quadriennale (e quindi l’esercizio corrente e i tre precedenti) sulla base degli indici e margini di bilancio di seguito indicati.

A) Analisi della solidità aziendale:

misura la capacità dell’azienda di far fronte agli impieghi nel medio lungo periodo. Gli indicatori utilizzati per tali valutazioni sono delle grandezze differenziali desumibili dal bilancio che misurano dei “margin”.

	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
Stato Patrimoniale					
Margini					
Margine di struttura primario	-145.663.799	-122.121.976	-92.658.247	-84.460.695	-69.281.516
Margine di struttura secondario	-128.501.904	-103.776.110	-73.140.446	-60.698.642	-47.341.130
Posizione finanziaria netta	52.460.565	38.868.092	66.849.698	58.283.665	55.287.962

Da una lettura dei risultati dei margini di struttura potrebbe sembrare che la Società faccia rilevare una criticità in termini di capacità a far fronte agli impegni a medio lungo periodo, con uno squilibrio tra capitale investito e mezzi propri, in presenza tuttavia di una importante liquidità come dimostrato dall'andamento della posizione finanziaria netta. Per analizzare la peculiarità dell'azienda è quindi importante considerare che le attività immobilizzate aziendali sono per la misura più consistente costituite da beni gratuitamente devolvibili finanziati mediante contribuzione pluriennale che viene per la maggior parte riscontata. **Pertanto, tra i risconti passivi si rilevano i contributi finalizzati alla copertura delle attività immobilizzate, quindi una fonte/passività consolidata.**

Affinché gli indici di solidità abbiano una significatività per Friuli Venezia Giulia Strade spa devono, quindi, includere come fonte di copertura dell'attivo immobilizzato a lungo termine anche i risconti passivi per contribuzione, che se pur non hanno natura di fonti di finanziamento proprie rappresentano comunque delle erogazioni da parte del Socio Regione per la realizzazione degli investimenti, che non comportano un rimborso da parte della Società né il pagamento di un onere finanziario.

Pertanto, alla luce di quanto detto i margini di struttura "allargati" sarebbero rideterminabili come segue.

	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
Stato Patrimoniale					
Margini					
Risconti passivi per contribuzione	196.955.621	162.589.123	152.017.156	137.715.827	122.653.940
"Margine di struttura primario al lordo dei risconti passivi"	51.291.822	40.467.147	59.358.909	53.255.132	53.372.424
"Margine di struttura secondario al lordo dei risconti passivi"	68.453.717	58.813.013	78.876.710	77.017.185	75.312.810

Diventa quindi evidente come la struttura patrimoniale della Società sia solida, per cui la Società registra un pieno equilibrio patrimoniale, come d'altronde evidenzia anche l'andamento della posizione finanziaria netta.

B) Analisi di liquidità.

Come dimostrano gli indici di liquidità la Società ha un'elevata capacità di solvibilità nel breve periodo. Anche in questa analisi è necessario considerare per valutare correttamente la qualità della performance il fatto che Friuli Venezia Giulia Strade spa può contare su una contribuzione a copertura dei piani di investimento.

Anche i mutui contratti per il piano 2x20 e per la delegazione di Barcis sono coperti da contribuzione: sia per la quota capitale, per cui a fronte del debito a lungo termine del finanziamento c'è un analogo credito di pari importo verso la controllante Regione per €19.236.294 (di cui € 1.278.225 a breve per le quote con scadenza entro i 12 mesi); sia per la quota interessi con l'elisione dell'effetto economico dei relativi oneri finanziari. Per cui nella sostanza l'indebitamento verso banche si neutralizza sia economicamente, che finanziariamente.

È evidente che, anche per l'analisi della liquidità, valgono le considerazioni fatte per la solidità, per cui se ad una prima lettura il dato dell'indice di indipendenza finanziaria e del Leverage potrebbero sembrare sintomi di una eccessiva dipendenza dal capitale di terzi, il dato viene di fatto ribaltato se nei rapporti consideriamo oltre al capitale proprio anche l'effetto della contribuzione riscontata.

	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
Stato Patrimoniale					
Indici					
Indice di liquidità	2,39	1,89	3,09	2,9	2,8
Indice di liquidità primaria (liquidità immediate +liquidità differite)/passività a breve	3,58	2,63	6,26	5,83	6,14
Indice di liquidità secondaria Current Ratio Attività a breve/passività a breve	0,92	0,91	1,06	1,45	1,43
Indice di copertura delle immobilizzazioni Patrimonio netto/attivo fisso netto	0,08	0,09	0,11	0,12	0,14
Indipendenza finanziaria Capitale proprio/mezzi di terzi	0,22	0,29	0,35	0,37	0,33
Capitale proprio+risconti/mezzi di terzi	5,6	4,33	5	4,33	4
Leverage	3,10	3,42	2,82	2,96	3
Capitale di terzi/ (capitale proprio+risconti da contribuzione)	0,18	0,23	0,20	0,23	0,25

I risultati dell'analisi della solidità patrimoniale e della liquidità aziendale come detto dimostrano una situazione di piena sicurezza, nel corso del 2019 inoltre si evidenzia un ulteriore miglioramento degli indici dovuto ad un incremento della liquidità e della contribuzione riscontata. Durante il 2019 si è stabilizzato il cash flow aziendale, soprattutto relativamente al meccanismo di rendicontazione e rimborso dei pagamenti della viabilità locale.

C) Analisi della redditività.

L'analisi verifica la capacità dell'azienda di generare un reddito capace di coprire l'insieme dei costi aziendali nonché, eventualmente, remunerare del capitale. Come già accennato la Società ha come mission aziendale la realizzazione di infrastrutture e la loro gestione, erogando di fatto un servizio di pubblica utilità in una forma giuridica privatistica. Pertanto, obiettivo dell'azienda è massimizzare l'utilizzo delle fonti di reddito: sia quelle che derivano dalla gestione caratteristica, come i corrispettivi di servizio; sia quelle derivanti da contribuzione; sia i proventi della gestione finanziaria.

