

ADRIAFER SRL CON UNICO SOCIO

Società soggetta a direzione e coordinamento
dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

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

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2024

Signor Socio Unico,
l'esercizio chiuso al 31/12/2024 riporta un risultato negativo pari a Euro 1.518.938,94.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Società nel corso dell'esercizio 2024 ha continuato a svolgere la propria attività nel settore del trasporto ferroviario, per la manovra come Gestore Unico del Compensorio Ferroviario, esteso proprio nel 2024, oltre al Porto ed all'Interporto di Trieste, al Porto di Monfalcone ed all'Interporto di Cervignano, a seguito dell'incarico ricevuto dall'Assemblea di Compensorio, dal 6 febbraio 2023, che ha deliberato l'affidamento fino al 6 febbraio 2028.

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

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

L'AdSP MAO (Direzione DIF) ha ottenuto l'autorizzazione di sicurezza Ferroviaria da ANSFISA per gli impianti ferroviari di Punto Franco Nuovo di Trieste, ed è stata operativa, per la gestione della circolazione, anche attraverso un apposito accordo temporaneo con Adriafer. Per questo Adriafer ha ottenuto l'estensione del suo Certificato di Sicurezza.

Negli altri impianti, diversi dal Punto Franco Nuovo di Trieste, Adriafer opera in rapporto diretto con RFI come GCU nel contratto di raccordo.

Ai sensi dell'art. 2428 c.c. si rileva che l'attività viene svolta nella sede legale (e amministrativa) di Trieste, Riva Tommaso Gulli 12, mentre le sedi operative sono Palazzo Trazioni (all'interno del compensorio portuale), le sedi di Ferrovia n. 14 (Villa Opicina, Trieste) e di via Cadorna snc, c/o stanza n. 49, a Tarvisio (UD) e, infine, le sedi presso il porto di Monfalcone e la sede presso l'Interporto di Padova.

Come sopra riportato, da fine ottobre 2023, la Società ha preso in locazione alcuni uffici presso gli uffici Regus (società di co-working) in Trieste, Riva Tommaso Gulli 12 dove è stata trasferita anche la sede legale.

A seguito dell'acquisizione di un immobile, sito in Trieste, via Locchi, 29, avvenuta in data 27/03/2024, saranno trasferite all'interno dello stesso entro la fine del 2025 la nuova sede legale, di direzione, amministrativa e di formazione della Società.

Tale acquisto porterà:

- un'ottimizzazione delle economie di gestione delle risorse amministrative, commerciali e tecniche;
 - un migliore ed efficace coordinamento dell'attività di direzione, sia di Adriafer che di Adriafer Rail Services S.r.l. (ARS);
 - una migliore presentabilità della Società verso l'esterno (clienti, fornitori e altri stakeholders).
- Sotto il profilo giuridico la società è controllata al 100% dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che esercita attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art. 2497 c.c..

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

Andamento della gestione

L'attività di Adriafer nel 2024 è stata influenzata anche da eventi esogeni di tipologia macro e micro.

Macro.

Come i precedenti anni, anche l'anno 2024 è da considerare un anno a dir poco complesso, ancor di più nel settore ferroviario. L'andamento geoeconomico globale, ed europeo in particolare, e le difficoltà infrastrutturali, diffuse sia sul territorio nazionale sia sulle direttrici principali del commercio estero italiano, durante l'anno considerato da questa relazione hanno messo a dura prova i bilanci delle imprese ferroviarie e di manovra. In particolare, la debole domanda di beni manifatturieri e di investimento, gli alti tassi d'interesse, il sostenuto costo dell'energia, le sempre più pressanti tensioni geopolitiche e la recessione tedesca hanno contribuito in modo determinante al rallentamento dell'economia europea e di conseguenza al decremento dei flussi di traffico. Al contempo il liberarsi di offerta nei servizi di trasporto stradale ha creato una concorrenza ancora più accesa con la modalità ferroviaria.

Micro.

Riprendendo la nota **“Rapporto Annuale 2025 – Trasporto Ferroviario Merci Italiano”** – “... nonostante la resilienza dimostrata dal settore sia durante la **pandemia da Covid-19** che nel contesto della **guerra russo-ucraina** e della conseguente **crisi energetica**, il 2024 si è chiuso con un ulteriore calo, proseguendo un trend negativo già registrato negli ultimi due anni. L'anno è stato segnato da rilevanti criticità operative, tra cui numerose interruzioni sull'infrastruttura ferroviaria nazionale legate ai lavori finanziati nell'ambito del PNRR e la prolungata chiusura di alcuni valichi alpini. Nel 2024 si sono registrati **51,2 milioni di treni*km**, mezzo milione in meno rispetto al 2023 e **un calo del 5% rispetto al picco del 2021**.

I valichi alpini, snodi strategici per l'interscambio merci a livello europeo, **hanno registrato importanti contrazioni nei flussi di traffico**.

