

## **INDICE**

### **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL BILANCIO DI ESERCIZIO ANNO 2020**

ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE	Pag. 2
CERTIFICAZIONI - GESTIONE DELLE RISORSE UMANE – O.D.V	Pag. 21
OBIETTIVI FUTURI - CONCLUSIONI	Pag. 23
INDICATORI DI RISULTATO	Pag. 31
INFORMAZIONI SUI PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE	Pag. 32
INFORMAZIONI RELATIVE ALLE RELAZIONI CON L'AMBIENTE	Pag. 34
ALTRE INFORMAZIONI EX. ART. 2428 C.C.	Pag. 35
ALLEGATO A: DEFINIZIONI INDICATORI FINANZIARI DI RISULTATO	Pag. 36
ALLEGATO B: CLASSIFICAZIONE DEI RISCHI	Pag. 40
ALLEGATO TECNICO C: DATI TRAFFICO FERROVIARIO	Pag. 43
ALLEGATO D: ETICA D'IMPRESA e PERFORMANCE SOCIALE	Pag. 74
NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31.12.2020	Pag. 85
BILANCIO DI VERIFICA	



*Quadrante Servizi Srl*

*Via Sommacampagna n. 61 - Verona*

*Codice Fiscale, Partita IVA e Registro Imprese Verona: 02082710233*

*\*\*\**

**RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE  
AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2020 AI SENSI DELL'ART.2428 C.C.**

*Egregi Signori Soci,*

Vi presentiamo, per l'esame e l'approvazione, il bilancio al 31 dicembre 2020, unitamente alla nota integrativa e ad altri documenti di analisi e sintesi del complesso delle attività svolte, in corso d'anno da Quadrante Servizi S.r.l.

Allo scopo di delineare al meglio l'andamento dell'esercizio 2020 si ritiene determinante richiamare alcune righe della precedente relazione al Bilancio, riferita al maggio 2020, all'andamento del bilancio di esercizio Anno 2019.

*“L'esercizio anno 2019 che si chiude non può prescindere dal considerare la manifestazione, a livello mondiale, dell'emergenza CoronaVirus che affacciatasi in Cina, nel novembre dell'anno 2019, ha poi dilagato in tutto il Mondo ed in Italia già all'alba del mese di Febbraio 2020. Un'emergenza devastante che ha trovato molti decisori nazionali ed internazionali impreparati, tanto si è manifestata l'emergenza sia a livello sanitario, che sociale che industriale e commerciale. Gli effetti saranno sicuramente importanti sulla tenuta, per l'anno 2020, del sistema economico nazionale ed avranno sicuri effetti negativi anche sulla gestione e sull'andamento economico generale delle attività che si svolgono in*

*Quadrante Europa e quindi anche per Quadrante Servizi. Mancati ricavi, costi aggiuntivi per l'attuazione delle misure di contenimento dell'emergenza sanitaria, riorganizzazione del modello di gestione aziendale (risorse umane) avranno effetti molto negativi sul conto economico, anno 2020, di Quadrante Servizi.”*

Cosa aggiungere, dopo un anno di crisi pandemica, se non l'evidenza di essere stati quasi un anno fa' ormai, dei facili profeti. Infatti gli effetti della pandemia non hanno risparmiato Verona, il suo Interporto e tutto il settore industriale rappresentato dalla logistica e dal trasporto delle merci. Autorevoli opinionisti paragonano gli effetti e i risultati della crisi pandemica, che per altro al momento della stesura di questa relazione perdura, agli effetti misurati dopo un conflitto mondiale. Non tanto per la distruzione di infrastrutture e risorse materiali, quanto per la distruzione di un tessuto sociale, dell'economia non solo nazionale, del sistema dei servizi pubblici e privati. Il Quadrante Europa, con il suo respiro europeo e la leadership che mostra proprio nello scenario degli hub continentali dedicati allo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci “terrestri” (gomma – ferro), ha saputo meglio di ogni altro contesto, reagire con efficienza e flessibilità ai colpi della crisi sanitaria, che nel breve spazio di un paio di mesi si è trasformata in crisi economica e sociale mondiale.

Le dotazioni di infrastrutture e di servizi dell' Interporto di Verona si sono mostrate essenziali e resilienti rimarcando, proprio nel contesto emergenziale, tutta la valenza strategica del Quadrante Europa, proprio in virtù della dimensione europea che interpreta. I traffici delle merci, che inevitabilmente hanno subito una contrazione nel periodo di maggior pressione della crisi pandemica (aprile-maggio-giugno) non hanno comunque mai smesso di

concentrare, in Quadrante Europa, flussi in arrivo e partenza da moltissime destinazioni europee, trovando rilancio in tutto il centro-nord Italia. Stante il fatto che a Verona Quadrante Europa si concentrano ben 15 delle prime 20 aziende leader della logistica italiana. E non dimenticando che tutti i porti del Baltico, le aree industriali tedesche (Monaco, Colonia, Brema etc.), le piattaforme logistiche olandesi, belghe e scandinave, trovano a Verona lo sbocco per le loro merci. Garantendo anche nei mesi peggiori della crisi ad aprile – maggio 2020), quasi mille treni merci mese lavorati a Verona. Rendendo e marcando il ruolo strategico dell'intermodalità trans europea che vede Verona protagonista anche nell'emergenza.

Lo stesso dato consuntivo annuo del volume di traffico ferroviario delle merci trasportate (marcatore dello stato di salute di un economia continentale) da e per Verona Quadrante Europa, attestatosi in un quasi inaspettato – 9 % ca. rimarca la forza di reazione del Quadrante Europa anche a fronte di scenari di pesantissima crisi. Confermando altresì come, anche a fronte di tali contesti emergenziali, vinca il binomio ferro – gomma e vincano gli Interporti strategici, collocati su uno o più dei corridoi intermodali delle merci (TEN- T) che l'Europa ha disegnato.

#### **CENNI DEL QUADRO MACROECONOMICO.**

Relativamente all'anno 2020, la valutazione di come si inquadra il Quadrante Europa in un contesto macroeconomico, non sfugge agli esiti, ancora fortemente presenti della pandemia che ha travolto il nostro pianeta. Autorevoli osservatori dichiarano<sup><1></sup>“ *In piena emergenza Covid-19, si è registrato un importante calo dei volumi trasportati che ha sicuramente caratterizzato il primo semestre dell'anno 2020. Le necessarie diffuse e drastiche limitazioni,*

*su scala nazionale ed internazionale, alla mobilità di vettori, merci e passeggeri, hanno provocato una crisi nel Settore Logistica e Trasporto merci senza precedenti nella storia recente. Anche per gli effetti, ovviamente, del lockdown commerciale e industriale che dall'11 marzo 2020 ha gravato sul nostro Paese e che ha condannato a un drammatico blackout produttivo la maggior parte dei committenti delle imprese logistiche. Tuttavia, bisogna tenere a mente, che gli effetti della "pandemia economica" non si sono scagliati su una economia globale e nazionale florida e in salute. Lo stesso settore del trasporto e della logistica già proveniva da un 2019 molto delicato. Una serie di fattori, quali il rallentamento della locomotiva cinese, la guerra dei dazi, la Brexit, il clima di incertezza internazionale e le serie difficoltà nella produzione industriale europea, hanno inciso in misura significativa sugli indicatori economici e di fiducia del commercio globale con gravi ripercussioni ovviamente sul Vecchio Continente e sull'Italia."*

Verona ed il suo Interporto non sono sfuggite a questa analisi, nonostante la forza economica e strategica del Quadrante Europa che con l'espressione di una forte capacità resiliente ha saputo, per certi versi, limitare i danni e gettare le basi per un rilancio, da collocare già nei primi mesi dell'anno 2021.

#### **ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE**

L'esercizio relativo all'anno 2020 raccoglie nei suoi dati consuntivi, economici e operativi la forza della crisi pandemica vissuta. La misura del calo del traffico ferroviario generale, - 9 % ca il dato annuo, si è totalmente ripercossa sul valore della produzione aziendale. Confermando, ancora una volta, come l'attività primaria e determinante per le sorti economico

– finanziarie della Quadrante Servizi sia fortemente correlata ai risultati dell'attività ferroviaria e terminalistica che la stessa svolge in Quadrante Europa.

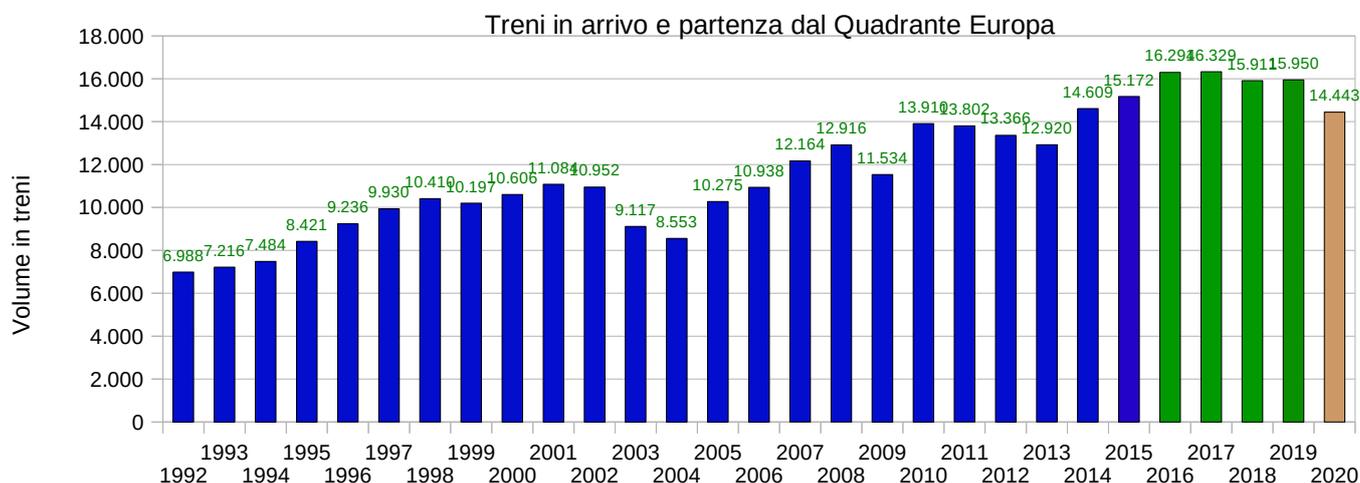
Anni di traffici record si sono tradotti in bilanci di esercizio prestigiosi; anni di crisi del traffico internazionale, ridimensionano invece la capacità di Quadrante Servizi di produrre utile di esercizio. Considerando che la qualificazione in servizi “essenziali”, quelli svolti da Quadrante Servizi, sempre operativa e pronta a soddisfare ogni esigenza, anche in periodi di lock down, non hanno consentito, alla Quadrante Servizi, di utilizzare degli ammortizzatori sociali come elementi per calmierare i costi fissi di esercizio.

Quelli in particolare del personale, che ha marcato, anche nei periodi di lock down, la sua presenza sempre con turni avvicendati nell'arco delle 24 ore giornaliere ormai sette giorni su sette la settimana.

Il mancato ricavo pari ad euro 786.283,00 ( -10,5 %) mostratosi a carico del settore ferroviario e terminalistico si è trasferito direttamente in mancato valore della produzione generale aziendale e quindi sulla misura del M.O.L. aziendale. Quest'ultimo ulteriormente appesantito dai costi, sostenuti per far fronte alle crisi epidemica, quali: l'acquisto di mascherine, gel igienizzanti, attività quotidiane di sanificazioni di spogliatoi e mezzi (locomotori ed auto) utilizzati per lavoro, si sono tradotti in 89.974,12 euro di costi che hanno contribuito a deprimere il M.O.L. aziendale.

---

<sup><1></sup> Osservatorio Congiunturale Trasporti dell'Ufficio Studi di Confetra.



*Grafico 1*

Merita un minimo di commento la serie storica, *Grafico 1*, ora proposta. L'immagine è eloquente. Il Traffico ferroviario del Quadrante Europa si è riallineato con quello osservato nell'anno 2014, l'anno che ha preceduto un rush positivo di crescita, a Verona, del traffico merci per ferrovia e che ha visto spiccare l'anno 2017 con numeri di record assoluto in quasi trent'anni di attività.

Ma il *Grafico 1* consente di agganciare anche altre determinanti osservazioni, legate ai periodi di crisi che si possono distinguere nel tempo; quasi trent'anni di attività ferroviaria e terminalistica rappresentano uno spaccato significativo di analisi.

La prima in ordine di , quella vissuta nel biennio 2002-2003, anno caratterizzato da un riordino del mercato dei soggetti identificati come imprese ferroviarie che trasportano treni merci da una stazione ad un'altra. Nel 2002 si assiste all'inesco di un percorso di liberalizzazione del mercato delle imprese ferroviarie ed al contempo, al fallimento del modello di gestione del cosiddetto "ultimo miglio ferroviario" di allora. Il calo, misurato da un anno al successivo, in

termini percentuali si è misurato pari al -16,75% e l'azione correttiva attivata dal sistema del Quadrante Europa (secondo semestre anno 2004) è stata quella di identificare la Vostra società come soggetto neutro, equilibrato, competitivo e indipendente dalle Imprese Ferroviarie, ossia come un unico operatore di manovra di ultimo miglio ferroviario, incaricandola di dar corso ad un percorso di riordino organizzativo e gestionale di questa fase determinate per il successo dell'intermodalità.

La seconda è coincisa con la grave crisi economica finanziaria che ha investito tutte le economie del nuovo e vecchio continente (scoppiata negli Stati Uniti nel 2008 e subito propagatasi nel 2009 in Europa). In questa circostanza, il settore delle logistica e del trasporto merci a Verona, ha marcato una incidenza negativa sui volumi di merci pari al - 11,% e l'azione correttiva messa in campo dal sistema del Quadrante Europa è stata quella di rendere disponibile nell' Interporto, a favore del mercato, una nuova infrastruttura terminalistica, l'impianto Quadrante Europa Terminal Gate o terzo modulo terminal.

La terza, quella pandemica, negli anni 2020 – 2021 , tutt'ora in atto e della quale abbiamo già delineato perimetri ed azioni, con il suo - 9 % ca è al momento, fra i tre periodi di crisi, la meno impattante sul sistema del trasporto delle merci. Forse perché nel tempo, come ampiamente indicato nelle pagine che hanno preceduto, la macchina del Quadrante Europa ha acquisito sempre più leader ship nello scenario europeo degli hub strategici “delle merci terrestri” che insieme all'effettivo grado di resilienza e adattamento hanno consentito di “*limitare i danni*”. Ciò illustrato, consente di delineare un auspicio; articolato su due fronti. Il confronto anno 2017 con anno 2020 evidenzia, una volta in più, l'emergenza vissuta nell'anno

2020, consentendo di comprendere, magari a chi opera nel mercato del trasporto delle merci per ferrovia, quale sia lo spazio da recuperare o messo a disposizione da Verona Quadrante Europa proprio al mercato e alla domanda di trasporto delle merci: un gap di quasi 2.000 treni merci, 60.000 spedizioni (U.TI: bilici, casse mobili, container, cisterne). In termini percentuali circa il 12,5 % pronto per essere colmato dal mercato. Valore quest'ultimo, così recita la storia, che potrebbe duplicarsi o addirittura triplicarsi al solo annuncio che in Quadrante Europa sarà allestito un nuovo impianto terminal, il più volte citato “*IV° modulo terminal*”.

\* \* \*

Fatta un' ampia premessa necessaria per inquadrare l'anno, possiamo proseguire l'analisi considerando il triennio di mandato Amministrativo, che scade proprio con la presentazione del bilancio posto oggi in valutazione.

Da sottolineare fin da subito, che il percorso intrapreso negli ultimi anni ha consentito non solo di raggiungere la totalità degli obiettivi programmati, ma anzi, al contempo, ha ulteriormente aumentato la dimensione e la sfera d'azione della società, sia in termini di numero di personale impiegato (ormai attestatosi in oltre novanta unità) ma soprattutto in termini di dimensioni organizzative, operative e quindi di responsabilità non solo gestionale, ma anche e soprattutto di programmazione e di strategia.