La Società costruisce i suoi piani e budget perseguendo un risultato di chiusura in pareggio o al più con un utile contenuto sotto gli standard del mercato di riferimento, che per il mercato delle infrastrutture per prassi si assesta ad un utile del 5% sul valore commerciale delle commesse (fatturato). L'andamento degli indici evidenzia quanto detto con una performance del ROI e del EBIT che sarebbe valutata in un'ottica di mercato scarsamente performante, se non addirittura critica con valori negativi, mentre il ROE registra nel tempo sempre valori positivi anche se contenuti. Gli indici del 2019 evidenziano il raggiungimento dell'obiettivo di piena massimizzazione delle risorse, con l'assorbimento del margine operativo negativo generato dalla gestione caratteristica da parte della gestione finanziaria positiva.

	Anno 2019	Anno 2018	Anno 2017	Anno 2016	Anno 2015
Conto Economico					
Margini					
Margine operativo lordo (MOL-EBITDA)	-7.267.887	-8.309.894	-7.297.543	-8.158.450	-6.577.239
Risultato operativo (EBIT)	-54.525	561.875	-176.752	18.181	-391.107
Indici					
Return on Equity (ROE)	2	6,7	1,5	0,04	0,03
Return on Investment (ROI)	-0,02	0,2	-0,08	0,01	-0,01
Return on sales (ROS)	-0,29	3,45	-1,90	0,20	-0,04

Indicatori prospettici e valutazione dei risultati- informativa Covid-19

È evidente da quanto fin qui relazionato come Friuli Venezia Giulia Strade spa per il ruolo istituzionale di Società in House, gestore di infrastruttura pubblica con funzioni amministrative delegate legghi le sue performance al suo unico Socio Regione, nonché committente esclusivo, fatto salvo per gli introiti residuali dei canoni di licenze, concessioni e autorizzazioni.

Si è anche dimostrato che la Società non ha nella sostanza una esposizione debitoria con finanziatori istituzionali che la possa mettere in crisi, in quanto tutti i mutui a lungo termine vengono coperti da contribuzione con la copertura anche degli oneri finanziari, né ha necessità di esposizioni finanziarie o aperture di linee di credito per fra fronte ad impegni a breve. Pertanto, la Società non è esposta a rischio di credito, né al rischio di liquidità e variazione dei flussi finanziari in quanto la contribuzione erogata dalla Regione è di norma anticipata e comunque stabilita in base a piani e programmi preventivamente approvati dalla Giunta, o previsti in convenzioni prestazionali, che trovano copertura nella legge di stabilità regionale. Anche il rischio di prezzo non è contemplabile considerando che i prezzi offerti dai fornitori sia di servizi che materie prime si basano sul prezzario regionale posto a base di gara e pertanto di norma soggetto a ribasso.

Pertanto, può concludersi che il rating di affidabilità economica e finanziaria della Società è equiparabile a quello del sistema Regione Friuli Venezia Giulia di cui FVGStrade spa è diretta emanazione.

Il rating intrinseco della Regione a settembre 2019 è stato valutato da Fitch in A-, 2 livelli sopra la valutazione generale del Paese. L'analisi compiuta dalla società di rating valuta l'attività complessiva della Regione, gli investimenti effettuati, lo stato delle società partecipate e, in generale, tutto quello che comporta l'utilizzo di denaro pubblico.

A seguito della revisione del rating dell'Italia avvenuta a maggio 2020 a seguito degli eventi emergenziali legati al Covid-19, l'agenzia Fitch ha deciso di abbassare di un grado il rating di lungo termine sull'affidabilità economica e finanziaria dell'Amministrazione regionale del Friuli Venezia Giulia, che passa così da A- a BBB+. Anche l'abbassamento da "AA+" a "AA" del cosiddetto "rating stand alone", che esprime il valore assoluto attribuito alla Regione qualora non ci fosse lo Stato centrale, è stato motivato da Fitch con le medesime motivazioni, ovvero il contestuale abbassamento del rating allo Stato, legato all'emergenza Covid-19. Tuttavia, si evidenzia come i giudizi sulla Regione sono comunque di 2 livelli superiori rispetto a quelli dello Stato.

L'OIC 29 stabilisce che devono essere recepiti nel bilancio i fatti "che evidenziano condizioni già esistenti alla data di riferimento del bilancio, ma che si manifestano solo dopo la chiusura dell'esercizio e che richiedono modifiche ai valori delle attività e passività in bilancio, in conformità al postulato della competenza", nonché i "fatti successivi alla data di chiusura del bilancio" che "possono far venire meno il presupposto della continuità aziendale".

Il fenomeno "Coronavirus" si è manifestato nella Repubblica Popolare Cinese in un periodo molto vicino alla data di chiusura dei bilanci 2019 e la situazione si è mostrata in repentina evoluzione successivamente al 31 dicembre 2019. Sebbene le prime informazioni sui casi di infezione fornite dalle autorità della Repubblica Popolare Cinese risalgano alla fine del 2019, solo il 30 gennaio 2020 l'International Health Regulations Emergency Committee dell'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza di un fenomeno di emergenza internazionale. Da allora, numerosi casi sono stati diagnosticati anche in altri paesi determinando l'adozione di specifiche decisioni sia in Cina sia negli altri paesi, tra cui l'Italia, man mano che le informazioni erano rese disponibili. Alla luce della cronologia degli eventi e delle notizie rese disponibili dopo la data di chiusura del bilancio, è ragionevole ritenere che l'evento sia generalmente classificabile nell'ambito dei fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio che non comportano una rettifica ma richiedono specifica informativa (non adjusting).

L'esigenza di specifica informativa dipende dalla stima dell'impatto sul bilancio, sia diretto che indiretto, e dalla conseguente valutazione di rilevanza dello stesso.

