

INDICE

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL BILANCIO DI ESERCIZIO ANNO 2021

QUADRO INTERNAZIONALE - EVOLUZIONE	Pag. 2
ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE	Pag.5
SETTORE FERROVIARIO E TERMINALISTICO	Pag.10
CERTIFICAZIONI - GESTIONE DELLE RISORSE UMANE – O.D.V	Pag. 26
CONCLUSIONI E OBIETTIVI FUTURI	Pag. 28
INDICATORI DI RISULTATO	Pag. 34
INFORMAZIONI SUI PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE	Pag. 36
INFORMAZIONI RELATIVE ALLE RELAZIONI CON L'AMBIENTE	Pag. 38
ALTRE INFORMAZIONI EX. ART. 2428 C.C.	Pag. 39
ALLEGATO A: DEFINIZIONI INDICATORI FINANZIARI DI RISULTATO	Pag. 40
ALLEGATO B: CLASSIFICAZIONE DEI RISCHI	Pag. 44
ALLEGATO TECNICO C: DATI TRAFFICO FERROVIARIO	Pag. 47
ALLEGATO D: ETICA D'IMPRESA e PERFORMANCE SOCIALE	Pag. 80
NOTA INTEGRATIVA E BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31.12.2021	Pag. 95



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 2021 AI SENSI DELL'ART.2428 C.C.**

Egredi Signori Soci,

Vi presentiamo, per l'esame e l'approvazione, il bilancio al 31 dicembre 2021, 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 2021 si ritiene determinante richiamare alcune righe riferite al quadro che si delinea relativo allo sviluppo nazionale ed europeo del servizio all'intermodalità ferro – gomma, core business della Vostra società e per certi versi dell'Intero Interporto Quadrante Europa.

QUADRO INTERNAZIONALE - EVOLUZIONE.

Ci eravamo lasciati, nel gennaio dell'anno scorso, in sede di analisi di un anno di lavoro, il 2020, ricordando che il 2018 era stato proclamato dall'Unione Europea, l'anno della multi modalità e soprattutto per ricordare che entro il 2030 **un terzo del traffico merci europeo oltre i 350 chilometri dovrà spostarsi su ferro. Ed addirittura il 50% entro il 2050.**

Obbiettivi prestigiosi che l'anno 2020, sicuramente passato alla storia per lo scoppio della crisi pandemica mondiale, non ha cancellato.

Tutt' altro, la Comunità Europea, nel corso del 2020 **ha rilanciato** indicando, l'anno 2021 come “ **l'anno europeo delle ferrovie** “.

Quindi confermando gli obiettivi e pianificando ulteriori sforzi volti a incrementare la quota di merci che circolano su rotaia, condividendo, nel farlo le conoscenze e le migliori pratiche.

La Commissione Ue ha così deciso di dedicare a questa modalità di trasporto ampio spazio, anche in una prospettiva di shift modale delle merci. Secondo i dati forniti da R.F.I, ad oggi in Europa solo il 18% delle merci si muove su ferro e la percentuale scende a poco più del 13% se si fa riferimento all'Italia; un bel gap quindi da colmare. Saranno l'impulso dell'esecutivo europeo e i piani per l'infrastrutturazione ferroviaria contenuti nel P.N.R.R ad indirizzare il sistema europeo verso numeri di traffico tanto prestigiosi?.

Absolutamente sì, se tutte le parti interessate, lavorando a sistema, sapranno investire nella ferrovia e lavorare sulla questione con impegno e celerità.

L'Europa aspetta idee e progetti che dovrebbero favorire la diffusione, l'ammodernamento e l'adeguamento delle infrastrutture, soprattutto ferroviarie, coinvolgendo allo scopo tutti gli attori ed i players, nazionali ed internazionali, in termini di investimenti pubblici e privati da riversare su chi opera nel ramo della logistica e dei trasporti.

Così da contribuire alla piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei e di potenziamento dei valichi alpini e degli hub strategici – core e di nodo posti lungo detti corridoi.