Tuttavia, alla luce delle ulteriori **interruzioni previste nel 2025 e nel 2026**, i prossimi anni si preannunciano particolarmente critici sul piano operativo. Secondo i dati RFI, si stima un **incremento significativo delle interruzioni** con impatto superiore al 50% sulla capacità di traffico merci, con effetti rilevanti sull'efficienza del sistema. **Un miglioramento del quadro è atteso solo a partire dal 2027**. Il **2025** si prospetta dunque come un **anno di transizione particolarmente complesso**, segnato da un ulteriore calo dei volumi, interruzioni significative e una persistente fragilità strutturale del comparto, aggravata dalla **crisi della produzione industriale in Italia e in Europa..”**

PORTO DI TRIESTE

Complessivamente e nonostante la delicata situazione geopolitica, che ha caratterizzato l'anno 2024, il Porto di Trieste evidenzia un incremento del **+7,14%**, per complessive **59.540.505 tonnellate di MERCE MOVIMENTATA** (in valore assoluto, +3.968.585 tonnellate) rispetto allo scorso anno.

L'anno 2024, registra una complessiva tenuta del comparto **RO-RO** con un **-1,07%** e **295.386 unità transitate** (Autostrada del Mare ha raggiunto le **869 toccate** rispetto alle 804 del 2023, con un incremento del **+8,08%**).

Negativo l'andamento del settore **RINFUSE SOLIDE**, che, con **121.052 tonnellate** (in valore assoluto -322.759 tonnellate), registra una flessione del **-72,72%** riconducibile, nello specifico, al calo della sottocategoria “prodotti metallurgici” (che non ha registrato traffico durante il 2024) e al calo della sottocategoria “cementi” (che, con 16.650 tonnellate, ha segnato un **-82,40%**). Positivi viceversa i valori della sottocategoria “cereali” (75.331 tonnellate con un **+12,99%**).

Per quanto concerne il settore **CONTENITORI**, l'anno 2024, dopo un inizio molto problematico, si è, quindi, chiuso con un dato che dimostra la complessiva stabilità con un valore di **-1,21%** pari a **841.867 TEU** movimentati, dato che può essere, praticamente, considerato in linea con il traffico contenitori realizzato nel corso del 2023.

Si evidenzia la complessiva tenuta di **TMT** con **730.446 TEU** pari al **-1,65%** ed in lieve aumento il numero di **TEU del traffico Ro-Ro da/per la Turchia** con **111.408 TEU (+1,79%)**.

Nell'insieme, si evidenzia soprattutto il buon risultato dei **TEU “pieni”** movimentati che nel 2024 sono stati **608.327 (+4,02%)** mentre quelli “vuoti” **233.540 (-12,65%)**. Il traffico “hinterland”

(gateway diretto) con **535.008 TEU** movimentati ha segnato un **-5,11%** e quello dei TEU "trasbordati", con **306.859 TEU**, si è attestato al **+6,40%**.

MOVIMENTAZIONE FERROVIARIA

Il 2024 è stato un anno di grandi lavori in Austria, sulle reti ferroviarie in Germania, in Repubblica Ceca ed in Slovenia, fattori che sommati alle difficili condizioni meteo registrate durante l'anno nel Centro Europa, hanno pesantemente condizionato la circolazione ferroviaria dell'intero sistema.

Questi i dati dell'anno 2024: lo scalo giuliano ha movimentato complessivamente **7.804** treni, pari ad un calo del **-13,06%** (in valore assoluto -1.172 treni). A fronte di tale risultato complessivo vanno evidenziati i dati positivi del Molo VI con 1.191 treni (+19,34%) e del Terminal Cereali con 72 treni (+132,26%), mentre risultano in calo tutti gli altri principali terminal ferroviari portuali, TMT con 3.548 treni (-13,29%), PLT con 509 treni (-31,49%), Seastock con 206 treni (-3,29%), FreeESTE con 15 treni (-70,59%) Siderurgica Triestina con 646 treni (-38,30%) e Molo V con 1.603 treni (-9,74%).

PORTO DI MONFALCONE

Il porto di Monfalcone chiude il 2024 con una flessione pari al **-6,34%**, registrando una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **3.586.782** tonnellate (in valore assoluto, -242.939 tonnellate) rispetto all'anno scorso.

Il settore **RINFUSE SOLIDE**, con **2.861.448** tonnellate, chiude con un risultato negativo segnando una riduzione del **-5%**, (in valore assoluto, -150.677 tonnellate). Nello specifico, parecchie sottocategorie hanno registrato segno negativo in percentuale ad eccezione dei "Cereali" e "Prodotti Chimici". La sottocategoria "Carbone e lignite" con 20.356 tonnellate imbarcate ha riportato un **-84,81%**: è iniziato lo svuotamento del parco carboni della centrale A2A, ormai praticamente chiusa dopo la cessata emergenza energetica dovuta al conflitto russo-ucraino ed in attesa di riconversione in un nuovo impianto a idrogeno verde; "Minerali, cemento, calce, intonaci" con 46.497 tonnellate ha registrato un **-9,58%**, "Prodotti metallurgici" con 2.693.839 tonnellate riscontra un **-1,99%**, calo dovuto al mancato arrivo di materiale reperito in Estremo Oriente. Viceversa, si riscontra la progressione crescente delle voci rispettivamente "Cereali" che ha riportato un aumento del **+23,65%** con 49.556 tonnellate sbarcate e "Prodotti chimici" (**+34,45%**) con 51.200 tonnellate.