Gli effetti del coronavirus possono essere molto diffusi; in particolare rispetto l'attività di Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. si presume che avrà impatto negativo:

- sui ricavi di trasporti eccezionali, per la riduzione dei traffici commerciali;
- sugli introiti derivanti dalla pubblicità lungo e in vista le strade di competenza, in quanto come misura di sostegno alle attività produttive è previsto nella prossima legge omnibus regionale un decurtamento dei canoni annuali pari al 50%;
- sul deterioramento dei crediti commerciali vantati a favore delle imprese concessionarie di pubblicità stradale che vedranno notevolmente ridotti i rispettivi giri d'affari;
- sull'aumento dei costi di gestione legati alle attività di sanificazione e messa in sicurezza dei luoghi di lavoro, comprese le forniture di nuovi DPI quale le mascherine FFP1 e FFP2;

- sul rallentamento della produzione in alcuni cantieri a seguito della sospensione delle attività nella fase 1 di lock down;

Per contro si registrano anche delle opportunità derivanti da:

- una riorganizzazione del lavoro in formula agile, con un risparmio in particolare nei costi di trasferta derivanti dal maggior utilizzo di strumenti di collaboration;
- maggiore integrazione dei processi e riduzione dei tempi e semplificazione di procedimenti grazie all'introduzione di normativa nazionale e regionale emanata a seguito dell'emergenza;

Si evidenzia inoltre che gli stanziamenti per 2020 destinati alla Società sono stati confermati in sede di finanziaria regionale e alla data di redazione della presente relazione sono stati incassati i contributi in conto esercizio a copertura delle spese di funzionamento dello Società per l'esercizio 2020. Inoltre, a seguito delle indicazioni del Controllo Analogico ricevute in data 29/04/2019 con nota del Direttore Centrale protocollo n° 22510, la contribuzione in conto esercizio erogata nel 2019 che non è stata utilizzata per coprire il costo del lavoro per i risparmi sopraggiunti rispetto i budget comunicati è stata stata destinata ai fabbisogni 2020 per un importo aggiuntivo sulla contribuzione 2020 di € 866.026. Anche gli investimenti pluriennali legati alle programmazioni relative alla DGR 2697, nonché agli interventi in Delegazione Amministrativa e ai programmi di protezione civile del Commissario per l'Emergenza Vaia sono già coperte e stanziare. Pertanto, pur se l'emergenza Covid-19 potrà avere ripercussioni sui flussi economici aziendali non si ritiene che l'impatto possa essere sostanziale, né allo stato attuale si rilevano criticità che possano compromettere la continuità aziendale.

Monitoraggio periodico.

L'organo amministrativo provvede a redigere con cadenza almeno semestrale un'apposita relazione avente a oggetto le attività di monitoraggio dei rischi in applicazione di quanto stabilito nel presente Programma.

In presenza di elementi sintomatici dell'esistenza di un rischio di crisi, l'organo amministrativo è tenuto a convocare senza indugio l'assemblea dei soci per verificare se risulti integrata la fattispecie di cui all'art. 14, co. 2, d.lgs. 175/2016 e per esprimere una valutazione sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Società.

L'organo amministrativo che rilevi uno o più profili di rischio di crisi aziendale in relazione agli indicatori considerati formulerà gli indirizzi per la redazione di idoneo piano di risanamento recante i provvedimenti necessari a prevenire l'aggravamento della crisi, correggerne gli effetti ed eliminarne le cause ai sensi dell'art. 14, co. 2, d.lgs. 175/2016.

L'organo amministrativo sarà tenuto a provvedere alla predisposizione del predetto piano di risanamento, in un arco temporale necessario a svilupparlo e comunque in un periodo di tempo congruo tenendo conto della situazione economico-patrimoniale-finanziaria della società, da sottoporre all'approvazione dell'assemblea dei soci.

Strumenti integrativi di governo societario

Ai sensi dell'art. 6, co. 3 del d.lgs. 175/2016:

“Fatte salve le funzioni degli organi di controllo previsti a norma di legge e di statuto, le società a controllo pubblico valutano l’opportunità di integrare, in considerazione delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell’attività svolta, gli strumenti di governo societario con i seguenti:

- a) regolamenti interni volti a garantire la conformità dell’attività della società alle norme di tutela della concorrenza, comprese quelle in materia di concorrenza sleale, nonché alle norme di tutela della proprietà industriale o intellettuale;
- b) un ufficio di controllo interno strutturato secondo criteri di adeguatezza rispetto alla dimensione e alla complessità dell’impresa sociale, che collabora con l’organo di controllo statutario, riscontrando tempestivamente le richieste da questo provenienti, e trasmette periodicamente all’organo di controllo statutario relazioni sulla regolarità e l’efficienza della gestione;
- c) codici di condotta propri, o adesione ai codici di condotta collettivi aventi a oggetto la disciplina dei comportamenti imprenditoriali nei confronti di consumatori, utenti, dipendenti e collaboratori, nonché altri portatori di legittimi interessi coinvolti nell’attività della società;
- d) programmi di responsabilità sociale dell’impresa, in conformità alle raccomandazioni della Commissione dell’Unione Europea”.

In base al co. 4:

“Gli strumenti eventualmente adottati ai sensi del comma 3 sono indicati nella relazione sul governo societario che le società controllate predispongono annualmente, a chiusura dell’esercizio sociale e pubblicano contestualmente al bilancio di esercizio”.

In base al co. 5:

“Qualora le società a controllo pubblico non integrino gli strumenti di governo societario con quelli di cui al comma 3, danno conto delle ragioni all’interno della relazione di cui al comma 4”.

La Società ha integrato gli strumenti di controllo societario anche tramite implementazione sin dal 2008 del Sistema di Qualità e dall’anno successivo del MOG e Codice Etico.