I servizi valorizzati e consolidati, in questi ultimo triennio, in ambiti così tanto diversi sono stati:

- **assistenza interportuale:** pensata e progettata come contenitore dove raccogliere l'insieme delle attività caratteristiche necessarie per il buon funzionamento del sistema Interporto,

spaziando, dall'assistenza tecnica in generale, alla gestione e al mantenimento in esercizio delle varie e diverse risorse rappresentate dalle infrastrutture di proprietà consortile:

11 piattaforme logistiche che formano il centro spedizionieri del Quadrante Europa, la nuova struttura denominata V2, il centro servizi, l'area del Centro Giovane Impresa, la pesa pubblica, l'archivio documentale, il deposito temporaneo dei rifiuti differenziati, il comparto P, in fase di completamento urbanistico.

Il sistema di controllo degli accessi ad altissimo contenuto innovativo e tecnologico, fiore all'occhiello di questo settore, ha elevato tutto il comparto della logistica tradizionale del Quadrante Europa, nonché ha fornito la possibilità di rendere al medesimo comparto un nuovo servizio identificato come Centro Gestione Emergenze. (C.G.E). Un punto di riferimento che solo nel 2020 ha visto transitare (filtrandone i titoli autorizzativi di merito), quasi 500.000 mezzi. Ma anche punto di partenza per la produzione di un'analisi prescrittiva che ha fornito elementi utili per il confronto diretto e costruttivo con i Signori concessionari insediati nell'area del Centro Spedizionieri, consentendo di creare, promuovere e condividere un processo decisionale guidato da dati registrati sul campo.

Diversi infatti sono stati i momenti di confronto con tali operatori, confermando il ruolo centrale di organo di gestione interportuale della Vostra società che ha saputo fornire informazioni e strumenti di gestione e controllo validi per gli operatori insediati nel comprensorio del Quadrante Europa, che ad oggi presenta un tasso di occupazione, con riferimento al Centro Spedizionieri che supera il 98%.

L'obiettivo è di realizzare una qualità di servizi che elevino l' Interporto Quadrante Europa facendolo uscire dalle logiche meramente immobiliari per farlo divenire la miglior scelta possibile per le aziende della filiera logistica.

Determinante l'implementazione, realizzazione e gestione del C.G.E per la scelta da parte di alcuni operatori non solo di insediarsi nel Centro Spedizionieri Interportuale ma addirittura di investire nello stesso (caso Bayerland - Gennaio 2017 ed E.c.m.s - giugno 2018 o addirittura la Corsi s.p.a. - anno 2011, che hanno acquistato l'immobile in concessione).

Si è consolidato così, nell'assistenza interportuale, un modello gestionale dei servizi interportuali attivati nel Quadrante Europa, apprezzato dai fruitori dei servizi stessi essendo realizzato secondo criteri di mercato e di economicità, potendo sfruttare nell'implementazione le notevoli economie di scala che solo la Vostra società, negli anni è riuscita a realizzare. Un solo dato è in grado di fornire la misura dell'economia di scala evidenziata: oltre 7.700 ore di impegno annuale del personale distribuite fra tecnici specializzati, informatici, amministrativi ed addetti al presidio delle infrastrutture (C.G.E – deposito temporaneo dei rifiuti differenziati) che quotidianamente assistono e garantiscono flessibilità operativa ed efficienza dei servizi resi. Per giunta contro dei costi, riconosciuti dai Sig.ri concessionari, calibrati a valori minimi ed immutati da oltre dieci anni.

Questi i motivi sostanziali per i quali tale modello di gestione è stato esplorato e valutato anche da altre realtà per certi versi simili. Pensiamo all'Interporto di Rovigo, all'area logistica di Valdarò (Mn) ed al suo porto fluviale.

<b>Ricavi maturati nel triennio dal Settore Assistenza Interportuale</b>				
<b>Tipologia attività</b>	<b>Anno 2018</b>	<b>Anno 2019</b>	<b>Anno 2020</b>	<b>TOTALI</b>
Lavori conto terzi	€ 400.698,20	€ 804.694,43	€ 500.162,26	<b>€ 1.705.554,89</b>
Gestione pesa Interportuale	€ 30.413,58	€ 29.174,52	€ 23.250,90	<b>€ 82.839,00</b>
Gestione archivio documentale	€ 58.132,72	€ 58.924,22	€ 59.010,77	<b>€ 176.067,71</b>
Gestione sale	€ 24.180,00	€ 6.150,00	€ 9.907,56	<b>€ 40.237,56</b>

**I servizi telematici.** Il confronto con il mercato non si è limitato solo alla fase ferroviaria e terminalistica, ma anche a quella che racchiude in sé tutti i servizi di natura tecnologica ed innovativi. La rete telematica interportuale, affidata ad un nuovo e specifico settore da poco istituito, il Settore “Ricerca e Sviluppo di nuovi progetti”, rappresenta la collezione del secondo gruppo di servizi strategici per un Interporto transnazionale. Anche in questo contesto, durante il corso del 2020, pur chiamati a rispondere ad aggressioni da parte dei vari protagonisti del mercato delle telecomunicazioni, nazionali ed internazionali, non sono mancate ideazioni e proposte di nuove attività. Una su tutte la fattiva proposta, nei confronti del Socio di maggioranza, Consorzio ZAI, proprietario dell’intero patrimonio telematico interportuale di essere attori ed attuatori di tutte le necessarie operazioni di controllo e di mantenimento in efficienza degli apparati attivi e passivi. Nonché, in relazione alla più che ventennale operatività degli apparati fisici e dei servizi annessi correlati con le dinamiche di sviluppo delle tecnologie informatiche telematiche e degli annessi apparati tecnologici, ad ideare, proporre e gestire un adeguato piano di manutenzione migliorativo ed evolutivo. Al fine questo, di garantire non solo tutte le operazioni di verifica dell’efficacia e della

funzionalità dei servizi di rete, ma anche un adeguato livello di conformità dell'intero patrimonio telematico e tecnologico in relazione anche alle variazioni normative o più in generale, dei processi informativi automatizzati, corredando il tutto da proposte di migliorie degli aspetti funzionali e delle applicazioni. Nel contesto del nuovo settore ricerca e sviluppo di nuovi progetti a respiro tecnologico, il Consiglio di Amministrazione, ha caricato anche tutte le iniziative ed attività che in perfetta sinergia sono sviluppate dagli altri settori aziendali e che inevitabilmente trovano nella rete telematica l'indispensabile dorsale tecnologica cui appoggiarsi per la loro realizzazione. La possibilità di disporre di risorse tecniche domestiche in grado di garantire il mantenimento in efficienza adeguato allo sviluppo delle necessità che la tecnologia insieme alla sua dinamica evolutiva, addirittura frenetica impone, lo si misura sicuramente in minori costi di gestione ma anche nella possibilità di dar corso ad iniziative progettuali determinanti. Un esempio ne è il progetto "Ediges", passato al vaglio nel maggio scorso, del Consiglio di Amministrazione, che disegna la possibilità di dotare Interterminal di uno strumento di gestione di tutte le fasi operative collegate al coordinamento ferro – gomma (il ruolo primario di un terminal intermodale), tracciandole e disponendo di un sistema di comunicazione che utilizzi protocolli standard europei, utili ed indispensabili per la gestione, da parte degli M.T.O. transnazionali, dell'intera catena logistica che governa il trasporto delle merci per ferrovia.

Da sottolineare che il continuo processo di adeguamento all'evoluzione tecnologica dei sistemi, ha consentito agli operatori (non solo interportuali) di disporre di tutto l'insieme dei più moderni ed affidabili sistemi di comunicazione e di interscambio dei dati: come le

piattaforme Web le più moderne, i sistemi Voip, Wireless, la sicurezza informatica più sofisticata, completata, da uno spazio Coworking attrezzatissimo.

Un centro di competenze, questo nuovo settore di Quadrante Servizi, che maturato nel tempo, ha potuto anche dedicarsi non solo all'innovazione tecnologica nell'ambito dei sistemi informatici ma anche all'applicabilità di questi ultimi nello sviluppo di sistemi di gestione a servizio della logistica e dell'intermodalità. Molte le aspettative riversate su questo nuovo asset, considerando che il successo atteso dallo sviluppo dello stesso potrà non solo contribuire in modo positivo ad incrementare i margini operativi del settore, ma anche contribuire in modo altrettanto determinante a qualificare l'eccellenza dei servizi fruibili in Quadrante Europa. Questo valorizzando una volta di più gli investimenti legati alle cosiddette funzionalità UIRNET (ossia la possibilità di realizzare nel Quadrante Europa un modello relativo all'implementazione delle nuove tecnologie telematiche- informatiche a servizio della sicurezza degli ambiti operativi, del controllo accessi, dei monitoraggi in genere e della salute sui luoghi di lavoro).

Non dimenticando l'opportunità di integrazione della struttura Verona Mercato con il network telematico interportuale.

<b>Ricavi maturati nel triennio dal Settore Ricerca e sviluppo e nuovi progetti</b>			
<b>Anno 2018</b>	<b>Anno 2019</b>	<b>Anno 2020</b>	<b>TOTALI</b>
€ 385.609,82	€ 381.096,89	€ 379.413,26	<b>€ 1.146.119,97</b>

**I servizi di manovra UNICA ferroviaria** sono svolti nell'intero comprensorio interportuale (Stazione del Quadrante Europa – Terminal intermodali di proprietà di R.F.I. (ex Cemat e

QETG, gestiti dalla società Terminali Italia S.r.l.) - Raccordo ZAI (Stab.to Hangartner, Centro Spedizionieri ,Stab.to Volkswagen Group)) anche in forza dell'attribuzione a Quadrante Servizi del ruolo di Gestore Comprensoriale Unico dell' Interporto veronese da parte di Rete Ferroviaria Italiana. Settore arricchito, anche da un efficace e da tutte le parti riconosciuto, efficiente, servizio terminalistico svolto, in Quadrante Europa, nell'ambito del terminal interportuale raccordato denominato “ Interterminal”.

In questo contesto si riscontra il ruolo di protagonista di Quadrante Servizi nell'identificare collaborazioni e partner ship (come il contratto di rete RilVe: rete Intermodale Logistica Verona) insieme al completo riordino contrattuale delle attività terminalistiche con i maggiori players del mercato.

Uno strumento, RilVe (efficacia 01.01.2018) che addirittura ha anticipato le valutazioni e le direttive emanate da A.r.t, l'Authority di Regolazione dei Trasporti (cfr. delibera n. 18 del 10.02.2017 – e delibera n. 130 del 30.09.2019) e che ha consentito di identificare ed allestire il ruolo di Gestore Unico a servizio del mercato del trasporto delle merci per ferrovia, rappresentando una determinate risposta alle regole ed alle normative, di nuova edizione. Delineando un potente strumento di coordinamento fra i vari players di un settore, quello ferroviario intermodale, molto eterogeneo: Imprese Ferroviarie, Terminalisti, M.T.O., Gestore dell'Infrastruttura. Ruolo da protagonista confermato anche dall'intensa azione associativa sviluppata nel contesto di Fer Cargo Manovra e Fer Cargo Terminal. Si è lavorato per dar corpo, sostanza e dignità al ruolo del cosiddetto “operatore di manovra ferroviaria”: soggetto

per certi versi, ancora sconosciuto ad oggi, per molti players del mercato, decisori e normatori ( M.I.T, A.N.S.F, A.R.T )<sup><2></sup>.

Mentre, come dimostra il modello di gestione di Verona e della sua fase ferroviaria e terminalistica, l'operatore di manovra ferroviaria rappresenta un soggetto cardine di un'intera e complessa catena logistica a supporto dello sviluppo e dell'efficienza dell'intermodalità ferro – gomma.

In tale contesto si cala anche la decisione del Consiglio di Amministrazione di approvare sia l'allestimento della sala operativa ferroviaria del Quadrante Europa (da dedicare alla realizzazione di una determinante azione di coordinamento fra tutti gli attori della filiera che contribuiscono alla realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario), che quella di dotare la Quadrante Servizi di un sistema di gestione ( S.G.S) dell'esercizio ferroviario certificato da A.N.S.F.

E' noto che la Quadrante Servizi opera nel settore ferroviario sotto il Sistema di Gestione della Sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana. La normativa di riferimento è in continua evoluzione e le regole dettate dall'Europa hanno e avranno, anche in futuro, un impatto influente anche per la Vostra Società . Un esempio ne è lo stato evolutivo della abilitazioni ferroviarie che sono soggette a continui cambiamenti, il che significa essere costantemente informati e formati per poter gestire il cambiamento.

Uno strumento operativo e gestionale, l'S.G.S in proprietà, che non solo qualifica Quadrante Servizi ma la rende autorevole strumento di efficienza a sostegno della competitività e qualità dell'intero sistema ferroviario e terminalistico del Quadrante Europa, candidando la stessa

quale partner di tutte le imprese ferroviarie operanti nel Quadrante Europa e fornendo loro anche un utile volano di sviluppo della loro attività e competitività, in un mercato regolato ed al contempo molto aggressivo.

L' S.g.S di Quadrante Servizi diventerà anche quel titolo di eccellenza che porterà a qualificare l' articolato servizio di ultimo miglio ferroviario dell' intero Quadrante Europa rendendo il nostro complesso logistico appetito al mercato anche a fronte di molte azioni ed iniziative che ruotano a pochi chilometri da Verona. Senza dimenticare, parallelamente al percorso di certificazione, anche l'adeguamento ai dettami di ANSF del parco locomotive di proprietà. Un soggetto efficiente ed autorevole protagonista di un settore strategico per lo sviluppo del Quadrante Europa, come ha dimostrato essere Quadrante Servizi, non può prescindere dal porsi verso il mercato con un altrettanto adeguato ed efficiente parco macchine. Questo il motivo dell'indirizzo del Consiglio di Amministrazione di dar corso alla pianificazione di un riordino e ammodernamento delle locomotive ferroviarie, indispensabili strumenti di lavoro visti gli obiettivi fissati nell'indirizzo di rendere servizi sempre più qualitativi.

Se l'anno 2019 ha messo le basi per poter far crescere il settore: è stato infatti l'anno del record storico del traffico ferroviario del combinato, il core business di un Interporto terrestre con ben 14.090 convogli lavorati, dei quali, 2.800 (ca. il 20%) in Interterminal, il 2020, nonostante la crisi pandemica, non lo ha certo demolito ma ha solo un po' rallentato la ricerca delle giuste

---

☞ *M.I.T : ministero Infrastrutture e Trasporti;*

*A.N.S.F : Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria, oggi A.N.S.F.I.S.A;*

*A.r.T: Autorità Regolazione dei Trasporti.*

risposte gestionali ed infrastrutturali che il sistema del Quadrante Europa deve fornire. Una su tutti la realizzazione del nuovo IV° modulo intermodale, adeguato agli standard europei. Al di là della crisi pandemica dell'anno 2020, in Quadrante Europa, il record storico di traffico ferroviario è stato comunque osservato. Era il 2017 ed il volume totale di treni lavorati si era attestato in ben 16.329 convogli. <sup><sup>

<b>Ricavi maturati nel triennio dal Settore Ferroviario e Terminalistico</b>				
<b>Tipologia attività</b>	<b>Anno 2018</b>	<b>Anno 2019</b>	<b>Anno 2020</b>	<b>TOTALI</b>
<b>Manovra primaria</b>	€ 3.233.748	€ 3.202.258	€ 2.906.196	<b>€9.342.020</b>
<b>Manovra accessoria</b>	€ 283.678	€ 283.678	€ 283.678	<b>€851.034</b>
<b>Manovra di Raccordo e attività terminalistica</b>	€ 3.324.152	€ 3.731.647	3.241.426	<b>€10.297.225</b>

La sintesi descritta delle tre macro aree ove opera la Quadrante Servizi ha avuto come naturale conseguenza l'espansione, insieme ai servizi stessi, anche delle professionalità del personale, ovviamente molto diverse da settore a settore, aumentando, inevitabilmente, sia le quotidiane problematiche che debbono essere affrontate nella complessa ed interdisciplinare gestione della società, ma soprattutto richiedendo, come naturale evoluzione di un processo di consolidamento operativo, la ricalibrazione dell' impianto organizzativo societario. Tutto ciò a tutela della non dispersione del know how aziendale raggiunto, così da canalizzarlo al meglio in alvei chiari e precisi attraverso un altrettanto chiaro, preciso e condiviso percorso strategico.