Il settore **MERCI VARIE** ha segnato una decrescita del **-11,43%** con **724.185** tonnellate movimentate (in valore assoluto, -93.411 tonnellate), riconducibile al calo di entrambe le sottocategorie presenti nella sezione: "**Ro-Ro (esclusi i contenitori su Ro-Ro)**" ha avuto un calo del **-23,84%** (**154.243** tonnellate movimentate) e "**Altre merci varie**" che, con **569.942** tonnellate, ha riportato un decremento del **-7,34%**.

Il comparto **VEICOLI COMMERCIALI** ha presentato una contrazione del **-20,57%** con **86.722** mezzi transitati (in valore assoluto, -22.465 autovetture) ciò è dovuto alla elevata tassazione presente ancora in Turchia ed alla riconversione delle linee produttive dello stabilimento Fiat di Bursa che dovrebbe iniziare la produzione a febbraio 2025 della nuova generazione del veicolo commerciale leggero che andrà a sostituire veicoli come Fiat Doblò, Citroën Berlingo o Peugeot Expert: tali situazioni si sono tramutate in un conseguente forte calo dei volumi in import a Monfalcone.

Per quanto riguarda il settore **CONTENITORI**, l'anno si è chiuso con una perdita del **-20,90%**, con **333 TEU** movimentati.

MOVIMENTAZIONE FERROVIARIA (dati RFI)

Nell'anno sono stati movimentati **1.848 treni**, con un leggerissimo calo pari al **-2,53%** rispetto al 2023.

PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE

Analizzando i dati aggregati dei Porti di Trieste e Monfalcone, si evidenzia come il traffico complessivo abbia chiuso il 2024 con un incremento. In particolare, il **VOLUME COMPLESSIVO MOVIMENTATO** nei due Porti è stato pari a **63.127.287** tonnellate con un incremento del **+6,27%** rispetto al 2023. Stabile il settore **CONTENITORI**, che nel 2024 ha registrato complessivamente **842.200 TEU**, con una **variazione del -1,27%** mentre è in flessione il **TRAFFICO FERROVIARIO** dei due scali con **9.652 treni (-11,22%)**.

INTERPORTO DI TRIESTE e INTERPORTO DI CERVIGNANO

Nel corso del 2024, l'Interporto di Trieste ha movimentato **236 TRENI** pari ad un decremento del **-45,50%** rispetto all'anno 2023 (i 15 treni di FREEeste sono conteggiati all'interno della statistica ferroviaria per terminal). Positivo l'andamento dell'Interporto di Cervignano che, con **1.259 TRENI** movimentati, ha registrato un incremento del **+17,44%** rispetto all'anno 2023.

MOVIMENTAZIONE FERROVIARIA COMPLESSIVA DEL SISTEMA PORTUALE E RETROPORTUALE DI TRIESTE E MONFALCONE

Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria del Sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone, il 2024 risente complessivamente dell'andamento negativo, sia per quanto riguarda i porti che per la parte retroportuale, evidenziando nei dati aggregati del Sistema, un totale di **11.147 TRENI** movimentati, (**-9,94%**) rispetto al medesimo periodo del 2023, quando erano stati movimentati complessivamente 12.377 TRENI. Si evidenzia, peraltro, il buon incremento dei treni movimentati nell'Interporto di Cervignano (+17,44%), nonché la contrazione più contenuta nella movimentazione dei treni del Porto di Monfalcone (-2,53%) grazie soprattutto ai dati positivi registrati negli ultimi mesi".

Il 1° marzo 2024 si ricorda che sono intervenute le dimissioni anticipate dal Presidente dell'AdSPMAO, dott. Zeno D'Agostino, con la successiva nomina in data 30/05/2024 di un Commissario straordinario nella persona del dott. Vittorio Torbianelli, già Segretario Generale dell'AdSPMAO.

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

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

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

Comportamento della concorrenza

Nel 2024, i porti di Venezia e Capodistria (Koper) hanno registrato performance contrastanti, influenzate da dinamiche economiche e geopolitiche differenti. Interessanti anche gli sviluppi, soprattutto dal lato container, del porto di Fiume (Rijeka), che lo vedono in espansione grazie alle politiche della compagnia di navigazione Maersk.

Nel 2024, il trasporto ferroviario merci ha mostrato andamenti differenti nei porti di Venezia e Capodistria, influenzati da fattori infrastrutturali e operativi specifici di ciascun scalo.

Porto di Venezia

Il porto di Venezia ha chiuso il 2024 con un incremento del 3,5% nel traffico merci, passando da 23.271.129 a 24.104.354 tonnellate movimentate. Questo risultato è stato trainato principalmente dalle rinfuse solide, che hanno visto un aumento del 5,8%, con settori come mangimi (+37,2%), prodotti chimici (+41,2%) e minerali e cementi (+28%) in forte espansione. Tuttavia, il traffico di carbone e lignite ha subito una flessione del 43%, a causa delle politiche energetiche nazionali. Il traffico general cargo è rimasto sostanzialmente stabile (-0,4%), mentre il settore Ro-Ro ha registrato un incremento del 3%, evidenziando la vitalità degli scambi intra-Mediterranei. I container (TEU) hanno subito una leggera flessione del 2,5%, influenzata dall'instabilità dello scenario internazionale.