Nel 2017 FVGStrade ha ottenuto la Certificazione del Sistema di gestione integrato per la Qualità e Ambiente (SGQI) secondo la norma **ISO 9001:2015 e 14001:2015**, nel 2018 la **certificazione è stata confermata ed estesa anche alle attività della viabilità locale**. Sempre nel corso del 2018 si è provveduto ad aggiornare il MOG.

Nella seguente tabella si indicano gli strumenti integrativi di governo societario alcuni parte integrante del SGQI e MOG:

Riferimenti normativi	Oggetto	Strumenti adottati
Art. 6 comma 3 lett. a)	La Società si è dotata di una serie di Regolamenti Interni e procedure	La Società ha adottato - regolamento per l’acquisto di beni, servizi e lavori acquisito a SGI nella procedura P13

	acquisite a Sistema di Gestione Integrato Qualità e Ambiente (SGI)	<p>“Approvvigionamenti” di cui ultima revisione è del 04/04/2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> -istruzione per Affidamento e Subappalti I 13.01 di cui ultima revisione del 19/03/2019 - regolamento acquisti in economia acquisito a SGI con l’istruzione I 13.07 di cui ultima revisione 04/04/2017 -regolamento per la formazione delle commissioni di gara ai sensi dell’art 216, comma 12 del D. Lgs 50/2016 s.m.i. - regolamento per il conferimento degli incarichi di patrocinio legale; -regolamento reclutamento del personale, acquisito a SGI con l’istruzione I 05.03 revisionata il 05/09//2012 -regolamento per la tutela del dipendente che effettua segnalazioni di illeciti (whistleblowing); -in tema di tutela della proprietà industriale o intellettuale, la Società ha previsto nel MOG 231 una serie di procedure generali e specifiche atte a prevenire la commissione di delitti in materia di violazione del diritto d’autore
Art. 6 comma 3 lett. b)	Ufficio di controllo	<p>La Società ha implementato</p> <ul style="list-style-type: none"> - una struttura di <i>internal audit</i> per il Sistema di gestione Integrato Qualità e Ambiente; -Organismo di Vigilanza ai fini del D.lgs. 231/2001
Art. 6 comma 3 lett. c)	Codice di condotta	<p>La Società ha adottato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001; - Codice Etico; - Piano di prevenzione della corruzione e della trasparenza ex L. 190/2012;
Art. 6 comma 3 lett. d)	Programmi di responsabilità sociale	<p>La Società ha adottato Carta dei servizi (edizione 2016)</p>

Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Tenuto conto del ruolo sociale dell'impresa come evidenziato anche dal documento sulla relazione sulla gestione del Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli esperti contabili, si ritiene opportuno fornire le seguenti informazioni attinenti all'ambiente e al personale.

Personale

Al 31.12.2019 la situazione del personale era la seguente:

Dirigenti	4
A	16
A1	22
B	38
B1	69
B2	10
Totale	159
D1 (CCRLCU)	2
C1 (CCRLCU)	2
B1 (CCRLCU)	8
Totale (CCRLCU)	12
TOTALE (ANAS + CCRLCU)	159 + 12 = 171

Si riassumono, in estrema sintesi, i principali fatti di gestione riconducibili alle risorse umane durante l'anno 2019.

Formazione

È stato dato corso al Piano Formativo 2018/2019 approvato dall'Amministratore Unico nell'ottobre 2017. Nel corso del 2019 sono state erogate 1525 ore di formazione per l'accrescimento delle competenze professionali aziendali.

Affidamenti

Nel corso del 2019 l'U.O. Risorse Umane, alla luce della L.R. n.28 dd. 28/12/2018, art. 5 co. 2, ha provveduto all'implementazione del Programma per la gestione delle presenze INAZ, con gli istituti contrattuali del CCRL Comparto Unico applicato alle assunzioni a far data dal 1 gennaio 2019 e al contestuale ampliamento del "Servizio triennale di consulenza del lavoro, elaborazione buste paga ed adempimenti previdenziali, fiscali e contabili conseguenti" per la gestione dei nuovi istituti contrattuali del CCRL Comparto Unico.

Assunzioni

Si ritiene opportuno rappresentare lo stato di attuazione delle assunzioni programmate e autorizzate ai sensi delle D.G.R. dd. 01.09.2017 n. 1640, D.G.R. dd. 01.12.2017 n. 2370 e D.G.R. dd. 22.12.2017 n. 2608 e D.G.R. 2207/2019.

Nel corso del 2019, è stato dato corso alle rimanenti assunzioni previste ed autorizzate dalle d.G.R. dd. 01.09.2017 n. 1640 e D.G.R. dd. 22.12.2017 n. 2608. In considerazione dell'art. 5, co. 2 della Legge Regionale 28 dicembre 2018

n. 28, sono stati dunque inseriti n. 2 dipendenti di categoria "D1" del C.C.L.R.; n. 2 dipendenti di categoria "C1" del C.C.L.R. e n. 8 dipendenti di categoria "B1" del C.C.L.R.

Con riferimento alle assunzioni autorizzate con D.G.R. 2370/2017, previo infruttuoso interpello ai sensi dell'art. 14, co. 2, della L.R. 10/2012, la società ha avviato 7 (sette) procedure concorsuali ai sensi del d.lgs. 175/2016 e s.m.i. Per economia espositiva, le posizioni sono riassunte nella tabella che segue.