---

<sup> Per una analisi di dettaglio del traffico ferroviario del Quadrante Europa si rimanda all'Allegato C della presente relazione.

Da identificare e consolidare, fissando così nuovi compiti, e alzando in maniera lungimirante il livello dei traguardi e conseguentemente delle responsabilità. La riformulazione o meglio la ricalibrazione dell'impianto organizzativo societario è divenuto quindi momento essenziale affinché fosse possibile dotare la società di un indispensabile strumento interdisciplinare (e quindi di conoscenza) necessario per programmare futuri scenari e sviluppi. <sup><4></sup>Ovvia, quindi, l'importanza del lavoro fin qui intrapreso dal Consiglio di Amministrazione chiamato a dar contenuto in termini di argomentazioni, scenari, analisi, valutazioni e soprattutto decisioni. Altrettanto lungimirante ed indispensabile la scelta dei Signori Soci che dal dicembre 2017 hanno valutato necessario dotare la Quadrante Servizi di una governance collegiale. <sup><5></sup>

\* \* \*

I ricavi complessivi sviluppati nel 2020 si attestano ad un totale di euro **€ 8.798.778**.

In uno sguardo d'insieme che raccoglie dati dell'ultimo triennio si osservano i seguenti valori :

	<b>Utile Lordo</b>	<b>Utile Netto</b>	<b>Valore produzione</b>	<b>Patrimonio netto <sup>&lt;q&gt;</sup></b>
<b>Anno 2018</b>	€ 308.428,50	€ 154.717,50	€ 8.964.901,01	€ 4.145.082,94
<b>Anno 2019</b>	€ 452.529,00	€ 301.185,42	€ 9.652.073,00	€ 4.299.801,00
<b>Anno 2020</b>	€ 171.367,00	€ 168.361,00	€ 8.798.778,00	€ 4.600.985,86

<sup><q></sup> Consistenza al 31.12.2020

<sup><4></sup> Vedere organigramma funzionale aziendale.

<sup><5></sup> Disposto Decreto Legislativo n. 100 del 16.06.2017 .

Completa il quadro informativo una tabella di riepilogo dei rapporti economici intercorsi nel corso di triennio di mandato amministrativo, con il socio di Maggioranza e controllo Consorzio ZAI. Si specifica che i dati economici registrati nella tabella che segue rappresentano valori al netto delle cosiddette partite di giro.

	<b>Ricavi</b> per attività e servizi svolti a beneficio del <b>Socio di Maggioranza</b>	<b>Costi</b> sostenuti per canoni di concessioni. <b>Beneficiario Consorzio ZAI</b>	<b>Costi</b> sostenuti per contributi ad attività di manutenzioni straordinarie su beni di proprietà Consorzio ZAI. <b>Beneficiario socio di maggioranza Consorzio ZAI.</b>
<b>Anno 2018</b>	€ 262.885,07	€ 270.039,48	€ 0,00
<b>Anno 2019</b>	€ 268.448,50	€ 258.450,56	€ 187.155,54
<b>Anno 2020</b>	€ 182.979,55	€ 249.090,62	€ 68.436,13
<b>Totali di periodo</b>	<b>€ 714.313,12</b>	<b>€ 777.580,66</b>	<b>€ 255.591,67</b>

## ***CERTIFICAZIONI – GESTIONE DELLE RISORSE UMANE***

### ***Organismo di Vigilanza (O.d.V)***

La difficile situazione pandemica vissuta lungo tutto il corso del 2020, non è comunque riuscita a fermare il percorso di crescita della Vostra società che nell'anno appena conclusosi, ha saputo cogliere importanti obiettivi.

Già nei primi mesi dell'anno ha trovato concretezza e formalità l'accordo sindacale di secondo livello. Dopo un percorso di confronto con le organizzazioni sindacali di categoria durato più di un anno, si è arrivati, con soddisfazione, alla condivisione della stesura finale del nuovo accordo integrativo che contempla, tra i vari aspetti migliorativi, anche l'introduzione del riconoscimento di un'innovativa formula di welfare aziendale per tutti i dipendenti.

In controtendenza rispetto ad un quadro economico europeo ove la pandemia da coronavirus ha avuto quale effetto la perdita di tanti posti di lavoro, Quadrante Servizi è riuscita nel corso dell'estate ad integrare il proprio organico con sette addetti part time per garantire l'attività di manovra, non prima di aver predisposto per loro un opportuno corso formativo per l'ottenimento delle abilitazioni necessarie all'esercizio dell'attività. Competenza e determinazione del personale si sono rilevati, fattori essenziali di svolta per riuscire a raggiungere, nonostante i limiti imposti dal contesto esterno, i traguardi prefissati.

Il dialogo, il confronto e la condivisione con il personale si sono rilevati elementi chiave per la gestione del rischio pandemico in azienda, che si è riusciti a governare, con successo, garantendo al contempo continuità aziendale e salute e sicurezza di tutti i lavoratori.

Attraverso la creazione di un Comitato per la Gestione dell'emergenza, costituito dai rappresentanti aziendali dei lavoratori, si è riusciti a valutare periodicamente la situazione pandemica in azienda, tarando quindi al meglio le relative azioni correttive e migliorative da mettere in atto.

Fondamentale è stato ancora una volta il ruolo dell'Organismo di Vigilanza che per il tramite del suo Presidente, ha supportato e coadiuvato l'azienda non solo nella verifica costante dell'adeguatezza dell'assetto organizzativo ai dettami del D.Lgs 231/2001 ma altresì nella valutazione del rischio pandemico.

L'analisi del contesto e la valutazione del rischio aziendale rappresentano oggi un must di ogni singolo aspetto della gestione aziendale.

Il recente D.Lgs 14/2019 relativo alla gestione del codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, ad esempio, ne rappresenta l'implementazione nell'ambito economico-finanziario.

Nel corso del 2020 Quadrante Servizi ha applicato le verifiche previste dal sistema di alert del D.Lgs. n. 14/2019 facendo emergere una sussistenza dell'equilibrio economico-finanziario nonché una totale assenza di indizi di crisi.

Altro fattore di successo dell'anno 2020 è rappresentato dalla nuova certificazione ottenuta secondo la norma UNI ISO 45001 "Sistema di gestione sulla salute e sicurezza sul lavoro", norma che pone l'accento sull'analisi del rischio e del contesto e sul coinvolgimento del personale.

Ancora un volta l'audit integrato svoltosi nel mese di novembre in modalità "da remoto" ha certificato la bontà del sistema di gestione aziendale affermandone importanti punti di forza quali la consapevolezza e la competenza delle risorse impegnate, il controllo sulla catena di fornitura e la gestione dell'attività formativa.

Dati questi, che per la consueta trasparenza con cui opera la Vostra società, sono resi disponibili sul portale web aziendale, fornendo un quadro complessivo sulla gestione amministrativa dell'azienda ed ottemperando al disposto art. 22 del D.Lgs 175/2016.

#### **CONCLUSIONI - OBIETTIVI FUTURI**

Il Consiglio di Amministrazione di Quadrante Servizi non si è limitato solo ad affrontare i temi ed argomenti sopra delineati.

Molte infatti delle iniziative affrontate nel corso dell'anno 2020 pur sconquassato dalla crisi pandemica, hanno riguardato sia la pianificazione di nuovi obiettivi di sviluppo che spunti per un confronto anche innovativo con il Socio di maggioranza, Consorzio ZAI, per la crescita del complesso dell'intero Interporto.

Infatti già nel corso del biennio 2018 - 19 si erano raccolte le molte sfide che si riversano su un comprensorio logistico come è il Quadrante Europa, allo scopo del suo mantenimento efficiente, competitivo e di qualità.

Ciò a fronte delle analisi seguenti:

-) mercato del trasporto delle merci;

-) sviluppo, per certi versi ancora in essere, delle modalità di trasporto;

-) sviluppo del fare “logistica”.

Valutando, nel corso dell'anno 2020, pur nell'ingombro pandemico le dinamiche di questi aspetti in confronto ad alcuni protagonisti del loro successo.

1. Rete Ferroviaria Italiana e Consorzio ZAI. E' stato chiesto loro di poter far sintesi sul progetto di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e terminalistiche del Quadrante Europa (nuove capacità e treni merci lunghi 750 m a standard europeo).

2. Rumors manifestatisi già nel 2019 nel 2020 sono divenuti fatti concreti. Si tratta di azioni di ideazione e realizzazione di aree intermodali e logistiche a pochi chilometri da Verona (Distric Park nell' area Vigasio e Terminal intermodale di Isola della Scala ). A Vigasio, Honda Logistics ha trasferito il proprio hub territoriale, lo stesso sta compiendo la LIDL (grande distribuzione) e la Arcese (operatore logistico).

La società Autostrada A22 sta lottando per poter continuare a gestire la concessione dell'autostrada del Brennero, scaduta nel lontano 2014.

3. Lo sviluppo annunciato del Porto di Valdaro (Mantova) e dell'annessa area della logistica da annuncio si è trasformato in concretezza con l'iniziativa di dotare Valdaro di una piattaforma intermodale ferroviaria.

4. Lo sviluppo del Polo delle merci nazionale affidato, nelle strategie attuative, alla galassia Merci Italia (Gruppo F.S.).

5. il potenziamento di altre aree poste non lontano da Verona quali il Terminal ferroviario di Brescia scalo, Pordenone, di Piacenza, Novara. Tutte iniziative che vedono la firma autorevole

di Hupac, l'M.T.O.<sup><6></sup> svizzero che insieme a Kombiverkher (tedesco) condividono e gestiscono lo sviluppo dell'intermodalità ferro – gomma europea.

Tutti scenari che hanno indicato la forte necessità, da parte del Consiglio di Amministrazione, di dar corso, ad un'opera di analisi e verifica puntuale degli stessi, allo scopo di garantire, alla nostra Società, consolidamento ma soprattutto capacità di sviluppo.

Temi notevoli che, verificati, analizzati e valutati hanno già prodotto dei risultati concreti o comunque pianificati.

Sul tema di adeguatezza della struttura organizzativa, per esempio, si è già descritto. Essa risulta coerente sia con il riordino contrattuale nel settore core della nostra società (contratti quadro con Volkswagen group Italia, Hangartner Terminal, kombiverkher, Merci Italia Logistic), che con i nuovi rapporti contrattuali con il socio di Maggioranza. Discussi e pianificati con l'obiettivo di centrare al meglio le competenze le responsabilità ed il perimetro d'azione di Quadrante Servizi.

Strumenti informatici innovativi, sala operativa, performance di assoluto prestigio misurate nella gestione di Interterminal (che pur investito dalla pesante azione della crisi pandemica ha mantenuto per tutto il corso dell'anno 2020 una efficienza terminalistica superiore al fattore 2)<sup><7></sup> rappresentano quell'insieme di presupposti base per poter candidare la Quadrante Servizi al ruolo di attore principale nel dar vita e contenuto alla responsabilità di Gestore Unico del Quadrante Europa, magari sollevando da tale incombenza RilVe. Attraverso questi presupposti si sta anche preparando la strada alla possibilità di aggregare in Q.E.T.G (e quindi nel binomio R.F.I. - Consorzio ZAI) non solo il ruolo di project manager delle attività di potenziamento

infrastrutturale del Quadrante Europa con lo scopo della realizzazione dei lavori utili alla lavorazione di treni da 750 metri di lunghezza, ma anche alla definizione di un modello di gestione dell'attività ferro-terminalistica di tutto il Quadrante Europa. Avendo capito che il futuro sviluppo del Quadrante Europa sarà legato inevitabilmente all'evoluzione del trasporto combinato (non solo trans nazionale ma anche domestico). Ossia dar corso, assieme alle nuove infrastrutture, anche alla sfida sulla riorganizzazione del cosiddetto "ultimo miglio ferroviario e terminalistico" e quindi anche all'identificazione di un modello organizzativo creato a servizio di un mercato con diversi attori e protagonisti del trasporto ferroviario delle merci che operano con dinamiche di business per taluni aspetti diverse. Quadrante Servizi nel suo percorso di consolidamento in questo specifico settore potrà quindi candidarsi come riferimento unico, nel Quadrante Europa, al riordino gestionale ed anche infrastrutturale del Quadrante Europa non prescindendo, nel farlo, dal condividere idee, azioni, decisioni con i due soggetti strategicamente dominanti nel comprensorio: Consorzio ZAI e Rete Ferroviaria Italiana. Sono loro i garanti dello sviluppo del Quadrante Europa non solo dal punto di vista infrastrutturale, ma anche in termini di modello di gestione. Quadrante Servizi si è quindi fatta carico, con consapevolezza, di poter cogliere al meglio, per il suo futuro tale scenario. Il Consiglio di Amministrazione ha così delineato un quadro d'approccio e di sintesi che raccoglie strategie, indicazioni di A.R.T., competenze, competitività che consente di salvaguardare in Quadrante Servizi (almeno nel contesto dell' Interporto di Verona) la sua operatività o meglio il suo riconoscimento come soggetto indispensabile ed unico, inserendolo in un profilo di strategia di medio lungo periodo affinché lo sviluppo del Quadrante Europa

non possa prescindere da un modello organizzativo che preveda un operatore unico di manovra: Quadrante Servizi.

Quindi l'azione svolta dal Consiglio di Amministrazione della Vostra Società ha fornito con chiarezza una risposta di adeguatezza, anche in termini di composizione sociale auspicando l'apertura del capitale sociale ad altre prestigiose realtà che nello scenario del trasporto merci per ferrovia interpretano il ruolo di protagonisti strategici a livello europeo. Tracciando al tempo stesso il futuro sviluppo di Quadrante Servizi e per certi versi del Quadrante Europa, anche a fronte di iniziative che si stanno delineando al di fuori del Quadrante Europa stesso e che, se non gestite, potrebbero trasformarsi in minacce allo stesso sviluppo dell' Interporto.

E' doveroso pertanto auspicare che il Socio di Maggioranza, Consorzio ZAI si elegga a coordinatore e regista della molteplicità di azioni potenzialmente sinergiche che possono essere attivate anche proprio con realtà vicine che ad oggi stanno testando e valutando l'opportunità di affacciarsi al mercato del trasporto delle merci (vista la prospettiva di forte incremento dovuta alla realizzazione del tunnel ferroviario del Brennero) come Isola della Scala e l'idea di terminal ferroviario, il Porto fluviale di Mantova e l'annessa area della logistica, l'impianto di Sona, il riordino dell'attività di Trento (Interbrennero). Non dimenticando anche l'auspicio che il Consorzio ZAI si facesse interlocutore primario con chi sta governando lo sviluppo del Polo Nazionale delle Merci (Merci Italia Logistics) per fare in modo che scelte strategiche di questo ultimo non abbiano a penalizzare lo sviluppo futuro del Quadrante Europa. E' del tutto evidente come emerga con forza determinate, per lo sviluppo del corridoio intermodale delle merci trasportate per ferrovia, il ruolo di un player dominante

dal Brennero a Mantova, sottolineando così come possa divenire significativa allo scopo, la presenza della società S.T.R Brennero Trasporto Rotaia S.p.a. nella compagine sociale di Quadrante Servizi.