L'Europa ha identificato 9 Core Network Corridor Europei, di cui 4 interessano l'Italia e 2, ovvero il 50% della disponibilità italiana, proprio Verona.

L'auspicio è che Verona sia in grado non solo di contribuire alle conoscenze e alle buone pratiche che l'Europa ricerca ma anche ad essere protagonista, insieme all'Interporto, di un incredibile scenario di sviluppo del servizio intermodale a supporto del trasporto delle merci per ferrovia.

Gli stessi investimenti necessari, a garanzia dello sviluppo, già oggi si giustificano per una domanda crescente lungo il corridoio del Brennero, di trasporto delle merci per ferrovia. Le stesse proiezioni macroeconomiche per l'Italia per il triennio 2022-24 ne sono una conferma, proiettando il recupero del PIL (eccezionale nel 2021 con oltre un + 6,5%) ad un valore medio anno al 3,8 per cento, ampiamente maggiore rispetto al valore pre pandemico.

La sola osservazione quindi che il Quadrante Europa ha sempre performato con indici maggiori rispetto al PIL nazionale consente di confermare le previsioni di un forte sviluppo del core business intermodale che si realizza a Verona a patto di trovare a Verona adeguate infrastrutture utili a sostenere questo forte sviluppo.

Gli stessi effetti della crisi pandemia che non hanno risparmiato Verona nell'anno 2020, il suo Interporto e tutto il settore industriale rappresentato dalla logistica e dal trasporto delle merci, hanno trovato, nelle dotazioni di infrastrutture e di servizi dell' Interporto di Verona un baluardo essenziale e resiliente, tanto da poter dimostrare, al tempo stesso, una incredibile capacità di reazione nonchè tutta la valenza strategica del Quadrante Europa, collegata alla dimensione europea che interpreta.

I traffici delle merci, a Verona, che inevitabilmente hanno subito un' importante contrazione nel periodo di maggior shock della crisi pandemica (II° trimestre anno 2020), già nell'autunno 2020 hanno raccolto segnali di reazione completando il recupero nei

valori nel corso dell'anno 2021, anno chiuso su valori di convogli lavorati confrontabili con quelli valutati nell'anno pre pandemico, il 2019, riportando la soglia dei volumi intorno ai 16.000 treni, attuale valore indice di buone performance e di salute del comparto intermodale che si realizza a Verona. La stessa evidenza che a Verona Quadrante Europa si concentrano ben 15 delle prime 20 aziende leader della logistica italiana ed europea e che la domanda di insediamento dei maggiori players della logistica europea sia molto spiccata, rimarca il ruolo strategico dell'intermodalità trans europea che ha visto Verona protagonista anche nell'emergenza.

Verona ed il suo Interporto non possono quindi sfuggire a questa analisi, 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 anche a fronte di un evento negativo globale **rappresentato da una pandemia; Verona ha quindi tutte le carte in regola per gettare le basi per un grande rilancio della sua espressione più qualificante: la logistica, l'intermodalità, il trasporto delle merci.**

ANDAMENTO E RISULTATO DELLA GESTIONE

Se l'esercizio relativo all'anno 2020 raccoglie nei suoi dati consuntivi, economici e operativi la forza della crisi pandemica vissuta, l'anno 2021 è stato protagonista di una reazione efficiente. La logistica italiana si è rivelata l'unica fase industriale che nel pieno della pandemia mondiale ha mostrato la valenza strategica che riveste nel Paese. Senza una logistica efficiente, flessibile ed adattativa il nostro Paese e l'Europa si sarebbero completamente fermate. Anche Verona ovviamente ha subito gli effetti pandemici. Ma l'Interporto non si è mai fermato è rimasto sempre operativo a servizio dell'approvvigionamento di merci e materie prime. Tanto che l'anno 2021 può definirsi chiaramente **l'anno del traffico ferroviario delle merci nella versione, del combinato.** Nel senso che l'anno 2021 ha mostrato valori di record assoluto, in 30 anni di attività, di convogli

del combinato trattati negli impianti intermodali del Quadrante Europa. Convogli ferroviari del tipo aperti o company che trasportano unità di carico intermodali tipiche, ossia semirimorchi, casse mobili, cisterne e container. Tutto ciò nonostante l'emergenza Covid – 19 sia ancora al di là dall'essere conclusa.