SINTESI ASSUNZIONI AUTORIZZATE EX D.G.R 2370/2017			
profilo	CAT. CCLR	destinazione	assunzioni autorizzate
Assistente amministrativo/contabile	"C"	U.O. Risorse Umane	1
Assistente amministrativo/contabile	"C"	U.O. Controllo di Gestione	1
Assistente amministrativo/contabile	"C"	U.O. Amministrazione e Finanza	2
Assistente amministrativo	"C"	U.O. Sistema Integrato Qualità e Ambiente	1
Assistente tecnico/informatico	"C"	U.O. Sistemi informatici e telecomunicazioni	1
Assistente amministrativo	"C"	U.O. Gare e Contratti	1
Assistente amministrativo	"C"	U.O. Legale e Contravvenzioni	2

Le selezioni – i cui procedimenti sono gestiti in sinergia con l'Ambito territoriale "Giuliano-Trieste" della Direzione Centrale lavoro, formazione, istruzione e famiglia della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – sono attualmente sospese in ragione della pandemia COVID19. Si dà comunque notizia che, per tutte e 7 (sette) le procedure selettive, è stato adottato il provvedimento di ammissione/esclusione dei candidati, è stata nominata la commissione esaminatrice ed erano state programmate le prove preselettive, successivamente rinviate a causa dell'emergenza.

Venendo alla programmazione approvata con D.G.R. dd. 20.12.2019 n. 2207, è bene precisare che – per le risorse "amministrative" previste – si procederà mediante scorrimento delle graduatorie che saranno definite in esito ai procedimenti concorsuali avviati ex D.G.R. 2370/2017. In ciascun avviso pertinente, è stato, infatti, espressamente previsto che *"alla graduatoria sarà possibile attingere - entro il periodo di validità di 36 mesi – per l'assunzione della/e ulteriore/e risorsa/e autorizzata/e con d.G.R. 2207/2019 (...) e per eventuali analoghe esigenze di reclutamento, sia a tempo indeterminato che a tempo determinato"*.

Con riferimento ai 4 (quattro) dipendenti con inquadramento nella categoria C (assistente tecnico) – posizione economico organizzativa "1" del CCRL del personale del comparto unico – destinati all'U.O. Licenze e Concessioni della Divisione AMF, nel corso del 2020, è stata formalizzata proposta di assunzione a n. 1 (una) risorsa positivamente valutata a seguito dell'interpello ex art. 14, co. 2, della L.R. 10/12 e a n. 3 (tre) risorse individuate mediante scorrimento della graduatoria in corso di validità approvata con provvedimento n. 24 dd. 31.05.2018 prot. 0001276.

Le rimanenti selezioni – per le esigenze Divisione Nuove Opere, Esercizio e Macchinari - verranno avviate non appena ultimate quelle precedenti, stante il rilevante impegno organizzativo che le stesse comportano.

A dicembre 2019 – al fine di sopperire a criticità organizzative e nelle more della definizione dei procedimenti concorsuali – è stato deciso di aderire al contratto quadro – stipulato tra il Servizio centrale unica di committenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la società RANDSTAD ITALIA S.p.A. - per l'affidamento del *"Servizio di somministrazione di lavoro"*. A quest'ultima società, è stata ordinata la somministrazione di n. 12 (dodici) risorse interinali.

Personale regionale messo a disposizione ai sensi della L.R. 32/2017

La tabella che segue evidenzia il numero di dipendenti regionali messi a disposizione della società ai sensi della L.R. 32/2017 e della Convenzione approvata con D.G.R. 2555/2017. Il dato è al 31.12.2019.

Dirigenti COMPARTO UNICO	1	114 dipendenti regionali messi a disposizione di FVGS, di cui un dirigente e otto posizioni organizzative
"D" CCLR COMPARTO UNICO	18	
"C" CCLR COMPARTO UNICO	30	
"B" CCLR COMPARTO UNICO	64	
"A" CCLR COMPARTO UNICO	1	

È opportuno sottolineare che l'art. 11, co. 6, della L.R. 28/2018 ha apportato rilevanti variazioni all'art. 4 della L.R. 32/2017. Fatto salvo quanto disposto in ordine alla disciplina giuridica del personale regionale messo a disposizione della società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., è di tutta evidenza che i principi informativi delle modifiche introdotte dalla L.R. 28/2018 risiedono nella necessità di evitare compromissioni al processo di riordino e razionalizzazione dell'assetto organizzativo della società e, in generale, delle funzioni connesse alla viabilità, attualmente in corso di approfondimento e discussione da parte dell'Amministrazione Regionale. Sul punto si rinvia ai contenuti della nota dd. 11.01.2019 prot. 0001954/P della Direzione Centrale Infrastrutture Territorio (*"Con la nuova modifica introdotta dalla legge regionale 28/2018, in pratica, il suddetto personale continua ad essere messo a disposizione di codesta Società, senza la previsione di un termine finale e soprattutto, come già detto, senza la trasformazione dell'istituto giuridico della messa a disposizione in trasferimento definitivo presso FVG Strade e ciò anche in considerazione della definizione dell'assetto organizzativo di codesta Società, nonché della definizione del processo di riordino e razionalizzazione delle stesse funzioni in materia di viabilità"*).

Al fine di evitare di compromettere il *"processo di riordino e razionalizzazione delle funzioni in materia di viabilità"* (ad esempio: l'istituzione di nuovi Enti di Area Vasta a cui – in ipotesi – trasferire sia parte della viabilità ex provinciale che il personale regionale messo attualmente a disposizione di FVGS), la società ha proceduto prudenzialmente:

- all'avvio di una selezione per 24 (ventiquattro) cantonieri a tempo determinato inquadrati nella categoria B1 del C.C.L.R. L'esecuzione dei contratti – già sottoscritti – è stata successivamente differita in ragione dell'impossibilità di procedere alla formazione specifica delle risorse a causa delle limitazioni connesse all'emergenza COVID19;
- all'acquisizione di 5 (cinque) risorse somministrate come già esposto in precedenza.

Aggiornamento contenzioso indennità di lavaggio

Come noto, diversi dipendenti della scrivente Società hanno inteso adire le vie legali al fine di, accertata la violazione dell'articolo 77 del D.Lgs. 81/2008, sentir dichiarare il loro diritto a percepire l'indennità di lavaggio indumenti c.d. DPI, e per l'effetto ottenere la condanna di FVG Strade alla relativa corresponsione.