L' Interporto Quadrante Europa di Verona non trova simili nel tessuto economico produttivo nazionale ed a livello locale rappresenta un soggetto determinante alla vita economica e per lo sviluppo di un'intera città e del suo indotto e tessuto d'impresa che necessita di uno sbocco per le merci verso i mercati internazionali, confermandone quindi, per il traffico delle merci, il suo nativo respiro europeo. Il percorso di crescita e sviluppo che si pone per Quadrante Servizi risulta alquanto impegnativo. Si tratta di essere, se non protagonista, almeno attore nell'allestimento e nella messa a punto di un modello organizzativo della gestione dell'ultimo miglio ferro - terminalistico che identifichi risposte "ottime" per gli interlocutori dello stesso nel rispetto dello sviluppo e della competizione di tutti. Questo lo scenario che il Consiglio di Amministrazione ha disegnato e che consegna al termine di un periodo di mandato amministrativo. Lo sviluppo strategico della società con precisi obiettivi i quali, rivolti principalmente alla valorizzazione del know how aziendale e fermi i principi di integrazione ed armonizzazione con i traguardi già raggiunti, così si concretizza:

-individuare e definire i contributi di Quadrante Servizi e del sistema ZAI alla ideazione, definizione e sviluppo degli elementi fondanti il piano nazionale della logistica, per giunta capitolo determinante del cosiddetto Recovery Plan (PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). Il più importante Interporto italiano, quello nostro, che per il livello dei servizi erogati è stato riconosciuto leader a livello europeo <> non può mancare nell'apportare il

proprio indispensabile contributo ai tavoli tecnico-politici che discuteranno del ruolo strategico che la logistica e la mobilità delle merci in generale dovranno recitare, nei prossimi anni, affinché si possa completare quell'indispensabile recupero di competitività per le nostre aziende manifatturiere.

-La cura del ferro <9>, da iniziale slogan si sta trasformando giorno per giorno in un' importante e determinante iniziativa per lo sviluppo, a livello paese, del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Il Quadrante Europa, il Consorzio Zai e la Quadrante Servizi non possono essere o rimanere spettatori di queste ideazioni. Per ruolo, per realtà infrastrutturali che rappresentano, per bacino di influenza e mercato rappresentato, debbono necessariamente essere protagonisti nel dare il proprio contributo ai tavoli di sviluppo e di confronto sul tema.

\* \* \*

A conclusione di questa relazione, è doveroso un apprezzamento al personale. E' determinate sottolineare che i risultati ottenuti sono il frutto dell'impegno profuso da tutto il personale che con efficienza, collaborazione e spirito d'iniziativa svolge al meglio le proprie mansioni. Per la natura di Quadrante Servizi ed il contesto in cui opera, il contributo che il personale tutto, sa e saprà dare per affrontare, insieme al Consiglio di Amministrazione ed ai Soci, non solo le fasi anche riorganizzative, ma anche le sfide e gli obiettivi pianificati, sarà sempre più determinate per il successo degli stessi. Grado di abnegazione, di collaborazione, di professionalità che emerge ed emergerà nei prossimi mesi, per certi versi sicuramente complicati (quasi e come quelli vissuti nel contesto della pandemia da Corona Virus), sarà garanzia di continuità

aziendale nel solco dell'efficienza sempre dimostrata negli anni, o meglio la conferma: Quadrante Servizi, l'anima del Quadrante Europa.

Il progetto di bilancio che si presenta all'attenzione dell'Assemblea dei Soci rispecchia chiaramente sia l'andamento della gestione caratteristica e finanziaria funzione dei pesanti effetti della crisi che gli elementi di differenziazione con gli andamenti degli esercizi precedenti. La chiusura dell'esercizio al netto delle imposte, presenta un saldo attivo **di euro 168.361,00** con proposta di accantonamento a riserva straordinaria.

Verona, 13 Aprile 2021

*Il Consiglio di Amministrazione*  
*Il Presidente Elio Nicito*

---

<6> *M.T.O : Multimodal Transport Operator.*

<7> *Vedere Allegato C. Il Traffico ferroviario e Terminalistico Anno 2020.*

<8> *Studio Aprile 2020 società degli interporti tedeschi D.G.G. .*

<9> *Rifusione ferroviaria IV° pacchetto cf. D.l.gs n. 112 – 2015) e Direttiva U.E. n. 34-2012.*

## INDICATORI DI RISULTATO

Gli indicatori di risultato consentono di comprendere la situazione, l'andamento ed il risultato di gestione della società.

Gli indicatori di risultato presi in esame sono quelli "finanziari", i quali forniscono un insieme di misure quantitative che riflettono eventuali fattori critici e di successo della società e misurano i progressi relativi ad uno o più obiettivi. Gli indicatori presi in esame, quindi, sono:

- indicatori economici;
- indicatori patrimoniali (o di solidità);
- indicatori di liquidità.

<b>INDICATORI ECONOMICI</b>	<b>31/12/18</b>	<b>31/12/19</b>	<b>31/12/20</b>
ROE - (Return on Equity)	3,66 %	6,77 %	3,59%
ROI - (Return on Investment)	6,78 %	10,11 %	3,83 %
ROS - (Return on Sales)	1,73 %	3,12 %	1,91 %
EBIT - (earnings before interest and tax)	553.369,00 €	452.562,00 €	169.192,00 €
EBITDA - (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)	2.915.452,00 €	1.566.390,00 €	764.841,00 €
<b>INDICATORI PATRIMONIALI</b>	<b>31/12/18</b>	<b>31/12/19</b>	<b>31/12/20</b>
Indice di autonomia patrimoniale	55,80 %	57,96 %	66,14 %
Indice di copertura delle immobilizzazioni	303,46 %	247,68 %	233,38 %
<b>INDICATORI DI LIQUIDITA'</b>	<b>31/12/18</b>	<b>31/12/19</b>	<b>31/12/20</b>
Indice di liquidità primaria	3,20	3,23	2,46
Indice di liquidità generale	3,20	3,20	3,20

Per la descrizione del significato e della modalità di calcolo degli indici suesposti, si rinvia a quanto indicato nell'Allegato A della presente relazione di cui è parte integrante.

### **INFORMAZIONI SUI PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE**

In questa parte della presente relazione, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 2428 del codice civile, si intende rendere conto dei rischi che possono produrre effetti negativi in ordine al perseguimento degli obiettivi aziendali.

I rischi presi in esame sono analizzati distinguendo quelli finanziari da quelli non finanziari e non identificando o aggiungendo altre considerazioni rispetto a quelle proposte a tema di rischio pandemico. Pertanto in coerenza con quanto esposto negli anni passati ci si limita ad analizzare quelli classificati in base alla fonte di provenienza del rischio stesso. Per il rischio esterno pandemico, come specificato si fa riferimento a quanto già esposto ed a quanto evidenziato in sede di nota integrativa. I rischi così individuati saranno ricondotti in due macro-categorie: rischi di fonte interna e rischi di fonte esterna, a seconda che siano insiti nelle caratteristiche e nell'articolazione dei processi interni di gestione aziendale ovvero derivino da circostanze esterne rispetto alla realtà aziendale.

#### **1 Rischi non finanziari**

Rimandando alla definizione dei rischi non finanziari di fonte interna definiti **nell'allegato B** della presente relazione ed esaminati i possibili rischi che un'azienda può annoverare tra quelli interni, si può affermare che anche per l'esercizio 2020 le motivazioni ed i presupposti che hanno permesso tale risultato negli esercizi passati, si sono mantenute anche per quello di cui alla presente relazione.

Tali motivazioni risiedono principalmente, si ricorda, nella tipologia dei servizi forniti e nella preparazione richiesta dai nostri dipendenti anche per quanto attiene lo sviluppo

dei processi, come certificato dagli attestati di cui alle certificazioni rilasciate alla Vostra società.

Rimandando alla definizione dei rischi non finanziari di fonte esterna definiti **nell'allegato B** della presente relazione, si specifica che qui risiedono gli elementi di rischio maggiori per la Vostra società, ma al contempo risultano essere elementi non controllabili direttamente sia perché non abbiamo una attività unica in mercato ben definito, sia perché ad oggi non vi è una concorrente con cui poter misurare i risultati ottenuti ed infine perché gli altri elementi sono per loro natura incontrollabili da un'impresa come Quadrante Servizi.

## **2. Rischi finanziari**

Ai sensi dell'art. 2428 del codice civile, punto 6-bis, si attesta che nella scelta delle operazioni di finanziamento e di investimento la società ha adottato criteri di prudenza e di rischio limitato e che non sono state poste in essere operazioni di tipo speculativo.

La società, inoltre, non ha emesso strumenti finanziari e non ha fatto ricorso a strumenti finanziari derivati.

## **3. Politiche di risposta e di riduzione dei rischi**

Ad oggi non sono state preventivate misure per controllare il rischio mercato cui siamo comunque indirettamente sottoposti: rimane però da precisare che Quadrante Servizi ha sempre cercato, e certamente potrà essere una possibilità di contenimento del rischio, di diversificare le proprie attività al fine di non essere vincolata a settori determinati in modo da poter frazionare il rischio cui è sottoposta l'attività nel suo complesso. Tale politica ha fino ad oggi prodotto i risultati attesi, tanto più che dal 2010 ad oggi l'attività nel suo complesso ha risentito in misura relativamente marginale delle dinamiche che hanno governato i vari cicli economici internazionali e nazionali.

## **INFORMAZIONI RELATIVE ALLE RELAZIONI CON L'AMBIENTE**

Il codice civile richiede che l'analisi della situazione e dell'andamento della gestione, oltre ad essere coerente con l'entità e la complessità degli affari della società, contenga anche “nella misura necessaria alla comprensione della situazione della società e dell'andamento e del risultato della gestione, gli indicatori di risultato finanziari e, **se del caso**, quelli non finanziari pertinenti all'attività specifica della società, comprese le informazioni attinenti all'ambiente e al personale”.

Come si evince dalla norma sopra riportata, il codice civile impone agli amministratori di valutare se le ulteriori informazioni sull'ambiente possano o meno contribuire alla comprensione della situazione della società.

Il Consiglio di Amministrazione ritiene che le informazioni relative alle relazioni con l'ambiente e al personale non contribuiscano significativamente, oltre a quanto già accennato nei precedenti capitoli della presente relazione, alla comprensione della situazione della società e del risultato della gestione.

In ogni caso dette informazioni saranno rese ogni qualvolta esisteranno concreti, tangibili e significativi impatti ambientali, tali da generare potenziali conseguenze patrimoniali e reddituali per la società.

Si ritiene comunque di fornire alcune brevi indicazioni seppur a mero titolo informativo, specificando che il costo sopportato nel 2020 relativamente al mantenimento del sistema di gestione integrato (certificazione ISO 45001 in materia di salute e sicurezza dei lavoratori dei luoghi di lavoro - UNI EN ISO 9001 e Etica d'impresa SA8000) è pari ad euro 4.912,42.

## **ALTRE INFORMAZIONI EX ART. 2428 C.C.**

### **Ricerca e sviluppo**

Ad oggi non sono in corso attività di Ricerca e Sviluppo di nuovi processi in Quadrante Servizi.

### **Rapporti con imprese controllanti, controllate o collegate**

**Quadrante Servizi non fa parte di un gruppo, tuttavia si segn**ala che al 31 dicembre 2020 la Vostra Società vanta un credito a breve nei confronti di Consorzio Z.A.I., socio di maggioranza e controllante di Quadrante Servizi S.r.l., pari ad € 421.846,11.

L' ammontare totale di tale credito è stato al 100,00 % riscosso alla data del 01/03/2021. I rapporti in corso derivano tutti dalla normale attività contrattuale che Quadrante Servizi svolge nei confronti di Consorzio ZAI.

### **Azioni proprie**

Il capitale sociale è formato non da azioni ma da quote trattandosi di S.r.l.

### **Operazioni su operazioni proprie**

Come sopra indicato, non vi sono azioni.

**ALLEGATO A**  
**ALLA RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**  
**AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2020**

**DEFINIZIONI:**

**INDICATORI FINANZIARI DI RISULTATO**

Con il termine indicatori finanziari di risultato si definiscono gli indicatori di prestazione che vengono “costruiti” a partire dalle informazioni contenute nel bilancio e possono essere suddivisi in:

- indicatori economici;
- indicatori patrimoniali (o di solidità);
- indicatori di liquidità.

Gli indicatori finanziari hanno la caratteristica di essere sufficientemente standardizzati: la definizione di grandezze come l'utile o il risultato operativo, infatti, è basata su norme, proprio per la valenza esterna che hanno i documenti di bilancio alla base del loro calcolo.

Infine, occorre chiarire che la dottrina usualmente suddivide gli indicatori in margini (valori assoluti) e quozienti (valori relativi) ma, spesso, entrambe le tipologie di indicatori vengono comunemente definiti come “**indici**”; per facilità di comprensione, pertanto, anche in questo documento si farà riferimento ai termini utilizzati nel linguaggio comune.

**1 – Indicatori economici**

**ROE - (Return on Equity)**

L'indicatore di sintesi della redditività di un'impresa è il ROE ed è definito dal rapporto

tra:

Risultato netto dell'esercizio / Patrimonio netto medio del periodo.

Rappresenta la remunerazione percentuale del capitale di pertinenza degli azionisti (capitale proprio). E' un indicatore della redditività complessiva dell'impresa, risultante dall'insieme delle gestioni operativa, finanziaria, straordinaria e tributaria.

#### **ROI - (Return on Investment)**

Il ROI (Return on Investment), è definito dal rapporto tra:

Risultato operativo Totale / Investimenti operativi medi del periodo.

Rappresenta l'indicatore della redditività della gestione operativa: misura la capacità dell'azienda di generare profitti nell'attività di trasformazione degli input in output.

#### **ROS - (Return on Sales)**

Il ROS (Return on Sales), è definito dal rapporto tra:

Risultato operativo / Fatturato.

E' l'indicatore più utilizzato per analizzare la gestione operativa dell'entità o del settore e rappresenta l'incidenza percentuale del risultato operativo sul fatturato (o eventualmente sul valore della produzione). In sostanza indica l'incidenza dei principali fattori produttivi (materiali, personale, ammortamenti, altri costi) sul fatturato.

#### **EBIT -(earnings before interest and tax)**

L'EBIT (earnings before interest and tax), calcolato sommando all'utile di esercizio il risultato della gestione finanziaria, di quella straordinaria e le imposte, esprime la redditività della gestione operativa; in molti casi equivale al risultato operativo.

#### **EBITDA - (earnings before interest, tax, depreciation and amortization)**

L'EBITDA (earnings before interest, tax, depreciation and amortization): si tratta, in

sostanza, **del Margine Operativo Lordo (MOL)** ed esprime la capacità della gestione operativa di produrre reddito. Si calcola sommando all'utile di esercizio gli ammortamenti, il risultato della gestione finanziaria, di quella straordinaria e le imposte; è, quindi, un risultato intermedio non inquinato da eventuali politiche di bilancio legate alla gestione degli ammortamenti.

## **2 - Indicatori patrimoniali (o di solidità)**

**L'Indice di autonomia patrimoniale** (o di indipendenza finanziaria), è un indicatore di composizione e si calcola attraverso il rapporto tra:

Patrimonio netto / Patrimonio netto + passività correnti + passività non correnti.

Espresso in termini unitari, presenta un campo di variabilità ben definito, essendo compreso fra zero (assenza di capitale proprio) e uno (assenza di debiti).

**L'Indice di copertura delle immobilizzazioni** (o quoziente di struttura), si calcola con il rapporto di correlazione tra:

Patrimonio netto / Attività immobilizzate

e tende a verificare l'esistenza di un equilibrio strutturale fra fonti consolidate (capitale proprio e indebitamento a medio e lungo termine) e impieghi in attività immobilizzate (materiali, immateriali e finanziarie).

Espresso in termini unitari, l'indice presenta un campo di variabilità che va da zero (assenza in fonti consolidate) a uno (parità fra fonti consolidate e attività immobilizzate) e da uno in poi (fonti consolidate via via più elevate delle attività immobilizzate).

## **3 - Indicatori di liquidità**

**L'Indice di liquidità primaria** (o quick ratio o acid test), è dato dal rapporto tra:

Liquidità immediate + liquidità differite / Passività correnti

ed esprime l'attitudine dell'impresa a svolgere la sua gestione in condizioni di adeguata

liquidità.

Il suo campo di variabilità va da zero (assenza di liquidità immediate e differite) a uno (liquidità immediate e differite pari alle passività correnti) e da uno in poi (liquidità immediate e differite più elevate delle passività correnti). Il quoziente presenta notevoli attinenze con il margine di tesoreria.