Il forte rilancio dell'economia nazionale dimostrata da valori di PIL di tutto prestigio ha trovato immediato riscontro anche nella fase interpretata dalla logistica, strumento indispensabile a servizio della produzione e del commercio. E così il treno merci del combinato transnazionale, altro strumento determinate per la distribuzione e l'approvvigionamento delle merci.

Dimostrando una volta ancora la cifra strategica dell'Interporto di Verona, il Quadrante Europa, hub intermodale di riferimento per una vastissima area intra - europea distribuita lungo il corridoio transnazionale TEN T Scandivano Mediterraneo.

Un dato di riferimento: la tratta media coperta da un treno merci intermodale organizzato nel contesto del Quadrante Europa misura ca. 950 km e le aree industriali servite da Verona raccolgono tutti i più importanti porti del Baltico (Rotterdam, Anversa, Lubecca, Kiel, Rostock) i porti interni, (Brema ed Amburgo) e la grande totalità delle aree produttive tedesche (ne citiamo solo alcune. Monaco di Baviera, Colonia, Norinberga, Lipsia, Ludwigshafen, Hannover).

La crisi pandemica che non ha risparmiato l'Italia non è ancora vinta, ciò nonostante la ripresa si è manifestata a livello paese ed a Verona, nel Quadrante Europa, questa ripresa, ha assunto il profilo del treno merci intermodale.

Valorizzando la dotazione di infrastrutture e servizi cui è formato l'Interporto di Verona che si sono mostrate essenziali e determinanti rimarcando, proprio nel contesto emergenziale, tutta la valenza strategica del Quadrante Europa, proprio in virtù della dimensione europea che interpreta.

Ma non solo, confermando come lo sviluppo di Verona Quadrante Europa non potrà

prescindere dallo sviluppo, a servizio del mercato, di nuove strutture adatte alla lavorazione dei treni intermodali.

D'altro canto, autorevoli osservatori, anche istituzionali, sui fatti che riguardano lo sviluppo della modalità ferro, affermano:

*“Il nuovo corridoio del Brennero tra Verona e Monaco di Baviera con il tunnel ferroviario di base rappresenta un investimento **solido e motivato**, in grado di rispondere alla crescente domanda di trasporto e del tutto coerente con la politica di trasferimento modale dalla strada alla rotaia. E i numeri lo stanno a dimostrare: nel 2040 il traffico ferroviario sull’asse del Brennero aumenterà fino al 215% rispetto ai valori attuali. Queste previsioni sono contenute in uno studio messo a punto dal Brenner Corridor Platform (BCP) che vede la collaborazione congiunta dei ministeri dei Trasporti tedesco, austriaco e italiano insieme ai tre gestori dell’infrastruttura DB, Öbb e Rfi e a Bbt, la società di diritto europeo che sta realizzando il tunnel di base. Il valore delle previsioni indicate nelle elaborazioni BCP presentate a dicembre 2021 è dato anche dal fatto che le stesse vengono giudicate per la prima volta validate “a livello transfrontaliero e su una metodologia concordata. Per quanto riguarda il traffico ferroviario merci si prevede un aumento del volume trasportato che va da un minimo del 53% nell’ipotesi più prudente fino a un massimo **del 95% nel 2030 per poi arrivare al 215% nel 2040**. Questi studi, i primi nel loro genere, rappresentano una novità assoluta, una pietra miliare sulla strada della comune pianificazione transnazionale del traffico all’interno dell’Unione europea”, ha affermato Pat Cox, il coordinatore europeo del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, essi integrano i dati nazionali e aiuteranno le autorità competenti a pianificare il potenziamento della capacità del corridoio in sintonia con gli obiettivi nazionali ed europei dei trasporti e basandosi su un approccio comune supportato da fatti concreti”.*