Per supportare questa crescita, sono stati avviati interventi infrastrutturali significativi sulla linea ferroviaria Venezia-Trieste, con lavori di potenziamento tecnologico e infrastrutturale tra Portogruaro e Monfalcone. Questi interventi, finanziati anche con fondi PNRR e del valore

complessivo di circa 190 milioni di euro, mirano a incrementare la capacità ferroviaria e a velocizzare i collegamenti tra Venezia e Trieste, migliorando così l'efficienza del trasporto merci su rotaia.

Porto di Capodistria (Koper)

Il porto di Capodistria ha registrato nel 2024 risultati record, con un traffico marittimo complessivo aumentato del 3%. Il terminal container ha movimentato 1.133.340 TEU, stabilendo un nuovo record storico. Tuttavia, il settore strategico delle automobili ha subito un calo, con una diminuzione significativa nel numero di veicoli movimentati.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, nel 2024 è stato avviato un nuovo collegamento diretto tra il porto di Capodistria e Indija, in Serbia, gestito dall'operatore intermodale Metrans. Questo servizio mira a rafforzare i legami commerciali tra la Slovenia e i mercati dell'Europa centrale e orientale, offrendo una soluzione di trasporto efficiente per le merci movimentate via ferrovia. [Adriaports](#)

Nel 2022, il porto di Capodistria ha movimentato oltre 21.000 treni, rappresentando il 54% del traffico totale, con circa 399.000 camion utilizzati per il restante 46%. Questi dati evidenziano l'importanza del trasporto ferroviario per il porto sloveno, che continua a investire in infrastrutture e servizi per migliorare l'efficienza e la competitività del trasporto merci su rotaia.

Entrambi i porti hanno mostrato resilienza e capacità di adattamento alle sfide globali. Venezia ha beneficiato di investimenti strategici e di una ripresa nei settori delle rinfuse solide e delle crociere. Capodistria ha consolidato la sua posizione come hub logistico regionale, con performance record nel settore container e passeggeri. Tuttavia, entrambi i porti devono affrontare sfide future legate alla transizione energetica e alle dinamiche geopolitiche globali.

Entrambi i porti hanno mostrato un impegno significativo nel potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per supportare la crescita del trasporto merci. A Venezia, gli investimenti mirano a migliorare la capacità e l'efficienza della linea ferroviaria Venezia-Trieste, mentre a Capodistria, l'introduzione di nuovi collegamenti internazionali e l'elevata percentuale di traffico ferroviario evidenziano l'importanza strategica del trasporto su rotaia per il porto sloveno.

Tuttavia, è importante notare che il settore del trasporto ferroviario merci ha affrontato sfide nel 2024, con una flessione del 3,2% rispetto all'anno precedente, a causa di contingenze impreviste e tensioni geopolitiche internazionali. Queste difficoltà hanno influito sul numero complessivo di treni movimentati, che è passato da 46.615 nel 2022 a 44.225 nel 2024.

In sintesi, mentre entrambi i porti hanno registrato progressi nel trasporto ferroviario merci, le sfide globali e le necessità di continuo investimento in infrastrutture rimangono fattori determinanti per il futuro sviluppo di questo settore.

Porto di Fiume (Rijeka)

Nel 2024, il Gruppo Luka Rijeka e la società Adriatic gate container terminal nel porto di Fiume hanno registrato un traffico complessivo di 6.127.900 tonnellate, il -2%, rispetto all'anno precedente. In aumento però i TEU al terminal container: +6% con oltre 409 mila. Il traffico di rinfuse nel porto croato ha raggiunto 1.269.274 tonnellate, registrando un calo del 9% rispetto al 2023. Una contrazione dovuta principalmente alla riduzione delle esportazioni di cereali. In calo anche nella movimentazione di rottami metallici, a causa della diminuzione dei prezzi sul mercato di destinazione (Turchia) e della limitata capacità di stoccaggio, dovuta ai lavori infrastrutturali in corso al terminal.

Le merci varie hanno subito una diminuzione del 13%, a seguito della contrazione della produzione europea, in particolare dell'acciaio, e della conseguente minore esportazione verso i mercati internazionali.

Nel settore del traffico containerizzato, si registrato aumenti sia nel tonnellaggio (4.037.336 tonnellate rispetto ai 3.816.194 del 2023), che nel numero di Teu, con Agct che ha abbondantemente superato i 400mila Teu: 409.415 contro i 385.794 del 2023 per un aumento del 6% su base annua.

Clima sociale, politico e sindacale

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

I rapporti con le Organizzazioni rappresentative dei lavoratori sono continui. Il 2024 è stato caratterizzato dal rinnovo del CCNL porti 2024-2026.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la società

Passata l'emergenza Covid-19, anche Adriafer ha risentito nell'esercizio trascorso (ed in quello corrente), le conseguenze del conflitto in Ucraina e quello del Medio Oriente. Il 2024 è stato caratterizzato dalla recessione dell'economia tedesca che ha condizionato il traffico delle merci soprattutto verso la Turchia.