**L'Indice di liquidità generale** (o indice di disponibilità), è dato dal rapporto tra:

Attività correnti / Passività correnti

presenta collegamenti con il capitale circolante netto e segnala l'attitudine dell'impresa a far fronte alle uscite future derivanti dall'estinzione delle passività correnti con i mezzi liquidi a disposizione e con le entrate future provenienti dal realizzo delle attività correnti.

Solitamente espresso in termini unitari, il suo campo di variabilità va da zero (assenza di attività correnti) a uno (attività correnti pari alle passività correnti) e da uno in poi (attività correnti più elevate delle passività correnti).

**ALLEGATO B**  
**ALLA RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**  
**AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2020**  
**CLASSIFICAZIONE DEI RISCHI**

RISCHI NON FINANZIARI

Fra i rischi di fonte interna si potrebbero annoverare i seguenti:

- efficacia/efficienza dei processi; è il caso in cui i processi aziendali non permettono di raggiungere gli obiettivi di economicità prefissati o comportano il sostenimento di costi più elevati rispetto a quelli stimati o a quelli sostenuti dalla concorrenza;
- delega: se la struttura organizzativa non prevede una chiara definizione dei ruoli e delle responsabilità nell'ambito dei processi di gestione e di controllo;
- risorse umane; è il rischio che si ha quando le risorse umane impegnate nella gestione o nel controllo dei processi aziendali non possiedono le competenze e l'esperienza adeguata al raggiungimento degli obiettivi prefissati;
- integrità: si riferisce alla possibilità che si verifichino comportamenti irregolari da parte di dipendenti, agevolati da eventuali carenze nei processi di controllo per la salvaguardia del patrimonio aziendale (frodi, furti, ecc.), o alla possibilità di perdita di dati o informazioni;

- **informativa:** è la possibilità che le informazioni utilizzate a supporto delle decisioni strategiche, operative e finanziarie non siano disponibili, complete, corrette, affidabili e tempestive;
- **dipendenza:** riguarda l'eventuale concentrazione della clientela (rischio di vendita) o la dipendenza dell'azienda da pochi fornitori (rischio approvvigionamento).

Fra i rischi di fonte esterna si segnalano:

- **mercato:** si intende la possibilità che variazioni inattese di fattori di mercato (volume, prezzo, tassi di interesse, tassi di cambio, ecc.) determinino un effetto negativo sui risultati dell'azienda;
- **normativa:** si verifica nel caso in cui le variazioni nella normativa nazionale o internazionale diminuiscono i vantaggi competitivi dell'impresa;
- **eventi catastrofici - pandemie:** riguarda l'eventualità che l'entità, in seguito al verificarsi di eventi catastrofici, incorra in gravi ritardi o perdite significative per ripristinare la normale operatività o non sia in grado di continuare l'attività;
- **concorrenza:** attiene alla possibilità che nuovi concorrenti entrino nel mercato o che i principali concorrenti, intraprendendo determinate azioni, possano erodere quote di mercato all'impresa;

- contesto politico-sociale: si riferisce all'impatto dell'instabilità politica, sociale e delle dinamiche congiunturali dei Paesi in cui opera l'entità (rischio Paese).

Si rimanda all'Allegato D per l'esposizione di dati ed evidenze relative alla performance sociale.

Verona, 13 Aprile 2021

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente  
Elio Nicito

COPIA CORRISPONDENTE AI DOCUMENTI CONSERVATI PRESSO LA SOCIETA'.  
**ALLEGATO C**

**ALLA RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

**AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2020**

**TRAFFICO FERRO-TERMINALISTICO QUADRANTE EUROPA ANNO 2020**

- Approccio metodologico.
- Premessa.
- Alcune evidenze.
- Indici:  $\epsilon$  - Efficienza e  $\check{R}_t$  - Qualità nel Quadrante Europa.
- Appendice <sup>1</sup>:La sostenibilità – costi esterni area ferroviaria.
- Appendice <sup>2</sup>:La sostenibilità ambientale area ferrovia.
- Conclusioni.

**Legenda Delle Sigle**

- R.f.I. Rete Ferroviaria Italiana  
M.I.T Ministero dei Trasporti  
A.N.S.F Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria  
A.r.T. Authority Regolazione dei Trasporti  
I.F. Impresa Ferroviaria  
M.T.O. Multimodal Transport Operator  
G.D.O. Grande Distribuzione Organizzata  
G.U. Gestore Unico della manovra ferroviaria  
R.i.l.V.e Rete Logistica Intermodale Verona  
U.T.I. Unità di Trasporto Intermodale ( Semirimorchio – Casse Mobili – Cisterne - Container)  
P.I.L. Piattaforma Integrata Logistica  
S.g.S Sistema di Gestione dell'esercizio Ferroviario Certificato

### **Approccio Metodologico**

T.E.U : ( twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 m<sup>3</sup> totali, ovvero ad una lunghezza di 20 piedi.

1 T.E.U. = 1,79 U.T.I.- rapporto U.I.R -Ed. Dic. 2012.

T [gg] 303. gg lavorativi - anno, dato di riferimento.

Un treno Intermodale, equivale a 585 Tons di merce netta trasportata . Dato dedotto da valutazioni espresse dagli operatori logistici e delle I.F operanti.

$\epsilon$  ( Efficienza terminalistica ) = n.° coppie treno binario dedicato, in un giorno di operatività.

$\check{R}t$  (Coefficiente di rotazione treno) = il numero di ore di intercorrono fra l'arrivo di un treno merci su un impianto e la sua ripartenza, dopo la lavorazione, dal medesimo impianto. Pari a T[h.] apertura impianto /  $\epsilon$  ( impianto valutato) .

Determinazione, ad uso dei calcoli di Efficienza e Rotazione treno del n.° dei binari ferroviari specifici per tipologia di attività.

Ambito:

- ) Terminali Italia n. 15 raggiungibili da gru gommate e gru a portale o a cavalletto; operatività h.24;
- ) Quadrante Servizi - Interterminal n. 2 raggiungibili da gru gommate; operatività h 19;
- ) Automotive (scarico manuale delle autovetture e furgoni) n. 3, operatività h. 19.

I calcoli riferiti a parametri di rendimento impiantistico sono normalizzati al dato fissato, pari al 100%, relativo alla stazione ferroviaria del Quadrante Europa.

## **Premessa**

L'emergenza Covid – 19 si è manifestata sul finire del mese di Febbraio 2020 trasformando, inevitabilmente, l'anno 2020, dalla prospettiva di un anno che ricalcasse i dati di traffico misurati nel 2019, magari con l'auspicio di qualche punto in percentuale in più, in un anno emergenziale.

La crisi pandemica non ha risparmiato Verona il suo Interporto e tutto il settore industriale rappresentato dalla logistica e dal trasporto delle merci.

Autorevoli opinionisti paragonano gli effetti e i risultati della crisi pandemica, che per altro al momento della stesura di questo report perdura, agli effetti misurati dopo un conflitto mondiale. Non tanto per la distruzione di infrastrutture e risorse materiali, quanto per la distruzione di un tessuto sociale dell'economia non solo nazionale, travolgendo così il sistema dei servizi pubblici e privati.

Il Quadrante Europa, con il suo respiro europeo e la leadership che mostra proprio nello scenario degli hub continentali dedicati allo sviluppo della logistica e del trasporto delle merci “terrestri” ( gomma – ferro), ha saputo meglio di ogni altro contesto reagire, con efficienza e flessibilità ai colpi della crisi sanitaria. La quale nel breve spazio di un paio di mesi si è trasformata in crisi economica e sociale mondiale.

La dotazione di infrastrutture e servizi cui è dotato l'Interporto di Verona si sono mostrate essenziali e resilienti rimarcando, proprio nel contesto emergenziale, tutta la valenza strategica del Quadrante Europa, proprio in virtù della dimensione europea che interpreta. I traffici delle merci che inevitabilmente hanno subito una contrazione nel periodo di maggior pressione della crisi pandemica ( Aprile -Maggio - Giugno ) hanno comunque mai smesso di concentrare, in Quadrante Europa, flussi in arrivo e partenza da moltissime destinazioni europee, trovando rilancio in tutto il Centro- Nord Italia. Stante il fatto che a Verona Quadrante Europa si concentrano ben 15 delle prime 20 aziende leader della logistica italiana. E non dimenticando che

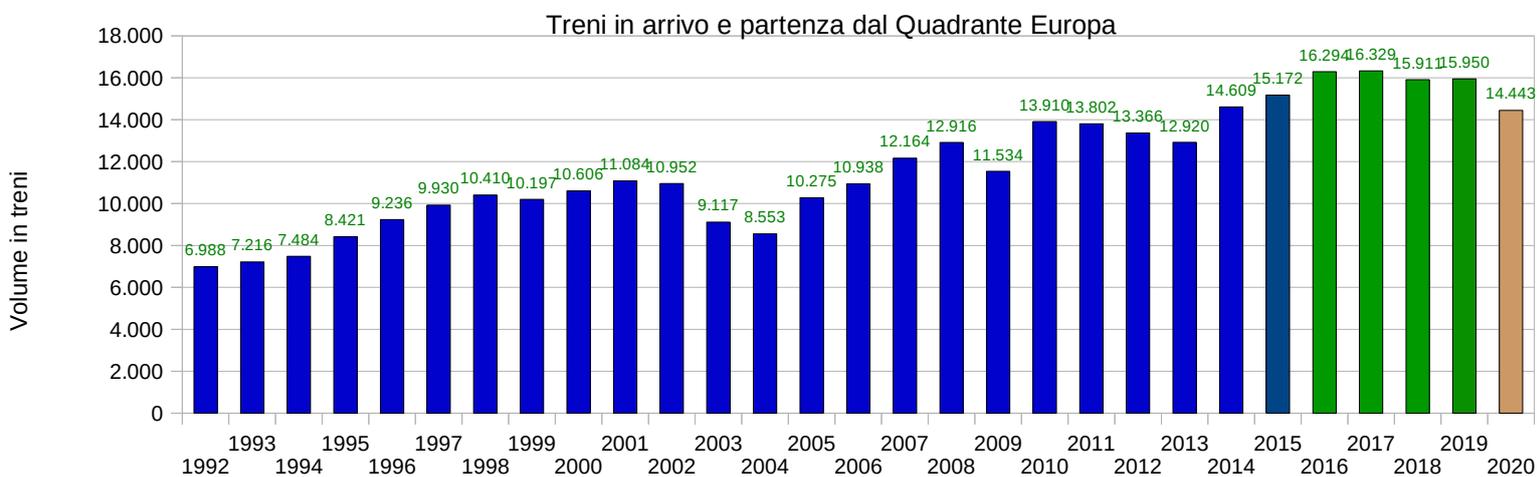
tutti i porti del Baltico, le aree industriali tedesche ( Monaco, Colonia, Brema etc..) , le piattaforme logistiche olandesi, belghe e scandinave, trovano a Verona lo sbocco per le loro merci. Garantendo anche nei mesi peggiori della crisi ( Aprile 2020 – Maggio 2020), quasi mille treni merci- mese lavorati a Verona. Rendendo e marcando il ruolo strategico dell’intermodalità trans europea che vede Verona protagonista anche nell’emergenza. Vince quindi il binomio ferro – gomma e vincono gli Interporti strategici, collocati su uno o più dei corridoi intermodali delle merci, TEN- T che l’Europa ha disegnato. Anche a fronte di scenari di crisi mondiali.

I primi dati di un anno di lavoro.

Iniziamo con il dato di riferimento che misura la crisi vissuta e per certi versi che ancora ( Gennaio 2021) investe il settore della logistica e del trasporto delle merci.

Traffico totale misurato in treni lavorati in Quadrante Europa		
Anno 2019	Anno 2020	Δ Anno 2020 / Anno 2019
15.950	14.443	- 9,45 %

In termini assoluti sono mancati alla lavorazione in Quadrante Europa, nell’anno 2020, ben 1.507 convogli ferroviari merci. Pari a - 767 coppie treno – anno ( rif. dato sui convogli arrivati).



*Grafico 1*

L'immagine del Grafico 1 è eloquente. Il Traffico ferroviario del Quadrante Europa si è riallineato con quello osservato nell'anno 2014, l'anno che ha preceduto un rush positivo di crescita, a Verona, del traffico merci per ferrovia e che ha visto spiccare l'anno 2017. Con numeri di record assoluto in quasi trent'anni di attività. Il confronto anno 2017 con anno 2020 può quindi essere posto non tanto per sottolineare, una volta in più, l'emergenza vissuta nell'anno 2020, quanto per far comprendere, magari a chi opera nel mercato del trasporto delle merci per ferrovia, quale sia lo spazio da recuperare. O che Verona Quadrante Europa mette a disposizione proprio al mercato e alla domanda di trasporto delle merci.

Si tratta di 1.886 treni merci, ovvero ca. 943 coppie medie di treno merci, capaci di trasportare oltre 50.000 Unità di Carico ( semirimorchi, casse mobili, container, cisterne ). In altri termini, oltre 3 coppie treno medie giorno per ognuno dei 303 giorni - anno di operatività del Quadrante Europa.

Prima di inoltrarci nella valorizzazione dei dati disaggregati per tipologia merceologica, merita l'esposizione di una prima osservazione.

Riproponiamo o meglio aggiorniamo, con riferimento agli ultimi cinque anni, la relazione dei valori di coppie

treno medie /mese lavorate, distinguendo, allo scopo, i due semestri cui si compone il generico anno valutato.

ANNO 2016		ANNO 2017	
I° Semestre	II° Semestre	I° Semestre	II° Semestre
678	674	703	655
$\Delta$ II° Sem/ I° Sem = -0,59%		$\Delta$ II° Sem/ I° Sem = - 6,82%	

ANNO 2018		ANNO 2019	
I° Semestre	II° Semestre	I° Semestre	II° Semestre
689	634	671	655
$\Delta$ II° Sem/ I° Sem = - 8,00%		$\Delta$ II° Sem/ I° Sem = - 2,38 %	

ANNO 2020	
I° Semestre	II° Semestre
592	612
$\Delta$ II° Sem/ I° Sem = +3,38%	

Tab.1

La proposta dei dati della Tab.1 non è quella di poter far emergere almeno un parametro, riferito all'anno 2020, che riporti un segno più, ma quella di sottolineare la particolarità proprio dell'anno 2020. L'unico anno degli ultimi cinque ( ma non solo, i dati dei quinquenni precedenti l'ultimo ne sono conferma) che vede il secondo semestre recuperare traffico delle merci per ferrovia. E' la conferma che dopo lo shock emergenziale vissuto nei mesi di Marzo, Aprile e Maggio anno 2020, il sistema del Quadrante Europa ed il tessuto delle imprese che realizzano l'indotto produttivo e logistico che fa proprio del Quadrante Europa il baricentro e lo sbocco, verso il mercato, ha saputo reagire ed invertire il trend negativo.

Se valutiamo l'anno intero, sempre concentrandoci sul dato delle coppie treno medie mese, si evidenzia,

Coppie medie mese - anno	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020
	676	677	662	663	602

Tab.2

in modo incontrovertibile, l'effetto sul traffico della crisi vissuta.

Passando all'analisi dei dati disaggregati del traffico ferroviario sviluppato al Quadrante Europa nel corso dell'anno 2020 si nota - valorizzazione delle coppie treno sulla base dei convogli "arrivati" :

	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Δ 20 -19
Coppie treno Tot. Quadrante Europa	8114	8129	7938	7957	7190	- 767
Totale coppie Combinato	6726	6754	6768	7045	6501	-544
Totale coppie "Auto"	1213	1144	961	715	516	-199
Totale coppie del Convenzionale	176	231	209	197	173	-24

Tab.3

Merita di estrapolare dalla serie storica Grafico 1 l'immagine degli ultimi dieci anni di traffico ferroviario.

Sono i più significati, per volumi, in un arco temporale di attività del Quadrante Europa quasi ormai trentennale.

E' negli ultimi dieci anni che si riscontrano fatti ed eventi significativi che hanno avuto riflesso sui volumi di traffico. Non ultima la crisi pandemica. Ne ricordiamo comunque altri:

- a) si consolida l'attività di manovra ferroviaria in un unico soggetto: la Quadrante Servizi;
- b) si attiva un nuovo impianto terminalistico: il terzo modulo Intermodale, Q.E.T.G.;
- c) lievitano le Imprese Ferroviarie operanti nel Quadrante Europa.