Auspici o meglio previsioni che responsabilizzano una volta di più Verona ed il suo Interporto, chiamati ad investimenti adeguati per non farsi sfuggire un futuro così roseo. Rendendo e marcando il ruolo strategico dell'intermodalità trans europea che vede e vedrà Verona protagonista, esaltando il binomio ferro – gomma e gli Interporti strategici, collocati su uno o più dei corridoi intermodali delle merci, TEN- T che l'Europa ha disegnato.

La Quadrante Servizi, vive dello sviluppo del Quadrante Europa, rappresentando quest'ultimo il suo mercato di sbocco. Qualunque disegno strategico ipotizzabile disegnato per Quadrante Servizi non può prescindere da quello pensato per l'intero Quadrante Europa. In questo senso l'auspicio è che il modello di sviluppo, per il Quadrante Europa, veda il servizio al treno merci come baricentrico. E' noto da più parti che lungo il corridoio del Brennero si assisterà ad un incremento notevole del traffico delle merci per treno ed è altrettanto noto che in detto corridoio transnazionale, Verona, il Quadrante Europa e l'indotto economico-commerciale-logistico che vi gravita saranno chiamati ad interpretare i ruoli di leadership italiana ed europea. Sarà necessario condividere con il Socio di Maggioranza Consorzio Zai questo disegno di sviluppo, auspicando che lo stesso Consorzio Zai, protagonista di questo piano di sviluppo consenta così di far ricadere i benefici delle sorti future del Quadrante Europa anche su Quadrante Servizi. In virtù dei numeri di previsione esposti dagli studi citati, tutto il territorio veronese, le parti interessate al suo sviluppo e governo verranno coinvolte e dovranno essere parte unica in un piano di sviluppo coordinato e prestigioso, comprendendo così, ad esempio, Isola della Scala, Sona, Domegliara, Trento non dimenticando Mantova Valdarò. In questo modello o scenario di sviluppo il contributo di Quadrante Servizi potrà essere determinate, semmai chiamata a definire ed ipotizzare dei modelli di gestione, come quello già testato di Gestore Unico " territoriale" sgombrato da sintomi di auto produzione del

servizio ferro – terminalistico. La risposta alla valorizzazione degli ingentissimi investimenti messi in campo dal territorio per la realizzazione e crescita di un Interporto transnazionale, complesso ed articolato.

Il Modello di Gestione a G.U territoriale è l'unica risposta coerente allo sviluppo ed ogni territorio strategico (per natura, collocazione geografica, produzione, indotto) .

Vuoi per smorzare le richiamate tentazioni indotte dall'autoproduzione dei servizi strategici (sarebbe il fallimento dell' indice di produzione, dell' economicità, della sicurezza e dello sviluppo di un servizio strategico) come è l' intermodalità ferro – gomma, vuoi per esaltare economicità, sicurezza, competitività e valorizzazione degli investimenti nella logistica del ferro.

Vuoi per utilizzare al meglio le economie di scala prodotte dalla gestione del servizio terminalistico come elemento che calмира la gestione di tutti gli altri servizi comuni e tipici di un Interporto.

Quindi G.U., Territorialità e infrastrutture sono il volano gestionale dello sviluppo di un sistema a rete, agganciando, per realizzarlo, dei partner strategici. Pena la perdita di autorevolezza sul territorio e di tanti anni di investimenti e lavoro. Senza contare l'azione di depressione sulla capacità di fare investimenti.

E' impensabile farsi sfilare di mano la responsabilità dello sviluppo strategico del proprio territorio.