La Società, pur con volumi ridotti, ha mantenuto la propria quota di mercato nel settore dei servizi di manovra e dell'impresa ferroviaria del servizio linea Trieste Campo Marzio-Tarvisio principalmente come fornitore dell'Impresa Ferroviaria austriaca Ecco Rail GmbH e con le Imprese Ferroviarie slovacche Metrans Danubia A.S. e Budamar Logistics A.S., ma senza poter ridurre il peso dei costi fissi della manovra che hanno determinato la perdita.

Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2022
Valore della produzione	14.338.669	14.979.677	12.277.157
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	(870.681)	290.355	220.759
Reddito operativo (Ebit)	(1.631.743)	255.578	211.758
Utile (perdita) d'esercizio	(1.518.939)	50.962	75.756
Attività fisse	13.684.851	11.863.842	11.601.698
Patrimonio netto complessivo	1.492.539	3.011.478	2.660.515
Posizione finanziaria netta	(9.827.531)	(7.853.599)	(8.083.086)

Come si evince dalla tabella precedente, l'esercizio chiuso al 31/12/2024 riporta un EBITDA negativo e porta ad un risultato economico d'esercizio negativo di Euro 1.518.939.

Si evidenzia che l'EBIT e il risultato d'esercizio 2024 sono determinati anche da ammortamenti per complessivi Euro 697.564 che, come detto nella nota integrativa al bilancio, negli scorsi esercizi erano stati integralmente sospesi

La PFN (Posizione Finanziaria Netta) anch'essa negativa per Euro 9.827.531, a causa dell'andamento economico e per effetto di alcuni importati investimenti (i conti della Società risentono ancora dell'operazione di acquisto di due locomotori avvenuta nel 2020, il costo dell'operazione per il 2024 è stato di Euro 1.414.531, sommando capitale ed interessi rimborsati) è peggiorata rispetto allo scorso esercizio.

Tenendo conto dei dati di Budget 2025, del Piano industriale 2025-2029 e del cash flow prospettico 2025-2029, si conferma la continuità aziendale (*going concern*).

Si evidenzia un'erosione della liquidità e l'incremento della PFN negativa sia a breve che a lungo termine, dettato in parte da un maggior utilizzo delle linee a breve utilizzate anche per finanziare il circolante e in parte dagli investimenti di cui si dirà in seguito nel paragrafo dedicato.

Le prospettive di crescita di fatturato nel medio e lungo periodo, come rilevate nel Piano industriale 2025-2029 approvato dal Consiglio di amministrazione in data 27/05/2025, fanno ritenere una sostenibilità finanziaria prospettica e rappresentano un miglioramento della PFN già a partire dall'anno 2025.

Informazioni attinenti all'ambiente, al personale ed altre informazioni

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

Clima sociale, politico e sindacale

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

I rapporti con le Organizzazioni rappresentative dei lavoratori sono continui e positivi. Il 2024 è stato caratterizzato dal rinnovo del CCNL porti 2024-2026.

Personale

Le risorse umane impiegate dalla società nel corso del 2024 sono state 134 (di cui 125 diretti e 9 somministrati). Durante il 2024 ci sono state le dimissioni del Direttore generale, ing. Bruno Caleo, le sue funzioni sono state integrate per volere del Consiglio d'Amministrazione a quelle dell'Amministratore delegato, dr. Maurizio Cociancich, che ha assunto anche il ruolo di Direttore generale.

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

Qualifica	Numero Dipendenti
Dirigente	1
Quadri	6
Impiegati	23
Operai	104
Totale Dipendenti	134

Nel corso dell'esercizio non si sono verificati infortuni gravi sul lavoro.

Al 31/12/2024 sono state rilevate 218.715 ore totali di lavoro, 44.474 ore totali di indisponibilità (di cui 23.611 ore totali di ferie).

Nel corso dell'esercizio la Società ha continuato ad effettuare significativi investimenti in sicurezza del personale, in particolare: consulenza RSPP, RSGS, Merci Pericolose, corsi di formazione (al 31/12/2024 sono state effettuate un totale di 7.829 ore di formazione al personale), visite mediche periodiche e per il mantenimento delle attestazioni (presso RFI) e il rispetto delle delibere ART. Abbiamo, inoltre, ricevuto un Audit documentale da parte di ANSFISA ed un follow-up di un Audit a Dicembre 2024, nonché gli Audit ISO 45001 ed ISO 14001 processati da Rina.

Ambiente

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

Altre informazioni

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

Con D.M. n. 2.715 di data 07/05/2024, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato ad Adriafer srl la licenza Ferroviaria n. 65 per altri 5 anni (fino al 2029).

Si evidenzia che la Società ha confermato le seguenti certificazioni:

- ✓ ISO 9001 sulla qualità;
- ✓ ISO 14001 sull'ambiente;
- ✓ ISO 45001 (ex OHSAS 18000) per la salute e sicurezza sul lavoro.

Si evidenzia altresì che gli Audit effettuati da ANSFISA hanno dato tutti esito positivo, riconoscendo l'adeguatezza delle attività ferroviarie organizzate.