Alla luce dell'assoluta impossibilità di raggiungere un accordo transattivo e alla luce dell'assoluta inconciliabilità delle posizioni delle parti, si procedeva a resistere alle richieste pervenute mediante formali costituzioni in giudizio pervenute ed attualmente, siamo in attesa degli esiti delle impugnazioni promosse avanti la Corte d'Appello di Trieste e/o Corte di Cassazione in considerazione delle non condivisibili motivazioni adottate nelle pronunciate sentenze.

Si evidenzia che nelle more delle decisioni avanti la Cassazione alcuni dipendenti - con sentenze di secondo grado favorevoli - hanno attivato anche una procedura esecutiva che ha visto soccombente la Società con conseguente necessità di procedere ad alcune liquidazioni con riserva di ripetizione all'eventuale esito favorevole della Cassazione.

Alla luce delle circostanze di fatto e di diritto emerse nei predetti giudizi, e dei principi espressi dalla Giurisprudenza, sul punto in armonia alla contestazione giudiziale che concerne per lo più il quantum debeatur, e vista la richiesta di alcune sigle sindacali di trattare la questione ed al fine di evitare il proliferare di contenziosi, si è avviata una trattativa con le OOSS per definire i criteri di definizione della questione per gli assegnatari DPI.

All'esito della trattativa in data 06.11.2019 con la maggioranza delle OO.SS. aziendali, è stato sottoscritto un accordo-quadro per tacitare ogni possibile dovuto in modo "tombale" sulla cui base si procederà alla definizione della questione per gli assegnatari dei DPI in sede protetta sindacale o presso la DTL di Trieste.

Allo stato pendono ancora in sede giudiziale le controversie attivate dal personale per cui non è stato possibile raggiungere alcun accordo stragiudiziale, mentre per i dipendenti assegnatari dei DPI aderenti alle OO.SS. firmatarie dell'accordo quadro e per quelli che volontariamente aderiranno alla proposta di conciliazione in sede protetta, si procederà alla liquidazione del dovuto sulla base dei conteggi ad personam.

Resta inteso che, i dipendenti non concordi sulla proposta conciliativa formulata potrebbero ancora, per il termine prescrizione decennale, procedere ad adire le vie legali."

AREA SICUREZZA

Durante l'anno 2019 l'U.O. Sicurezza ha subito una riorganizzazione della sua struttura: è stato nominato un nuovo Rspg e incaricato un consulente esterno in materia di salute e sicurezza sul lavoro al fine di fornire alla U.O. la necessaria assistenza.

FORMAZIONE. Si è proceduto ad avviare, portando a compimento, il percorso formativo di base e specifico per livello di rischio riguardante tutto il personale di FVGStrade e Viabilità locale. Sono inoltre stati attivati i corsi in *e-learning* per i dirigenti di nuova nomina (16 ore).

VISITE MEDICHE. È stata rispettata la periodicità delle visite mediche per l'anno 2019 riguardante tutto il personale (FVGS e VIABILITÀ LOCALE) come da Protocollo sanitario siglato con l'attuale Medico competente.

DPI. È stato definito un capitolato tecnico per la fornitura di scarpe antinfortunistiche destinate a tutto il personale operativo di strada e tecnico (FVGS e VIABILITÀ LOCALE) PER inverno/estate, nonché assicurata la fornitura di indumenti ad alta visibilità e relativo lavaggio sulla base degli affidamenti in essere.

DOCUMENTO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI. In occasione dell'insediamento della nuova Direzione (Presidente e Direttore generale) è stata effettuata la voltura del documento; allo stato si sta procedendo alla sua totale revisione.

ANDAMENTO DEGLI INFORTUNI anno 2019: Infortuni personale FVGSTRADE 2 (tutti <40 giorni); Infortuni personale VIABILITÀ LOCALE 3 (di cui 1 > 40giorni)

ANDAMENTO MALATTIE PROFESSIONALI anno 2019: non si registrano malattie professionali.

AREA AMBIENTE

Durante l'anno, oltre la consueta attività di gestione dei rifiuti, si sono gestite diverse situazioni straordinarie per il riordino e miglioramento della gestione ambientale ai sensi del D. Lgs 152/06 dei magazzini della viabilità locale. È stato individuato un consulente in materia di gestione rifiuti al fine di eseguire una due diligence delle sedi operative della società e migliorare le pratiche di gestione dei rifiuti implementando le logiche di quanto previsto dal Sistema di Gestione 14001 adottato dalla Società. Nell'ultimo trimestre è stato selezionato ed incaricato un nuovo responsabile per l'area nell'ottica di cambiamento delle strategie di gestione dei temi ambientali. Si è pianificata la riorganizzazione delle procedure ambientali adottate dalla Società prevedendo una campagna di sensibilizzazione e formazione del personale da mettere in atto nell'esercizio 2020.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 3 numero 1 si dà atto che la Società non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo

Art 2497 c.c., Informativa sull'attività di direzione e coordinamento e rapporti con la controllante

Ai fini degli adempimenti previsti dagli artt. 2497 e ss. del codice civile, che disciplinano la trasparenza nell'esercizio di attività di direzione e coordinamento della società, si informa che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia esercita l'attività di direzione e controllo sulla Società.

Friuli Venezia Giulia Strade spa, in qualità di società strumentale della Regione, è soggetta al controllo analogo di questa che viene esercitato ai sensi della L.R. 10 del 04.05.2012 e secondo le modalità indicate dalla DGR n. 409 del 13 marzo 2017 che sostituisce le disposizioni della DGR 838 del 08 aprile 2009.