Quadrante Servizi negli anni ha consolidato la figura dell'operatore unico (NEUTRO rispetto alla galassia delle Imprese Ferroviarie operanti) delle manovre ferroviarie dell' intero comprensorio del Quadrante Europa, candidandosi come protagonista per l'implementazione di un nuovo modello di gestione di tutte le attività ferro – terminalistiche del Quadrante

Europa comprendendo così anche le nuove infrastrutture previste dal progetto condiviso fra Consorzio ZAI e Rete Ferroviaria Italiana.

Lo scopo: OTTIMIZZARE, affinché il catalogo dei servizi “ al treno” trovi, in Quadrante Europa, una completa implementazione (combinato, combinato specializzato, terminal container marittimo, convenzionale nonché tutti i servizi accessori indispensabili: manutenzione dei rotabili, carri e locomotive).

Uno scenario, quello disposto, che vede Quadrante Servizi giocare un ruolo non solo di protagonista dello sviluppo di una fase strategica e determinate come è quella rappresentata dalla gestione della cosiddetta “terminalizzazione ferroviaria di ultimo miglio”, ma anche quello di promotore di tante altre iniziative (una sorta di re – ingegnerizzazione dei processi) che avranno sicura e determinante consacrazione sia nello sviluppo del settore del trasporto delle merci per ferrovia, nazionale e transnazionale che di comprensori territoriali strategici ad esso vocati (Verona Quadrante Europa ne è esempio, incrocio di corridoi europei TEN – T).

Ci limitiamo a citarne alcuni senza la pretesa di definire un ordine di priorità:

1. il modello di gestione, la sua ottimizzazione- il G.U Territoriale dotato di proprio sistema di gestione dell'esercizio ferroviario certificato (S.g.S);
 1. slots orari per le merci su rotaia banalizzati così come l'uso dei carri ferroviari;
 2. treni più lunghi e pesanti;
 3. potenziamento dei raccordi portuali ed interportuali;
 4. digitalizzazione dei documenti di trasporto;
 5. armonizzazione normativa.