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

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

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

Si procederà a rispondere alla deliberazione n.1139/2025 notificata dall'AdSP MAO alle sue partecipate.

Adriafer ha sottoscritto il 23/09/2024, l'Accordo di programma per l'attuazione del progetto di riconversione industriale e sviluppo produttivo del sito di Warsila di Bagnoli della Rosanda (San Dorligo della Valle-Trieste).

Investimenti

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

Immobilizzazioni	Acquisizioni dell'esercizio
Terreni e fabbricati	1.507.343
Impianti e macchinari	235.953
Attrezzature industriali e commerciali	
Altri beni	

Come si evince dalla tabella che precede il maggior investimento pari ad Euro 1.507.343 è riferito all'acquisto del compendio immobiliare sito in Trieste, via Gulli n. 29 che sarà adibito (a partire dal settembre 2025) a sede legale, di direzione ed amministrativa.

L'acquisto e i successivi lavori sono stati finanziati dall'Istituto bancario ZKB che ha erogato un mutuo fino ad un importo massimo di Euro 2.100.000.

Gli investimenti effettuati sui macchinari di Euro 235.953 si riferiscono ai locomotori.

A questi si aggiungono importanti investimenti anche su beni immateriali ed in particolare sul software aziendale per Euro 111.960 oltre ad Euro 61.756 sostenuti nel 2023 ed iscritti nello scorso esercizio tra le immobilizzazioni in corso.

Attività di ricerca e sviluppo

Ai sensi dell'articolo 2428 comma 3 numero 1 si dà atto che la Società ha svolto attività di ricerca e sviluppo. Prosegue anche per l'anno 2024 l'attività dell'ufficio R&S anche in collaborazione con la controllata Adriafer Rail Services srl.

Nel 2024 sono stati deliberati n. 4 progetti, ovvero Trasnponext, Croosfreight, REDU-CE-D e Portrait per un valore complessivo di Euro 861.000, di cui l'80% di competenza dell'anno 2024, in quanto i costi sono stati sostenuti prevalentemente in tale anno, mentre gli incassi sono ripartiti nel triennio tra il 2025 e la prima metà del 2027.

L'azienda sta proseguendo al consolidamento di relazioni strategiche con Università, Enti di ricerca, società multinazionali e ricercatori con il fine di perseguire i suoi interessi strategici di sviluppo di innovazioni con forte impatto sull'attività aziendale, sul benessere del lavoratore e sull'ambiente.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

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

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

Adriafer ha, inoltre, rapporti di natura commerciale sia con Porto Servizi Trieste Spa (anch'essa interamente partecipata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) che con ALPT (Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste Srl).

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

Società	Debiti finanziari	Crediti finanziari	Crediti comm.li	Debiti comm.li	Vendite	Acquisti
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale			73.595	427.657	289.475	116.396

Adriafer Rail Services Srl			580.274	133.370	2.676.150	134.940
Porto Trieste Servizi Spa				289		7.150
Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste				39.008		35.392
Totale			653.870	600.325	2.965.625	293.878

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

Azioni proprie e azioni/quote di società controllanti

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

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

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile di seguito si forniscono le informazioni in merito all'utilizzo di strumenti finanziari, in quanto rilevanti ai fini della valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria.

Più precisamente, gli obiettivi della direzione aziendale, le politiche e i criteri utilizzati per misurare, monitorare e controllare i rischi finanziari sono i seguenti:

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

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

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

Rischio di credito

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

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

Rischio di liquidità

L'anno 2024 è stato caratterizzato dalla perdita di fatturato dovuto alla mancanza di volumi e per il rimborso di investimenti effettuati a carico del bilancio della Società. Tale aspetto negativo ha influito anche sul flusso di cassa attiva, in quanto è mancato anche il credito.

Quanto recuperato negli anni precedenti, nel 2024 si è creato un gap finanziario negativo che è stato colmato dall'aumento dell'utilizzo degli affidamenti bancari, dal ritardo dei pagamenti nei confronti dei fornitori e dal piano di rientro concordato con l'INPS e con l'INAIL per le scadenze di ottobre e di dicembre 2024.

Gli stipendi, nonché le 14esime e le 13esime sono state regolarmente erogate, senza nessun ritardo rispetto alla scadenza mensile concordata con le OOSS.

Rischio di mercato e Politiche connesse alle diverse attività di copertura

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

La società, in attesa della ripresa del mercato portuale e ferroviario, ha migliorato l'area commerciale del settore impresa ferroviaria, sviluppando anche una differenziazione dei mercati su cui è presente, e ha sviluppato un nuovo settore di produzione, ovvero il servizio di noleggio carri/wagon che a fine anno 2024 è stato trasferito nella società controllata Adriafer Rail Services.