Ovviamente ora, il 2020 diventa l'anno più significativo, in negativo.

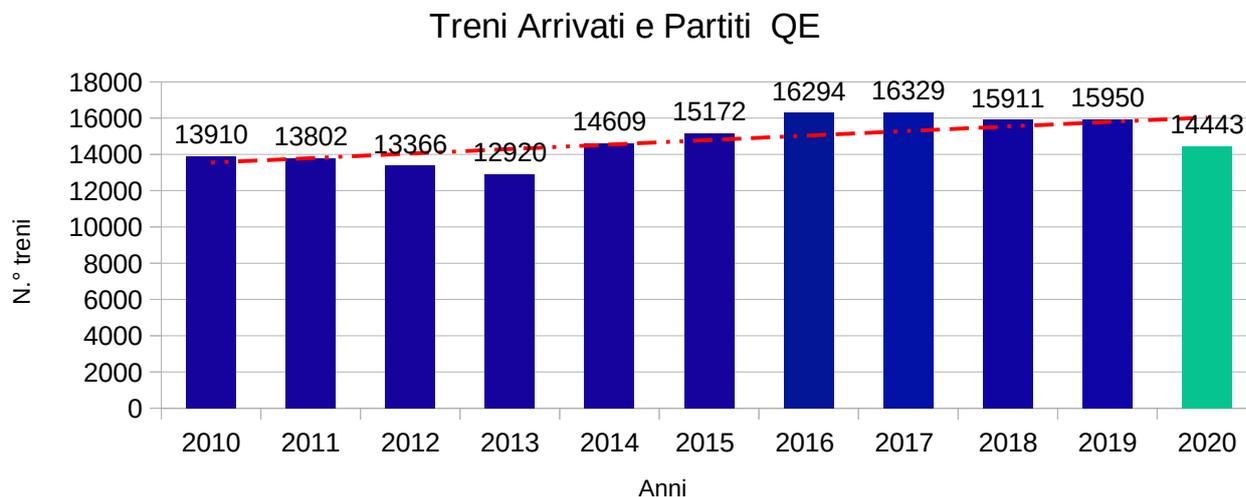


Grafico 2

E' del tutto evidente che il dato del 2020 incide in maniera importante sul profilo della previsione di traffico che può emergere da un'analisi statistica. Utilizzando strumenti molto semplici ( la retta di regressione stilizzata in Grafico 2 con una linea rossa e limitando la serie dei dati di misura agli ultimi 11 anni) e quindi poco accurati è comunque possibile disporre di una indicazione, seppur di massima. In sintesi riprendendo quando si affermava un anno fa', “  
... all'alba del Tunnel del Brennero operativo ( 2027 o giù di lì) il Quadrante Europa dovrebbe, ragionevolmente misurare un numero di coppie di treno medie giorno pari a 32.  
Quindi volumi del tutto compatibili, per quanto espresso in più circostanze nelle pagine che hanno preceduto con le infrastrutture e risorse del Quadrante Europa.  
E' del tutto evidente che questa valutazione in termini di previsione di traffico non considera i sicuri effetti negativi dovuti dall'emergenza pandemica CoronaVirus”,  
gli effetti ci sono e sono incisivi sulla previsione;

	2019	2020	Prev 2025	Prev 2027	Prev 2030
<b>N.treni QE</b>	15.950	14.443			
<b>Da equazione previsione</b>			17.281	17.779	18.526
<b>Coppie Treno gg</b>	26	24	28	29	30
	<b>Incremento calcolato nel periodo 2019- 2030</b>			11,47%	16,15%

Tab.4

in quanto individuano un calo significativo sulle coppie treno giorno previste in lavorazione, rimandando all'anno 2039 la previsione della lavorazione delle 34 coppie treno giorno, per tutti i 303 giorni di operatività anno. Ovvero la soglia ( ca. 20.000 convogli anno) che studi precedentemente pubblicati hanno individuato come “ saturazione ferroviaria del Quadrante Europa”. Ovviamente ferme, all'attuale configurazione le strutture ferro - terminalistiche proposte al mercato.

### **Alcune Evidenze**

Traffico definito “auto”. Se l'anno 2018 ha visto formalizzarsi (soprattutto nel secondo semestre) la crisi del traffico di treni che trasportano auto/furgoni e l'anno 2019 ha visto amplificarsi notevolmente questa crisi. Il 2020 registra il tracollo.

Basti pensare che nei mesi di Aprile Maggio 2020 la lavorazione totale di questa tipologia di treni si è misurata confrontabile con quella che si registrava mediamente in una generica settimana di operatività.

I dati:

Treni Auto										
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
931	756	546	547	693	1086	1213	1144	961	715	516
%	- 18,8	-27,8	+0,18	+21,1	+56,7	+11,7	-5,7	-16,0	-25,6	-27,8

Tab.5

### Treni Automotive QE

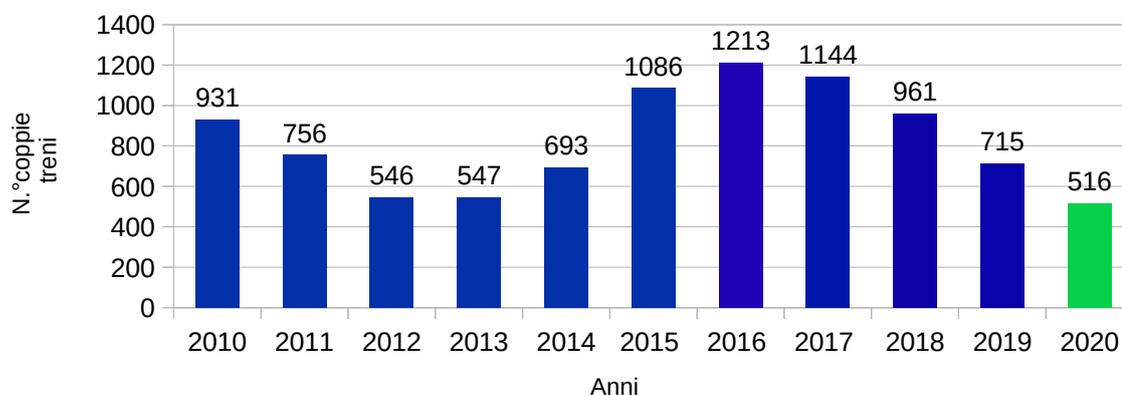


Grafico 3

Un contributo alle coppie treno medie giorno pari ad 1,7.

Traffico definito “diffuso o convenzionale”. Per questa tipologia di traffico, si osserva una sorta di controtendenza con andamento generale del traffico ferroviario del Quadrante Europa Peccato che le iniziative messe in campo dalla società DB Schenker /Hangartner relativamente allo sfruttamento della dotazioni di binari e banchine presenti nel complesso ex Magazzini Generali si limitino a realizzare traffici ferroviari misurabili in carri e non in convogli e pertanto questa oggettiva controtendenza esaurisce l’effetto sul traffico generale.

Carri del Diffuso - Convenzionale										
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2328	1626	1471	607	505	807	1358	2447	1503	1231	1338
%	- 30,1	-9,5	- 58,7	-20,2	+58,4	+68,3	+45,2	-40,0	-22,1	+ 8,7

Tab.6

Certo che si conferma per l'anno 2020 quel collegamento che un'altra tipologia di traffico mantiene con un altro tipo di traffico convenzionale a carro, rappresentato da quello dei "ricambi auto". Questa tipologia di traffico, riguarda carri ferroviari che trasportano parti di ricambio del mondo Volkswagen direttamente veicolati nel magazzino raccordato, del Quadrante Europa. In molte analisi del passato, questa tipologia di traffico evidenziava una sorta di compensazione, nel senso che ad un aumento del traffico auto corrispondeva una diminuzione del traffico ricambi e viceversa. Dal lontano 2010 ciò non si è più verificato. Si è ripresentato questo fenomeno nel 2018, in quanto in tale anno questa tipologia di traffico ha misurato un discreto aumento e pari al + 11% in rapporto al calo del 16% del traffico automotive. Se il dato di correlazione dell'anno 2019 è incerto, per l'anno 2020 si perde ogni certezza.

Carri di ricambi automotive										
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
4437	4007	3301	2868	2763	2891	3055	2821	3131	3087	2500
%	- 9,7	-17,6	- 13,12	-3,8	+4,4	+6,67	- 8,3	+11,0	-1,4	- 19,1

Tab.7

Si è raggiunto, si crede, il minimo storico in quanto mai nella storia del Quadrante Europa il volume dei carri ricambi ha raggiunto tale negativa performance.

### Treni Automotive QE confrontati con Carri Ricambi

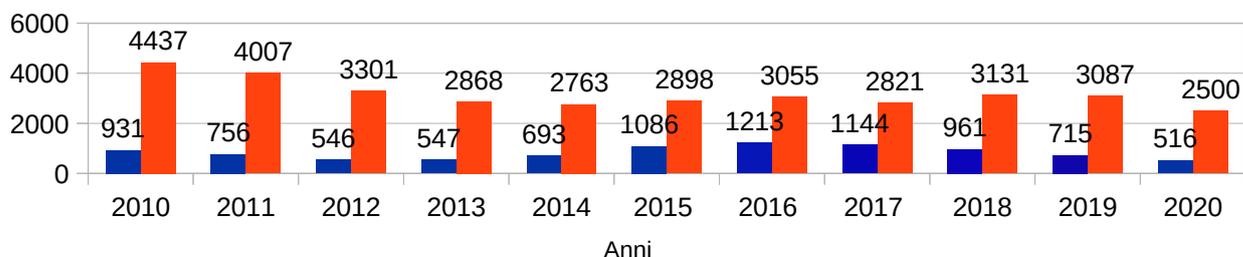


Grafico 4

Si conferma anche nell'anno 2020, nonostante la crisi pandemica, come la parte preponderante del traffico ferroviario del Quadrante Europa è interpretata dal traffico combinato. La Tabella di sintesi, la n.° 8, conferma quanto descritto. Quindi anche nel pieno dell'espressione di una crisi sanitaria, economica e sociale che mai, al di là dei conflitti mondiali del secolo scorso aveva colpito i vari paesi e quindi l'Europa, l'Interporto ha mantenuto o meglio ha risposto con efficienza, adattabilità e qualità nella gestione del complesso dei servizi utili allo sviluppo di questa modalità di trasporto delle merci.

Misura dei treni del Combinato arrivati a Verona QE anno 2020										
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
5637	5823	5864	5787	6491	6341	6726	6754	6768	7045	6501
%	+3,3	+0,70	+1,31	+12,2	-2,31	+6,10	+0,42	+0,21	+4,10	- 7,72

Tab. 8

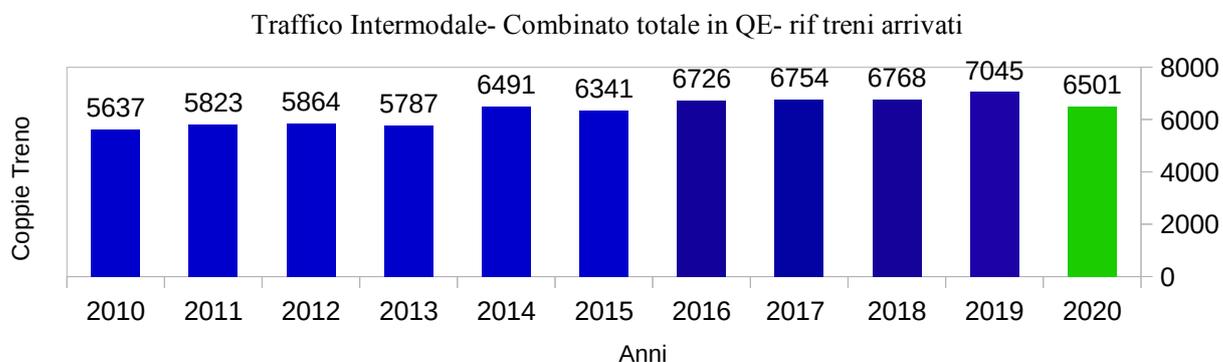


Grafico 5

Nel grafico che segue, il n° 6 abbiamo approntato il confronto dei volumi delle due primarie tipologie di traffico che si sviluppano nel Quadrante Europa: l'automotive ed il combinato. L'intento, semmai ce ne fosse stato il bisogno è quello di confermare il contributo ai volumi generali di queste due tipologie di traffico nonché osservare l'evidenza della totale indipendenza o assenza di correlazione fra queste due settori merceologici.

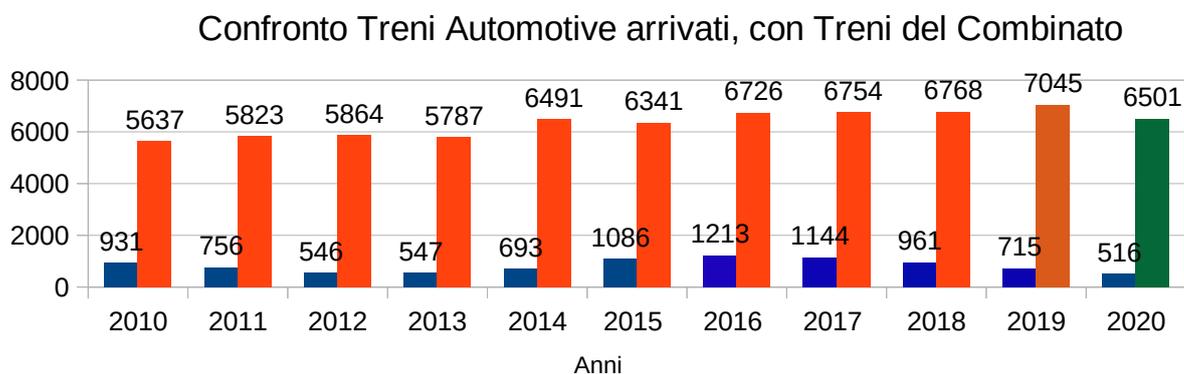


Grafico 6

Merita proporre l'esposizione dei dati con riferimento alle coppie treno medie giorno lavorate nei 303 giorni di operatività del Quadrante Europa. (rif calcolo usando n. Totale di 7.190 treni arrivati anno 2020)

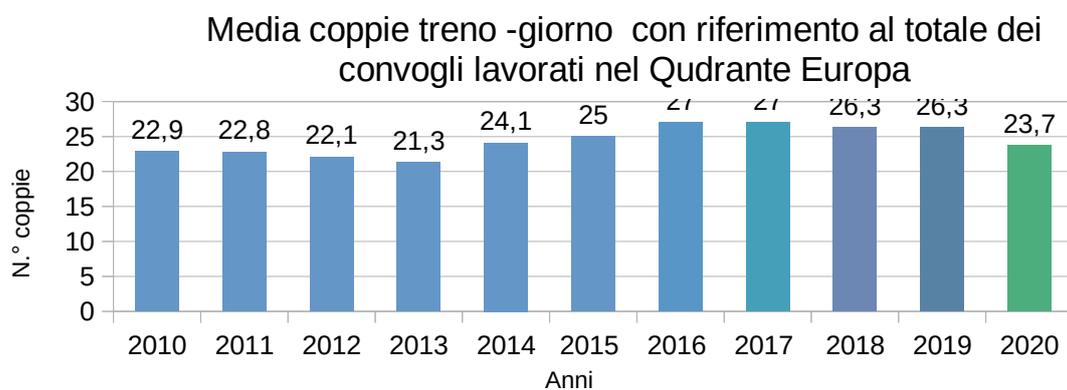


Grafico 7

Se riferiamo al solo traffico del combinato, pertanto utilizzando per l'anno 2020 il dato pari a 6.501 convogli del combinato, arrivati:

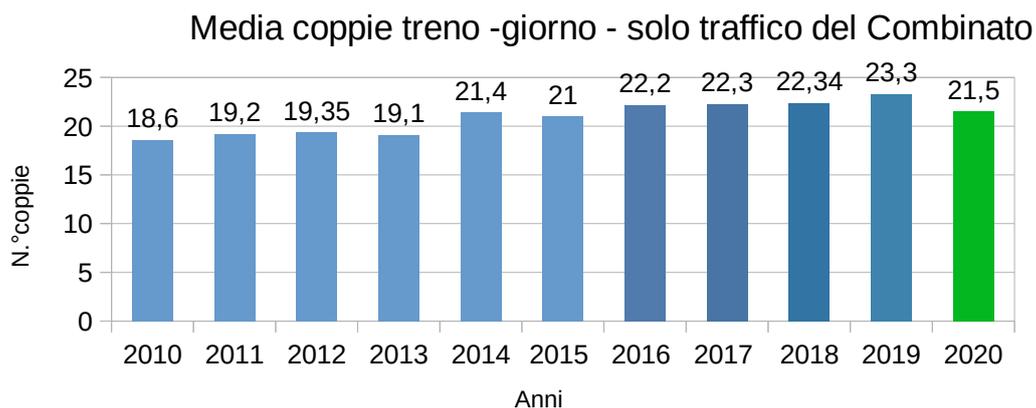


Grafico 8

**Media coppie treno giorno ripartite per Terminal di lavorazione**

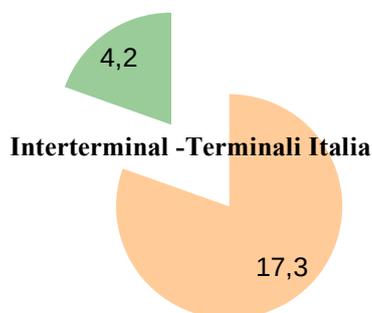


Grafico 9

Emerge come il traffico di raccordo e comunque non del tipo “ combinato” realizzi un volume giorno valutato in circa 2 o poco più coppie treno medie. Come osservato sono i convogli auto ed i treni destinati agli stabilimenti Volkswagen ed Hangartner. Interessante è differenziare, nel contesto del combinato la ripartizione di tale tipologia di traffico nei vari contesti adeguatamente organizzati, in Quadrante Europa, per questo tipo di lavorazione .