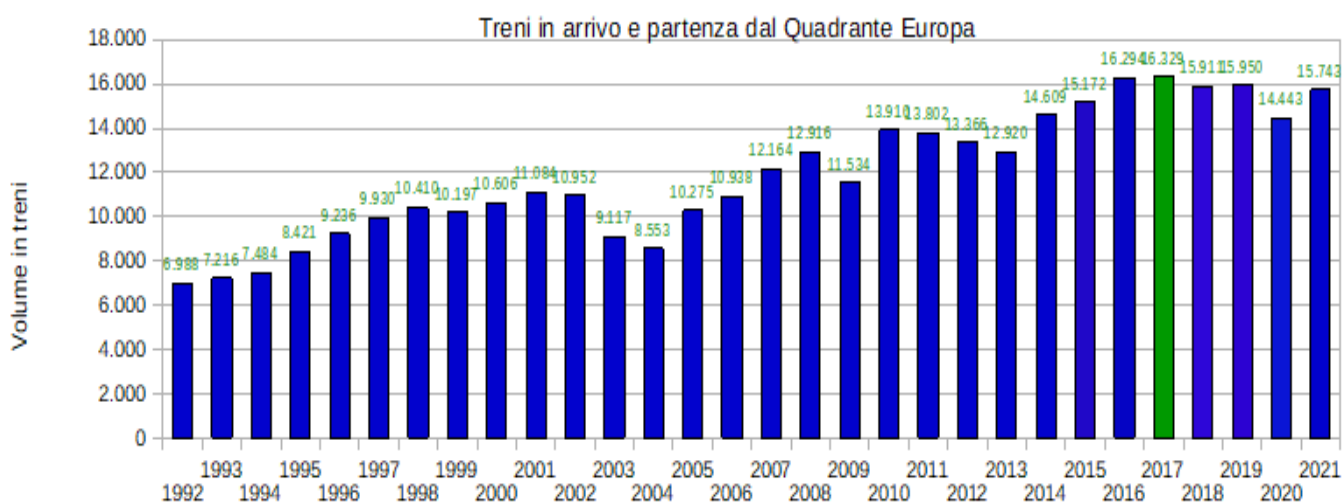
SETTORE FERROVIARIO E TERMINALISTICO

In virtù di quanto descritto nelle pagine che hanno preceduto si conferma il ruolo determinante per le sorti economico finanziarie della nostra Società nel mantenere e sviluppare il settore ferroviario e terminalistico e quindi il volume dei treni che interessano il Quadrante Europa. Core business di Quadrante Servizi e settore trascinante per le sorti anche degli altri gruppi di attività che svolge Quadrante Servizi (servizi informatici telematici e quelli di bulding management): quindi la possibilità di allargarne orizzonti, mercati, attività. Tant'è che nel pensare di dar corso ad un'analisi dell'andamento di un esercizio, è sufficiente ed opportuno limitarsi a delineare quello di questo determinante settore aziendale.

Da valutare che i dati che vengono elaborati si basano sulle conoscenze in possesso alla data di redazione (29.03.22) e sulle decisioni fino a tale data intraprese dal Consiglio di Amministrazione.

1. Tema traffico ferroviario – terminalistico – effetto G.U .

Con riferimento ai dati consolidati del traffico ferroviario, riportati **nell'allegato C** analisi di un anno di attività, il 2021, ferro-terminalistica al Quadrante Europa, si nota:



Si identifica una sorta di correlazione fra il livello di traffico ferroviario sviluppato in un anno e la struttura dei costi del settore aziendale (core) chiamato a servirlo.

La quota di efficacia del traffico ferroviario la si può indicare in 16.000 convogli-anno dove il contributo del cosiddetto traffico del combinato deve assestarsi nel 90% del traffico totale sviluppato e quello di Interterminal almeno nel 18% del traffico del combinato totale.

Questi valori di traffico, alle tariffe attuali e considerando le ripartizioni indicate consentono di calibrare ricavi per euro (dati anno 2021- treni totali lavorati 15.743) :

Ricavi Totali dal settore Ferroviario e Terminalistico	€. 7.224.414,00
---	------------------------

Il cui contributo di Interterminal per la sola fase terminalistica (Tiro Gru ed accessori) si attesta in :

Ricavi Totali dal settore terminalistico - Interterminal Tiro Gru ed accessori.	€. 2.486.992,00
--	-----------------

Con la restante parte dei ricavi associabili alla fase di manovra ferroviaria nelle sue componenti distintive: manovra primaria, di terminal, di raccordo.

Ricavi Totali dal settore Ferroviario – Manovra Ferroviaria Generale.	€. 4.737.422,00
--	-----------------

Il contributo della sola fase di manovra ferroviaria di raccordo si attesta in:

Ricavi Totali dal settore Ferroviario – Manovra ferroviaria di raccordo.	€. 1.280.267,00
---	-----------------

Al di là di tracciare delle previsioni di traffico ferro – terminalistico e quindi di previsione di sviluppo, questi valori rappresentano un punto di partenza utile ai fini di qualsiasi futura previsione che dovranno evidentemente tenere bene in conto anche altri aspetti quali:.

La Domanda di trasporto - > Viste le indicazioni esposte sopra sicuramente molto soddisfacente.

Elementi dettati dalla competizione sul territorio da parte di altri terminal → Al momento non se ne intravedono. Attività ed offerte commerciali di Sona e Domegliara, sono irrilevanti. Isola della Scala è ancora in fase di studio. Si nota (effetti di medio termine) al contrario un' intensa attività di "accerchiamento, attorno al baricentro lombardo" di Hupac, con iniziative tipo Brescia, Piacenza, Novara, Cervignano, Pordenone, Padova, Bologna e la realtà di Trieste in genere. Di disturbo comunque non nell'immediato, l'attività di Padova Interporto, stante l'iniziativa dello stesso di aprire in modo determinate al traffico del combinato terrestre, compensando il calo vistoso di traffico del marittimo, storico ambito d'azione di Padova. Anche la stessa ripresa, da una sorta di sprofondo, dell'attività ferroviaria di Bologna Interporto potrebbe avere ripercussioni su Verona, così come lo potrebbero delineare le iniziative di Terminali Italia su Marzaglia (Modena) ed aree limitrofe emiliane e Fusina (area del Porto di Venezia).