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

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

1. in data 03 giugno 2024 sono stati aggiornati sia il Regolamento per il reclutamento del personale (protocollo n. 735/2024) che il Regolamento per la Gestione delle selezioni interne del personale (protocollo n. 736/2024). Entrambi i Regolamenti sono pubblicati sul sito internet aziendale nella sezione "*Trasparenza/Selezione del personale*".
2. con delibera del Consiglio di amministrazione di data 28/02/2025, ha approvato il Budget per l'anno 2025, dopo una prima emissione deliberata con il Consiglio di Amministrazione di data 28/10/2024. Il budget viene regolarmente monitorato e revisionato in corso d'anno quantomeno nell'ambito della semestrale ed è volto a monitorare ed assicurare il contenimento del complesso delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle del personale, parametrato all'andamento aziendale e ai suoi sviluppi e rapportato alla necessaria sicurezza che si deve garantire nello svolgimento dell'attività. Non può essere ritenuta coerente una riduzione dei costi (in valore assoluto) in presenza di incremento di fatturato in forza di sviluppo di nuove aree di business che necessitano di investimenti (anche in risorse umane) e nemmeno una riduzione a scapito della sicurezza che, con l'ampliamento delle aree di business, necessita di maggior monitoraggio e conseguentemente maggiori spese;
Il Budget 2025 così come il Piano industriale 2025-2029 approvato dal Consiglio di amministrazione in data 27/05/2025, riportano crescenti volumi di fatturato e conseguentemente crescenti costi di funzionamento;
3. la valutazione di gestione dell'attività secondo criteri di efficienza ed economicità viene effettuata nel corso delle riunioni di Consiglio di amministrazione ed analiticamente esposta dall'Amministratore delegato e Direttore generale che a sua volta recepisce le attività monitorate dai quadri aziendali: area amministrativa, del personale, tecnica e commerciale;
4. fissa gli obiettivi annuali e pluriennali sul complesso delle spese di funzionamento (comprendenti di quelle del personale) nei documenti di Budget (annuale) e di Piano industriale (pluriennale) e non ha ritenuto adottare particolari ulteriori provvedimenti. Per quanto attiene il personale si rileva che la Società, in coordinamento con il Socio unico AdSP MAO, in data 22/06/2023 ha formalizzato con tutte le sigle sindacali un accordo di secondo livello, pubblicato sul sito aziendale;
5. la Società ha adottato provvedimenti in materia di contenimento delle spese di funzionamento in relazione alle assunzioni del personale, ha adottato e osservato un proprio regolamento interno denominato "*Tabella di Procedura di Selezione e le selezioni del personale*", documenti pubblicati sul sito aziendale così come gli avvisi di selezione del personale e le manifestazioni di interesse relativi alla gestione delle assunzioni del nuovo personale;
6. la Società, attraverso l'ufficio amministrativo, nel rispetto della normativa vigente, ha predisposto procedure interne per l'acquisizione di beni e servizi anche in forza del Modello di cui al D.lgs n. 231/2001;
7. nel corso dell'anno 2024, per esigenze di natura organizzativa, la Società ha disposto il passaggio al 3° livello per n. 6 lavoratori; con riferimento al regolamento interno relativo al piano di incentivazione per il personale, e in coerenza con quanto previsto dall'articolo 13 del contratto integrativo aziendale, si segnala che, alla luce del risultato di bilancio negativo, il premio al personale per l'anno 2024 non sarà riconosciuto né erogato.

8. al fine della valorizzazione del merito, la società applica un elemento retributivo variabile quale premio per il raggiungimento delle performance organizzative ed individuali del personale dipendente. Con il premio di risultato, l'azienda si pone l'obiettivo di coinvolgere e far partecipare i lavoratori al miglioramento continuo dell'impresa attraverso la realizzazione di programmi e progetti aziendali aventi come obiettivo incrementi di redditività, produttività e qualità;
9. la Società è attenta alle prescrizioni di cui al D.Lgs n. 175/2016 sempre tenuto conto del processo di crescita e sviluppo aziendale ancora in corso. Si evidenzia che sul tema (composizione Organo amministrativo e compensi) la Società ha recentemente fornito i chiarimenti (specificando in modo puntuale le motivazioni della composizione collegiale dell'Organo amministrativo e del relativo compenso) con comunicazione inviata al MEF in data 22/08/2024 (protocollo n. 1076/2024) e in data 12/05/2025 (protocollo n. 765/2025).
10. la Società, nel corso dell'anno 2024, per far fronte a specifiche esigenze operative, ha proceduto all'assunzione di n. 2 agenti di condotta dei treni, in conformità con la normativa vigente. In tale ambito, sono state altresì verificate eventuali disposizioni normative o regolamentari che potessero prevedere divieti o limitazioni alle assunzioni.
11. Nel corso dell'anno 2024, in conformità con le procedure previste per il reclutamento del personale, la Società ha pubblicato n. 1 avviso ad evidenza pubblica per la selezione di n. 1 posizione di 2° livello – Agente di condotta treni, riservato a candidati in possesso dei requisiti previsti dal D.L. n. 247/2010.