<b>Traffico del Combinato in Quadrante – Europa - Differenziazione per ambiti (1)</b>					
<b>Anno 2020</b>					
<b>Ambito</b>	<b>Treni lavorati</b>	<b>U.T.I. Mov.</b>	<b>T.e.U. eq</b>	<b>N. Binari Operativi</b>	<b>Coppie Treno medie gg</b>
<b>Interterminal Quadrante Servizi</b>	<b>2.542</b>	<b>79.006</b>	<b>141.421</b>	<b>2</b>	<b>4,2</b>
<b>Terminal Quadrante Europa Terminali Italia</b>	<b>10.460</b>	<b>326.442</b>	<b>584.331</b>	<b>15</b>	<b>17,3</b>

Tab 9

Questa ultima tabella consente di approfondire ulteriormente l'analisi introducendo elementi che misura l'efficienza del sistema terminalistico del Quadrante Europa.

**Indici –  $\epsilon$  - Efficienza e  $\check{R}_t$  - Qualità nel Quadrante Europa.**

Abbiamo osservato che la parte maggiormente significativa del traffico del combinato/intermodale lo si trova collocato presso gli impianti di proprietà di R.F.I e Q.E.T.G e gestiti dalla società Terminali Italia. In sintesi:

<b>Traffico del Combinato in Quadrante – Europa - Differenziazione per ambiti (2)</b>					
	<b>Anno 2019</b>		<b>Anno 2020</b>		
<b>Ambito</b>	<b>Treni lavorati</b>	<b>Coppie Treno</b>	<b>Treni lavorati</b>	<b>Coppie Treno</b>	<b><math>\Delta</math> 20 -19 *****</b>
<b>Interterminal Quadrante Servizi</b>	2.798	1.399	2.542	1.271	- 9,15 %
<b>Quadrante Europa Terminali Italia</b>	11.292	5.646	10.460	5.230	-7,4 %

Tab. 10

<b>Traffico del Combinato in Quadrante – Europa - Differenziazione per ambiti (3)</b>					
	<b>Anno 2019</b>		<b>Anno 2020</b>		
<b>Ambito</b>	<b>U.T.I. lavorati</b>	<b>T.e.U. eq</b>	<b>U.T.I. lavorati</b>	<b>T.e.U. eq</b>	<b><math>\Delta</math> 20 -19 T.e.U. eq</b>
<b>Interterminal Quadrante Servizi</b>	93.906	168.902	79.006	141.421	- 16,2 %
<b>Quadrante Europa Terminali Italia</b>	342.351	612.629	326.442	584.331	-4,6 %
<b>Totali</b>	436.157	781.531	405.448	725.752	-7,1 %

Tab. 10\_1

Nonostante la tenuta della performance di Interterminal, il pesante calo del traffico automotive, anch'esso sviluppato nel contesto del raccordo, accompagnato da quello del traffico ricambi ha orientato i pesi della distribuzione verso l'area gestita dalla società Terminali Italia.

Tutto ciò determina la ripartizione del traffico ferroviario, nei due contesti che formano il comprensorio ferroviario del Quadrante Europa, nel modo che segue.

<b>Ripartizione generale del traffico nel Quadrante Europa</b>				
<b>Ambito</b>	<b>Anno 2017</b>	<b>Anno 2018</b>	<b>Anno 2019</b>	<b>Anno 2020</b>
<b>Terminal Quadrante Europa Terminali Italia</b>	<b>68,5 %</b>	<b>68,4%</b>	<b>71%</b>	<b>72,74 %</b>
<b>Interterminal Quadrante Servizi</b>	<b>31,5%</b>	<b>31,6%</b>	<b>29 %</b>	<b>27,26 %</b>

Tab. 11

Come ormai è consuetudine da alcuni anni, l'analisi dei dati proposti si completa con la misura di alcuni parametri di efficienza ed anche rendimento.

Rimandando alla pagina iniziale di questo report per il dettaglio metodologico, nel seguito proponiamo i dati di efficienza e di rendimento dei vari e diversi impianti allacciati alla stazione ferroviaria del Quadrante Europa, siano loro terminal o stabilimenti raccordati.

Non dimenticando di ricordare che **in letteratura non si sono identificati degli standard parametrici** (K.P.I.) che misurano efficienza e rendimento di impianti complessi come sono quelli destinati allo sviluppo dell'attività ferroviaria terminalistica. Pertanto quelli che nel seguito indichiamo sono da considerare come specifica ed univoca proposta di un altrettanto

specifico ed univoco contesto senza alcuna ambizione di utilizzare tali parametri anche per impianti diversi da quelli presenti nel Quadrante Europa di Verona.

Efficienza - $\xi$ , Rendimento - $\mu$ e rotazione treno - $\check{R}_t$ - Anno 2020				
Ambito	$\xi$ [ c.tr bin gg ] *****	$\mu_{1\xi}$ Rendimento *****	$\check{R}_t$ [h.] *****	$\mu_{2\check{R}_t}$ Rendimento *****
Stazione Quadrante Europa	1,32	100%	18 h 18'	100 %
Impianti di Quadrante Servizi Interterminal	2,1	+ 59,1%	9 h. 04'	+ 50,3 %
Impianti Automotive	0,57	- 56,8 %	33 h. 33'	- 83,3 %
Impianti Gestiti da Terminali Italia	1,15	- 13,6%	21 h. 26'	- 17,1 %

Tab. 12

La crisi pandemica non ha mancato di riversare anche sugli indici di Tab. 12 i suoi effetti negativi. Portando ad un peggioramento generale degli stessi, anche se il contesto intermodale (impianti gestiti da Quadrante Servizi e Terminali Italia) mostra elementi di tenuta rispetto ai valori misurati nell'anno 2020. Mentre si amplificano in maniera determinante in negativo i valori di efficienza del contesto automotive.

Per chiarezza i dati analoghi di Tab. 12 misurati nell'anno 2019 vengono riportati nella tabella che segue la Tab.13.

Efficienza - $\epsilon$ , Rendimento - $\mu$ e rotazione treno - $\check{R}_t$ Anno 2019				
Ambito	$\epsilon$ [ c.tr bin gg ] *****	$\mu_{\epsilon}$ Rendimento *****	$\check{R}_t$ [h.] *****	$\mu_{2\check{R}_t}$ Rendimento *****
Stazione Quadrante Europa	1,46	100%	16 h 43'	100 %
Impianti di Quadrante Servizi Interterminal	2,3	+ 57,5	8 h. 26'	+ 49,7%
Impianti Automotive	0,8	- 45,2 %	24 h. 15'	- 47 %
Impianti Gestiti da Terminali Italia	1,25	- 14,4%	19 h. 20'	- 16,8 %

Tab. 13

Terminiamo questa sezione fornendo un quadro aggiornato delle destinazioni ferroviarie raggiunte o meglio servite, dal Quadrante Europa.

Non è difficile avere la conferma, dall'osservazione dei dati, che l'impianto del Quadrante Europa rappresenta nei fatti e nelle dinamiche un impianto "nord europeo".

DESTINAZIONE	FREQUENZA Settimana	NOTE
Amburgo (DE)	5	72,87% delle relazioni si scambiano con la Germania.
Brema (DE)	10	
Colonia (DE)	32	
Hannover (DE)	6	
Kiel (DE)	4	
Lubecca (DE)	9	
Ludwigshafen (DE)	10	
Monaco (DE)	30	

<b>Norimberga (DE)</b>	<b>5</b>	<b>( Valico del Brennero)</b>
<b>Rostock (DE)</b>	<b>16</b>	
<b>Wanne (DE)</b>	<b>6</b>	
<b>Wuppertal (DE)</b>	<b>4</b>	
<b>Anversa (BE)</b>	<b>5</b>	<b>2,65 % Belgio ( Valico Brennero )</b>
<b>Padborg (DK)</b>	<b>6</b>	<b>3,2 % Danimarca ( Valico Brennero )</b>
<b>Rotterdam ( NE)</b>	<b>6</b>	<b>3,2 % Olanda ( Valico Brennero )</b>
<b>Italia</b>	<b>34</b>	<b>18,1 % traffico domestico da e per le seguenti località: Nola - Genova- La Spezia – Livorno – Giovinazzo ( Bari ) - Bologna - Tarvisio</b>
<b>Totale coppie treno da programma</b>	<b>188</b>	

Tab.14

Forse non sorprenderà il lettore la valutazione che quasi **l'82,0 % del traffico ferroviario con destino e provenienza da Verona Quadrante Europa transita dal valico del Brennero.**

Sulla carta le traccie ferroviarie acquisite dalle Imprese di trasporto ferroviario ( **8 quelle operanti a Verona**) sono 194 su base settimanale, escludendo dal conteggio le tradotte che vengono trasferite quotidianamente fra gli scali di Verona Porta Vescovo e Porta Nuova.

Ulteriore dato che investe l'operato delle imprese ferroviarie operanti a Verona Quadrante Europa è individuare la ripartizione di traffico lavorato dalle imprese operanti nella galassia pubblica: Gruppo MIL – ( Merci Italia Logistics) Polo delle merci nazionale che ricomprende

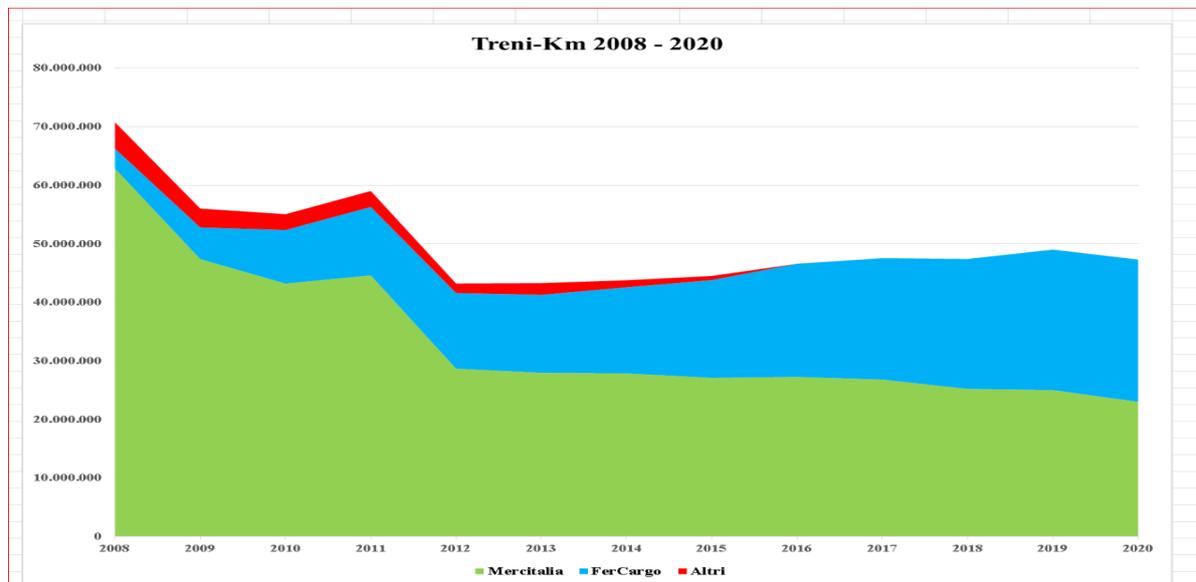
le società Merci Italia Rail e TX logistik da quelle appartenenti al Gruppo Fer Cargo Rail :  
 R.T.C. , Db Cargo It, C.F.I., Cap Train, I.S.C., RccAIt.

Ripartizione generale del traffico – coppie treno anno - per Imprese Ferroviarie		
Gruppo di I.F.	Anno 2020	%
Merci Italia	3.475	48,3 %
Fer Cargo	3.715	51,7 %

**Dopo una rincorsa durata 17 anni, dalla liberalizzazione del traffico ferroviario delle merci, le Imprese Ferroviarie “private” hanno superato i volumi lavorati dalle imprese pubbliche**

Tab. 15

Il dato viene presentato non tanto per sottolineare un evento “ veronese”, quanto per confermare un trend che, come registra R.F.I, a livello nazionale, indica:



Quadro finale che raccoglie una sintesi dei dati presentati:

	<b>Anno</b>	<b>Anno</b>	<b>Anno</b>	<b>Anno</b>	<b>Anno</b>	<b>Anno</b>	<b>Anno</b>
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
MEDIA COPPIE TRENO SETTIMANA	141coppie treno/sett	146 coppie treno/sett.	156 coppie treno/ settimana	157 coppie treno/ settimana	153 coppie treno/ settimana	153 coppie treno/ settimana	138 coppie treno/ settimana
MASSIMO NUMERO DI COPPIE TRENO SETTIMANA	165coppie treno (sett. n. 14)	172 coppie treno (sett. n. 14)	180 coppie treno (sett. n. 36)	190 coppie treno (sett. n. 13)	185 coppie treno (sett. n. 22)	190 coppie treno (sett. n. 20)	178 coppie treno (sett. n. 43)
MINIMO NUMERO DI COPPIE TRENO SETTIMANA	38 coppie treno (sett. n. 1)	27 coppie treno (sett. n. 1)	75 coppie treno (sett. n. 1)	41 coppie treno (sett. n. 52)	49 coppie treno (sett. n. 52)	30 coppie treno (sett. n. 52)	29 coppie treno (sett. n. 49)
MEDIA COPPIE TRENO GIORNO	24 coppie treno/gg	25 coppie treno/gg	27 coppie treno /gg	27 coppie treno /gg	26,3 coppie treno /gg	26,3 coppie treno /gg	23,7 coppie treno /gg
STIMA TONNELLATE TRASPORTATE	7.596.225 Tons. Solo Inter.le	7.418.970 Tons. Solo Inter.le	7.881.120 Tons Solo Inter.le	7.902.180 Tons Solo Inter.le	7.918.560 Tons Solo Inter.le	8.249.670 Tons Solo Inter.le	7.606.170 Tons Solo Inter.le
U.T.I. MOVIMENTATE	391.396 U.T.I. Solo Interm.le	398.759 U.T.I. Solo Interm.le	420.215 U.T.I. Solo Intermodale	426.430 U.T.I. Solo Intermodale	427.476 U.T.I. Solo Intermodale	436.157 U.T.I. Solo Intermodale	405.448 U.T.I. Solo Intermodale
T.E.U equivalenti MOVIMENTATE <T>	700.599 T.E.Ueq	713.779 T.E.Ueq	719.965 T.E.Ueq	763.310 T.E.Ueq	765.182 T.E.Ueq	781.531 T.E.Ueq	725.752 T.E.Ueq
EFFICENZA TERMINALISTICA GENERALE QE	1,26 cp.treni /bin/ gg	1,23 cp.treni /bin/ gg	1,31 cp. Treni bin /gg.	1,39 cp. Treni bin /gg.	1,45 cp. Treni bin /gg.	1,46 cp. Treni bin /gg.	1,32 cp. Treni bin /gg.