La Giunta ha indicato nella Direzione Centrale Infrastrutture di trasporto e Comunicazione, in collaborazione con la Direzione Centrale competente in materia di partecipazioni regionali, la struttura regionale competente a curare gli adempimenti concernenti il controllo analogo su FVG Strade spa

La Giunta regionale esercita l'attività di indirizzo nei confronti delle società in house attraverso la definizione degli obiettivi strategici, i quali costituiscono, per le stesse, linee guida per la predisposizione dei piani industriali e di ogni altra operazione che rivesta carattere di particolare rilevanza.

È riservata alla Giunta regionale la facoltà di impartire alle società in house specifiche direttive qualora ritenuto necessario od opportuno.

Sono soggetti al controllo della Giunta regionale i seguenti atti:

- a) bilancio d'esercizio;
- b) piano industriale e suoi successivi aggiornamenti;
- c) modificazioni strutturali di assetto della struttura organizzativa;
- d) operazioni industriali o commerciali non previste dal piano industriale, che rivestano carattere di particolare rilevanza o richiedano investimenti significativi sul patrimonio delle società;
- e) piano annuale del fabbisogno di risorse umane.

Con DGR del 21.12.2018 n 2481 la Giunta ha individuato, ai sensi del principio applicato concernente il bilancio consolidato, di cui all'Allegato n. 4/4 del D. Lgs 111/2011, Friuli Venezia Giulia Strade spa quale soggetto incluso nel GAP (gruppo pubblica amministrazione).

La Società ha assolto gli adempimenti circa i monitoraggi periodici, con particolare riferimento alla spesa del personale e ai dati di gestione e indicatori chiave economico-finanziari, previsti dalla Circolare n. 11 del 30.06.2016 della Direzione centrale Finanze e patrimonio.

Le trasmissioni delle comunicazioni alla Direzione Centrale Finanze Patrimonio Coordinamento e programmazione della Regione FVG per l'anno 2019 sono state le seguenti:

- ✓ SECONDO e TERZO TRIMESTRE 2019 sono stati trasmessi rispettivamente il 03 e 11 dicembre 2019
- ✓ QUARTO TRIMESTRE 2019 è stato trasmesso il 15/05/2020;

La trasmissione è stata fatta a mezzo pec della Segreteria del Direttore.

A causa della critica carenza di personale e dell'accresciuta complessità aziendale e incertezza, soprattutto nel corso dei primi trimestri, si è avuta una dilatazione dei tempi per il consolidamento dei dati gestionali, pertanto nel corso del 2019 la Società, pur ottemperando a quanto richiesto, ha inviato le comunicazioni periodiche di monitoraggio in ritardo rispetto le scadenze.

Di seguito si riporta la situazione dei crediti e debiti reciproci con la Regione in ottemperanza del D. Lgs. 118/2011

Crediti vs. la Regione FRIULI VENEZIA GIULIA al 31.12.2019		Debiti vs. la Regione FRIULI VENEZIA GIULIA al 31.12.2019	
Crediti per accollo mutui	€ 17.958.069,15	Conguaglio energia elettrica VL	€ 82.976,99
quota contributi da ricevere comp 2019 rata mutuo scad 24/03/2020	€ 203.361,91	Conguaglio consumi energetici	€ 74.469,53
Fatt. da emettere corrispettivi VL IV trim	€ 629,72	Debito incentivo 2017 VL per maggiori costi calcolati da RAFVG	€ 13,93
Fatt. da emettere res reimputati VL 2018 da rendicontare	€ 5.642,02	Debiti per anticipi a fornitori per lavori DGR2687 VL	€ 1.463.739,38
Fatt. da emettere corrispettivi VL piano 2019	€ 3.261.149,13	Debiti per deposito cauzionale conc. demaniale ex prov di Ts/autorita' di sist. portuale NS PROT 10642 04.03.19	€ 1.600,00
Fatt. da emettere corrispettivi FVGS bdg 2019	€ 5.783.908,66		
Debiti VL competenze anni 2017 e prec.	€ 29.172,68		
Debiti per restituzione a clienti VL e cauzioni varie	€ 20.712,33		
Cont.c/esercizio L32 costo personale da ric.	€ 148.836,00		
C.c/esercizio costi servizi rendicontati da ric.	€ 32.072,95		
Cont. C/Impianti da Ricevere DGR2687 VL COMP 2019	€ 8.742.154,31		
Contributi c/impianti da ricevere comp. 2018 VL	€ 417.144,03		
TOTALE CREDITI FVGS	€ 36.602.859,32	TOTALE DEBITI FVGS	€ 1.622.799,83

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

La Società non detiene azioni proprie in portafoglio, né azioni o quote di società controllanti.

Sedi sociali

In attuazione della delibera emessa dalla Giunta regionale n. 259/2014 la Regione ha assegnato in concessione a titolo gratuito alla Società parte dell'immobile regionale sito presso Scala dei Cappuccini a Trieste.

Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., oltre alla sede legale, presso Trieste, Scala dei Cappuccini 1, opera con altre due sedi secondarie:

- Udine, via della Rosta 32;
- Porcia (PN), Corso Italia 28.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nei paragrafi precedenti e nella Nota Integrativa a cui si rimanda, è stato evidenziato come l'emergenza Covid-19 non si ritiene possa avere un impatto sulla continuità aziendale per il prossimo esercizio, a titolo di informazione alla data di predisposizione della presente relazione sono stati già ricevuti i contributi in conto esercizio 2020 che assicurano la copertura del costo del personale. È evidente tuttavia come il Coronavirus avrà influenza anche sulle scelte strategiche gestionali. Innanzi tutto, la Società, come per la maggior parte del mondo produttivo italiano, ha subito un'accelerazione nell'utilizzo di nuove forme organizzative di lavoro agile. Questo ha comportato una veloce revisione di alcuni processi aziendali, con uno snellimento dei passaggi tra attività e loro informatizzazione. In tal senso l'emergenza sanitaria ha rappresentato nelle crisi anche un'opportunità per sviluppare competenze nuove e introdurre in azienda concetti di collaboration e teams agili, il know how acquisito dovrà essere consolidato e riportato in un contesto di ordinarietà trovando un giusto equilibrio per lo sviluppo delle relazioni umane tra "fisicità e virtualità".