OGGETTO	DATA DI PUBBLICAZIONE	RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	DATA DI SCADENZA	ALLEGATI
Selezione per n. 1 posizione di 2° livello Agente di condotta treni in possesso dei requisiti di cui al D.L. n. 247/2010	20/09/2024	Maurizio Cociancich	17/10/2024	Delibera (Prot. 1157/2024) Avviso (Prot. 1158/2024) Graduatoria (Prot. 1334/2024)

Il suddetto avviso ad evidenza pubblica, riportato nella tabella di cui sopra, ha determinato l'assunzione a tempo indeterminato di n. 2 agenti di condotta. Il piano delle assunzioni 2024 è stato approvato dal Consiglio di amministrazione. In data 16.09.2024 Adriafer ha trasmesso e comunicato, via PEC all'AdSP MAO, il piano delle assunzioni 2024 di Adriafer.

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

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

- in data 05/05/2025 l'assemblea dei soci della controllata Adriafer Rail Services Srl ha approvato il bilancio chiuso al 31/12/2024 con un utile d'esercizio di Euro 3.083 e ha nominato Sindaco unico e Revisore unico il dott. Paolo Manzin fino all'approvazione del bilancio al 31/12/2027;
- l'andamento del primo trimestre 2025 ha registrato un risultato positivo dei volumi di produzione, nel rispetto degli incrementi previsti dal Budget 2025 ed un risultato del periodo intermedio positivo.

Evoluzione prevedibile della gestione

Il 2024 è caratterizzato dal proseguo del conflitto Ucraina e Russia e da quello nel Medio Oriente, portando molti problemi presso il canale di Suez e, di conseguenza, al flusso di merce dall'Oriente vs. l'Occidente, nonché dalla recessione dell'economia tedesca che ha abbassato le stime di crescita del PIL UE, ma soprattutto quello dell'Italia, coinvolgendo *in primis* il Porto di Trieste.

Rispetto ai precedenti anni in cui la Società si è adoperata nel tentativo di ripianare la perdita economica e finanziaria registrata durante l'anno 2020, a causa dell'emergenza Covid, il 2024 non ha avuto tali effetti, soprattutto dal calo di volumi di stima sia presso il settore manovra che ferroviario.

L'azienda ancor più ha dovuto utilizzare marcatamente i plafond di cassa concessi dagli istituti bancari. In questo modo ha potuto erogare regolarmente le retribuzioni ordinarie dei dipendenti, ma ha dovuto posticipare alcune scadenze con l'INPS e con l'INAIL per i mesi di ottobre e di dicembre 2024, nonché il posticipo al pagamento dei fornitori, concordando piani di rientro nel breve periodo.

A metà luglio 2024 era stato revisionato il budget 2024, approvato a inizio anno, per tener conto delle diverse problematiche causate dai due conflitti e dalla recessione tedesca, cercando di valorizzare un aumento dei volumi durante la seconda metà dell'anno.

A fine dell'anno 2024, dopo la conferma di nuovi contratti commerciali che si sarebbero attivati a maggio 2025, il Consiglio di amministrazione ha approvato il Budget 2025 in due step, ovvero il primo in data 28/10/2024, mentre il secondo in data 28/02/2025, prevedendo in entrambi i casi un risultato economico di chiusura positivo.

Il Budget 2025 è caratterizzato da un'importante crescita dell'impresa ferroviaria sulle linee dell'IFN, in quanto, come già dimostrato dall'andamento dei primi periodi del 2025, sono incrementati i volumi sulla linea Trieste/Tarvisio e Tarvisio/Padova con Ecco Rail, e da maggio 2025 con altri clienti sia Italiani che Europei. Questo incremento nei treni/kilometro effettuati genereranno positive economie di scala in quanto la struttura amministrativa regolante l'attività rimarrà pressoché invariata. Dal lato manovra avrà un effetto positivo l'adeguamento tariffario, anche se parziale, all'andamento dell'inflazione relativa al 2024. A livello di attività nello scalo giuliano si prevede, nonostante i lavori infrastrutturali previsti, un mantenimento delle quote di mercato precedenti. Le forti dinamiche di cambiamento che il mercato dei trasporti sta vivendo necessita di una flessibilità molto superiore al passato. Questo elemento nonostante rappresenti un elemento di rischio risulta essere anche un'importante opportunità per Adriafer e per il tessuto logistico regionale di attrazione di traffici ed insediamenti produttivi, che a loro volta generano traffico di matrice continentale. La comprensione di questi fenomeni, la struttura organizzativa flessibile e le competenze interne ad Adriafer consentono all'impresa di approcciare in modo fiducioso il 2025 con aspettative importanti in termini di fatturato ma anche di marginalità e valore aggiunto creati.

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Signor Socio Unico,

ringraziando per la fiducia accordata, La invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato proponiamo di coprire parzialmente la perdita d'esercizio di Euro 1.518.938,94 come segue:

- per Euro 183.412,14 con la riserva "Utile portato a nuovo"
- per Euro 688.198,35 con la "Riserva da rivalutazioni";
- per Euro 39.866,28 con la "riserva legale"

e di riportare a nuovo esercizio la perdita residua di Euro 607.462,17 evidenziando che il capitale sociale risulta intaccato in misura non superiore al terzo e non ricorrono le condizioni di cui all'art. 2482-bis c.c.

Trieste, 27 maggio 2025

per il Consiglio di amministrazione

il Presidente
dott. Giuseppe Casini

l'Amministratore delegato
dott. Maurizio Cociancich