Tab.16

## **Appendice <sup><1></sup> La sostenibilità – costi esterni – area ferroviaria.**

Due sono gli aspetti da trattare, la valorizzazione dei cosiddetti costi esterni marginali per modalità di trasporto e la determinazione del contributo “ambientale” dell'Intermodalità sviluppata a Verona Quadrante Europa. Doveroso un richiamo di questi concetti:

La mobilità delle merci è causa di differenti tipologie di costi che ricadono sui diversi attori coinvolti quali: amministrazioni pubbliche, aziende di trasporto, utenti e collettività.

Da questo punto di vista, i costi dei sistemi di trasporto possono essere suddivisi in tre tipologie principali:

- i costi di produzione del servizio;
- i costi di uso del servizio;
- i costi esterni marginali.

I "costi esterni marginali" sono prodotti dall'esercizio e dall'uso dei sistemi di trasporto che ricadono sulla collettività nel suo complesso. Cioè anche su chi non utilizza il sistema di trasporto stesso. Tali costi sono indicati anche come "costi sociali" e rappresentano le "esternalità" prodotte dal sistema di trasporto.

L'analisi di tali costi viene affrontata negli anni da varie commissioni nazionali ed internazionali, allo scopo istituite ( ricordiamo a livello nazionale, il Piano Nazionale della Logistica, a livello comunitario i progetti: Externe; Unite; Infrac/Iww; RecordIt; Marco Polo), e vengono così discriminati:

- Costi esterni per “incidenti”o incidentalità.
- Costi esterni per inquinamento acustico.

- Costi esterni per inquinamento atmosferico
- Costi esterni da modificazioni del Clima “cambio climatico”.
- Costi per infrastruttura.
- Costi esterni da congestione.

Calando l'analisi nell'ambito del Quadrante Europa ed utilizzando allo scopo dei semplici

Costi Esterni Marginali per modalità di trasporto

(euro per 1000 ton-km) Fonte DG Move Comunità Europea Pj Marco Polo

IWW: Inland Waterways

Trasporto Fluviale

SSS: Short Sea Shipping

Trasporto sotto costa ( mare)

		STRADA	FERROVIA	IWW	SSS
1	Incidenti	5,2	0,2	0	0
2	Rumore	1,5	1,1	0	0
3	Inquinanti	6,4	1,8	8,5	2
4	Cambio Climatico	7,3	1,9	2,3	0,7
5	Infrastruttura	2,5	2,9	1	0,5
6	Congestione	5,5	0,2	0	0,1

TOTALE	28,4	8,1	11,8	3,3
	Δ	20,3	16,6	25,1

modellini di calcolo, certificati e validati nel corso degli anni da progetti europei, quali il Marco Polo, RecordIt e le importanti ricerche svolte dal gruppo Ferrovie di Stato Italiane, è possibile giungere alla misura dei costi risparmiati ( che non ricadono sulla collettività) confrontando le varie modalità di trasporto.

Se utilizziamo, quindi, i dati di traffico 2020 e se manteniamo intatta l'ipotesi, per altro utilizzata anche in analoghe valutazioni svolte negli anni scorsi, dal 2012 in poi, che identifica la tratta media coperta dai convogli che arrivano e partono da Verona Quadrante Europa e che percorrono il corridoio Intermodale TEN - T Scandinavo – Mediterraneo sia ( dato prudente ) pari a 850 Km <1>. ca, è possibile completare e valutare l'incidenza dei costi analizzati, ottenendo i risultati sotto esposti.

**TRAFFICO SVILUPPATO NEL 2019– solo ambito Intermodale**

**MISURAZIONE COSTI ESTERNI: percorso stradale**

TRATTA (da-a)	Modalità	Distanza(Km) <sup>1</sup>	Tonnellate	Tkm	Costi esterni	
					Specifici	Totali
a Verona QE– Area DE	Strada	850	7.606.170	6.465.244.500	€ 183.612.943,80	
		850		6.465.244.500		€ 183.612.943,80

**MISURAZIONE COSTI ESTERNI: percorso ferroviario**

TRATTA (da-a)	Modalità	Distanza(Km) <sup>1</sup>	Tonnellate	Tkm	Costi esterni	
					Specifici	Totali
b Verona QE– Area DE	Ferrovia	850	7.606.170	6.465.244.500	€ 52.368.480,45	
		850		6.465.244.500		€ 52.368.480,45

**BENEFICIO TOTALE/MODALE**

percorso stradale	6.465.244.500	Strada	€ 183.612.943,80
percorso ferroviario	6.465.244.500	Ferrovia	€ 52.368.480,45

**TOTALE BENEFICIO** € 131.244.463,35 € /Ton-km

€ 17,255 € Ton

Ricordando i valori emersi da analisi analoghe svolte dal lontano 2012 ad oggi si riscontra: quasi un miliardo e trecento milioni di euro di costi esterni marginali non ricaduti sulla

collettività ( nel periodo 2012-2020 ) che vive e lavora non solo a Verona ma anche sull'intero sviluppo della dorsale TEN – T Scandinavo - Mediterraneo che partendo da Verona si concentra in una sorta di grande area industriale ( globale ) tedesca, posta a ca. 850 Km a nord di Verona.

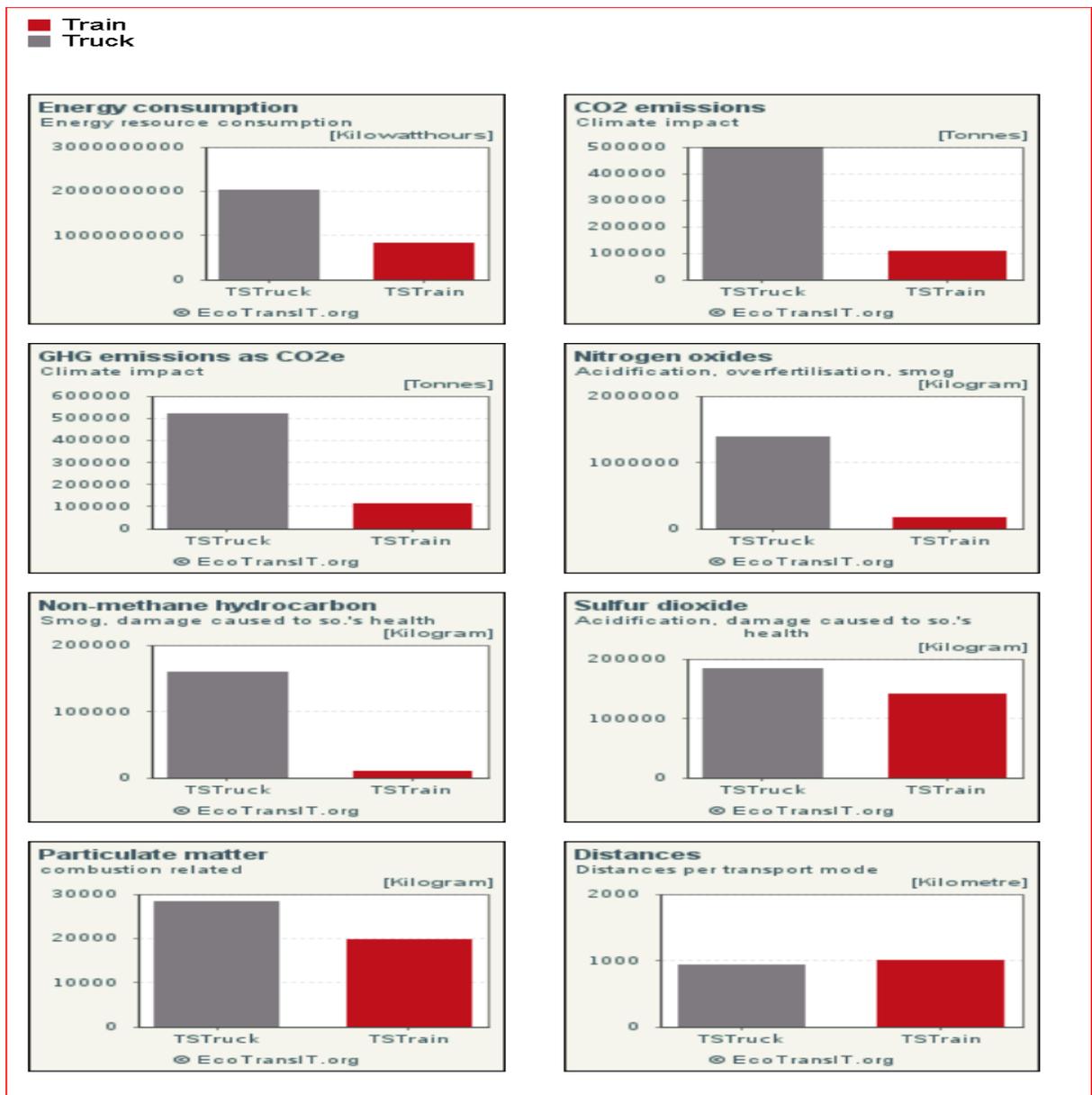
## **Appendice <=> La sostenibilità ambientale area ferroviaria**

In sintesi l'analisi del cosiddetto costo esterno per inquinamento atmosferico/cambiamento climatico. Ovvero la valutazione della misura di risparmio di CO<sub>2</sub> (anidride carbonica ) e di altri inquinanti, emessi in atmosfera avendo adottato come mezzo di trasporto il treno rispetto al camion, quindi misurando indirettamente il “livello ecologico” del treno nel confronto con il camion. Nella valutazione del confronto ci si è riferiti ad un elaborato presentato dall'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti (EURISPES 27.02.2013 ) che richiama uno studio affrontato da FerCargo ( Associazione delle imprese ferroviarie private che operano nel traffico ferroviario delle merci ). Lo studio conferma una volta ancora come il trasporto su rotaia sia senza dubbio il più ecologico. I dati seguenti utilizzano i valori riscontrati nel corso dell'anno 2019, ne sono una conferma. Attraverso l'uso del software messo a disposizione da EcoTransIT (i responsabili per la metodologia di calcolo e dei fattori di emissione sono, l'istituto per la Ricerca Ambientale IFEU di Heidelberg e la INFRAS Zurigo) si possono mettere a confronto la quantità di CO<sub>2</sub> emessa dai camion con quella emessa dai treni, a parità di percorso e tonnellate trasportate. I dati di traffico che utilizziamo sono ovviamente coerenti con quelli utilizzati per la valutazione dei costi marginali. Quindi:

◇) corridoio Intermodale TEN - T Scandinavo – Mediterraneo percorso per mediamente ( dato prudente ) 850 - Km ;

◇) volume di merci lì concentrate e pari a: 7.606.170 Tonns-anno.

<b>CO<sub>2eq</sub>-Anidride Carbonica eq – Modificazioni climatiche - Tonns</b>	
<b>Camion</b>	<b>Treno</b>
<b>497.320 ( euro 5)</b>	<b>105.069</b>
<b>Ossidi di Azoto NO<sub>x</sub>- smog - Kg</b>	
<b>Camion</b>	<b>Treno</b>
<b>1.388.468 ( euro5)</b>	<b>173.341</b>
<b>Idrocarburi diversi dal metano Idrocarburi non metanici (NMHCs) – Kg</b>	
<b>Camion</b>	<b>Treno</b>
<b>158.593 ( euro5)</b>	<b>8.976</b>
<b>Gas serra - cambiamenti climatici - Tonnes</b>	
<b>Camion</b>	<b>Treno</b>
<b>518.652 ( euro5)</b>	<b>110.667</b>
<b>Consumo energetico - Kwh</b>	
<b>Camion</b>	<b>Treno</b>
<b>2020.379 ( euro5)</b>	<b>833.261</b>
© EcoTransIT.org	



I medesimi dati proposti in formato grafico forniscono una più immediata rappresentazione della sensibilità ambientale che mostra il trasporto ferroviario nei confronti di quello stradale.

## **Conclusioni**

Il 2018 era stato proclamato dall'Unione Europea, l'anno della multimodalità soprattutto per ricordare che entro il 2030 **un terzo del traffico merci oltre i 350 chilometri dovrà spostarsi su ferro.**

Nonostante l'anno 2020 sarà ricordato per lo scoppio di una crisi pandemica mondiale, non si dovrà non ricordare anche la decisione della Comunità Europea di indicare, l'anno 2021

come “ **l'anno europeo delle ferrovie 2021** “. Significa per l'Europa raccogliere e sostenere ulteriormente gli sforzi volti a incrementare la quota di merci che circolano su rotaia, condividendo, nel farlo le conoscenze e le migliori pratiche.

*“Sottolinea l'Europa: i servizi ferroviari dovranno rispondere alle esigenze dei clienti. Una maggiore puntualità e affidabilità e un migliore accesso ai servizi presso gli impianti ferroviari sono una priorità per i servizi merci. I corridoi ferroviari merci rimarranno l'elemento principale della politica della Commissione per il potenziamento del trasporto ferroviario merci. La Commissione sosterrà pienamente le iniziative per il miglioramento dell'efficienza e della flessibilità del processo di programmazione, del processo di gestione delle situazioni di emergenza e del coordinamento delle restrizioni temporanee di capacità. Promuovendo la digitalizzazione dei documenti allo scopo di far aumentare l'interesse delle imprese nei confronti del trasporto ferroviario. Il nuovo regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI<sup>1</sup>) consentirà lo scambio digitale di informazioni tra imprese e autorità. La Commissione intende inoltre presentare una proposta di partenariato europeo in materia di ricerca e innovazione nel settore ferroviario, sulla base dell'impresa comune Shift2Rail. Il futuro partenariato si concentrerà sull'accelerazione della ricerca e dello*

---

<sup>1</sup>Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33).

*sviluppo di tecnologie innovative e soluzioni operative, agevolate dalla digitalizzazione e dall'automazione”.*

Quindi l'Europa<sup>2</sup> aspetta idee e progetti che dovrebbero favorire la diffusione, l'ammodernamento ed adeguamento delle infrastrutture, soprattutto ferroviarie, coinvolgendo allo scopo le istituzioni nazionali in termini di investimenti pubblici e privati da riversare su chi opera nel ramo della logistica e dei trasporti,

L'emergenza Covid – 19, certamente non ha contribuito ad accelerare i programmi europei, forse li ha solo un po' rallentati.

L'auspicio è che Verona sia in grado di contribuire alle conoscenze ed alle buone pratiche che l'Europa ricerca ed esserne protagonista.

---

<sup>2</sup> *Estratto dalla relazione della Commissione al parlamento europeo ed al Consiglio, disponibile, a chi di interesse, nella sede di Quadrante Servizi.*



Bruxelles, 13.1.2021  
COM(2021) 5 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL  
CONSIGLIO**

**Settima relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma  
dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del  
Consiglio**

{SWD(2021) 1 final}

**ALLEGATO D**  
**Ed ETICA D'IMPRESA E PERFORMACE SOCIALE**

*Nota integrativa al bilancio di esercizio al 31/12/2020*

***QUADRANTE SERVIZI S.R.L.***

***Sede in VERONA, VIA SOMMACAMPAGNA 61***

***Capitale sociale euro 416.000,00***

***interamente versato***

***Cod. Fiscale e Partita Iva 02082710233***

***Iscritta al Registro delle Imprese di VERONA nr. 02082710233***

***Nr. R.E.A. 216002***

***Settore di Attività prevalente (ATECO) 829999***

***Società in liquidazione No***

***Società con socio unico No***

***Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento No***