La priorità di Friuli Venezia Giulia Strade spa è stata quella di garantire la continuità e gli standard di servizio e di rappresentare un partner per le realtà produttive del Territorio. Per questo si stanno mettendo in campo una serie di iniziative, quali parziali esoneri da contribuzione e spese, per venire incontro agli operatori economici. Contemporaneamente si sta cercando di dare il massimo impulso produttivo ai lavori e manutenzioni, non solo per garantire al massimo l'efficienza della rete, ma per contribuire a sostenere il comparto economico degli operatori del settore. Anche nella fase del lock-down Friuli Venezia Giulia Strade è stata vicina al Territorio disponendo pagamenti per 9 milioni di euro distribuiti su 400 mandati, sostenendo il comparto. E' stato fatto tanto e molto altro si sta programmando di fare in un'ottica di semplificazione e snellimento delle procedure, pur mantenendo alto il controllo e assicurando la trasparenza e legittimità degli affidamenti essendo consapevoli come in un periodo di estrema emergenza la vigilanza su anomalie del sistema debba essere ancora più alta.

Anche nel 2020 si continuerà il confronto con il Controllo Analogico per individuare il miglior modello contrattuale per l'azienda, che elimini le notevoli criticità di cui si è trattato all'inizio della presente relazione. Si auspica che possa essere reintrodotta il CCNL ANAS, anche prevedendo una rivisitazione della parte economica per renderla maggiormente compatibile con le esigenze regionali.

Con l'allentamento delle restrizioni emergenziali si riprenderanno le procedure selettive per l'assunzione programmate e autorizzate, i cui bandi erano stati pubblicati e sospesi a causa del lock down. Allo stato attuale la carenza di personale rimane uno dei maggiori ostacoli per il raggiungimento degli obiettivi.

Si auspica inoltre che possa essere definitivamente individuata la struttura organizzativa della Società e le competenze delegate, in particolare rispetto alla estensione delle deleghe in materia di viabilità locale e viabilità ciclabile. Questo permetterà di predisporre un piano industriale coerente con gli indirizzi politici consentendo di definire l'adeguata dotazione di risorse per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Dal punto di vista delle programmazioni lavori si continuerà con l'esecuzione dei molti interventi avviati e con nuovi cantieri. La Direzione Nuove Opere continuerà ad essere fortemente impegnata con i programmi legati alle

delegazioni amministrative, comprese le priorità dell'emergenza "ponti e viadotti", nonché con i lavori della DGR 2687 relativi alle programmazioni ex provinciali.

Per quanto riguarda l'Esercizio sono state approvate le programmazioni in base ai vincoli di bilancio fissati dalla legge finanziaria; i Direttori di Divisione nel presentare i piani stimano a scorrimento le esigenze relative anche alle 2 annualità successive per dare indicazione dei fabbisogni sul triennio alla Regione.

Il piano triennale 2020-2021-2022 è stato approvato con DGR 509 del 03/04/2020. Per il 2020 e' stato indicato un fabbisogno di:

- € 8.283.000 netto iva (pari a € 10.105.260 lordo iva) per la Viabilità Regionale
- € 900.000 netto iva per il Nu.Mo.C. (pari a € 1.098.000 lordo iva)
- € 653.000 netto iva per Macchinari e Attrezzature/quota Viabilità Regionale (pari € 796.660 lordo iva) di € 800.00 netto iva (pari a 976.000 lordo iva) per Macchinari e Attrezzature/quota Viabilità Locale
- € 7.699.180 netto iva (pari ad € 9.393.000 lordo iva) per Viabilità Locale [MA2]

sulla base degli stanziamenti previsti nel 2020 rispettivamente sui capitoli 3818 € 12.000.000 (Viabilità Regionale) e 1359 € 10.369.000 (Viabilità Locale).

Gli importi rappresentano il budget dei ricavi per corrispettivi al lordo dell'iva che andranno a finanziare la manutenzione ordinaria e i ripristini funzionali.

A seguito degli eventi calamitosi di ottobre-novembre 2018, com'è noto la Società è stata individuata, ai sensi dei decreti commissariali del 23/04/19 e 13/05/19 quale soggetto attuatore di una serie di interventi straordinari di ripristini funzionali nelle zone colpite dall'alluvione. Per tali piani di interventi la Società opera dietro corrispettivo per il Commissario delegato. Il piano per il 2019 prevedeva complessivamente interventi per €11.700.600, contrattualizzati nell'anno per € 7.449.215. Per il 2020 il piano prevede ulteriori i € 17.800.000. Pertanto, nel corso del 2020 si continuerà con l'esecuzione del programma avviato nel 2019 e con la formalizzazione della nuova programmazione e relativa contrattualizzazione degli interventi.

In finanziaria sono stati stanziati contributi conto impianti/investimento sui seguenti capitoli per l'anno 2020:

- per la manutenzione straordinaria o spese di investimento su piani societari
 - o cap 8925 € 1.500.000
 - o cap 12125 € 1.000.000 con fondi stanziati tramite mutuo Cassa Depositi e Prestiti

L'importo di € 1.500.000 sarà destinato al piano delle manutenzioni straordinarie 2020, mentre € 1.000.000 all'acquisto di mezzi di lavoro e autoveicoli. I rispettivi piani vengono approvati in via separata rispetto al presente budget.

- per gli investimenti in viabilità locale/viabilità regionale
 - o cap 6990 per € 2.700.000 derivanti da mutuo e destinati alle opere della Viabilità Locale/Regionale.

Pertanto, nel 2020 sono disponibili fondi per le spese di investimento per un totale di €5.200.000.

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

Presidente del Consiglio di amministrazione
Raffaele Fantelli