Interferenze operative fra I.F. e fra I.F. ed il Gestore dell'Infrastruttura - > Sono situazioni di criticità operative che si esaltano a fronte di una domanda di trasporto ferroviario in crescita. Già vissute a Verona (biennio 2017 -18) e per le quali esistono contromisure soprattutto di natura gestionale. Certo che in questo momento storico, **dieci le I.F** operanti a Verona, lo scatenarsi di un effetto di dumping tariffario implementato dalle stesse, portano a ripercussioni sulle pianificazioni, sull' operatività e sulla gestionale davvero insidiose.

Dinamiche di gestione poco efficienti, lo sguardo al cliente -> Interferenze sul coordinamento Ferro – Gomma determinati → Sono i temi che da tempo abbiamo segnalato nella relazione citata come Allegato C e riguardano primariamente l'impianto gestito da Terminali Italia. Coefficienti di giro treno superiori alle 18 ore e coefficienti di efficienza terminalistica di poco superiori all'unità ne sono una chiara evidenza. Il sistema di gestione dei tre moduli intermodali del Quadrante Europa deve essere ripensato e la Quadrante Servizi, negli anni ha fornito numerosi spunti di riflessione in tal senso. Andrebbe coinvolto in

maniera determinate R.I.L.VE (la Rete d'Impresa creata fra Quadrante Servizi e Terminali Italia) anche in termini di gestione (e non come è oggi un' appena accennata azione di coordinamento) nell' ambito delle attività svolte da Terminali Italia nel contesto del traffico del combinato che si realizza nei tre moduli terminal di proprietà di R.F.I e Consorzio ZAI (per la parte di Q.E.T.G). Soprattutto in vista della realizzazione del cosiddetto IV° modulo Terminal a standard europeo (treni lunghi 750 m).

Valutiamo ora i costi necessari per produrre i ricavi sopra descritti (sempre utilizzando allo scopo come valori di riferimento quelli del bilancio anno 2021).

2. Tema costo del personale.

La pianta organica, condivisa con le O.O.S.S di categoria, **ottimizzata** per dar corso alla realizzazione di questa attività, conta:

- 67 operai – addetti alle attività operative di manovra ferroviaria e terminalistiche;
- 6 impiegati di cui uno con le funzioni di capo settore (qualifica quadro).

Il costo annuo aziendale del gruppo di lavoro si attesta in:

Costi Totali aziendali settore Ferroviario – Terminalistico.	€. 2.925.000,00
Pro capite pari a	€. 40.070,00

Per l'attività **svolta dagli operai addetti alle attività operative** di manovra ferroviaria e terminalistiche:

Costi Totali aziendali settore Ferroviario – Terminalistico.	€. 2.249.510,00
Pro capite pari a	€. 33.574,00

Per l'attività svolta **dagli impiegati e dal capo settore**:

Costi Totali aziendali settore Ferroviario – Terminalistico.	€. 201.449,00
Pro capite pari a	€. 33.574,00

3.Tema formazione specifica del personale addetto al settore.

Accanto ai consueti costi per il mantenimento competenze ferroviarie e corsi professionalizzanti, l'anno 2021 ha visto anche l'allestimento di almeno due corsi completi P.D.T.(licenza operatore ferroviario). Un trend consolidato anche per gli anni futuri. Il totale annuo è di:

Costi Totali formazione settore ferroviario –terminalistico	€.44.530,00
--	-------------

Tale dato identifica un buon valore anche in termini previsionali. Più utile, sempre in termini previsionali identificare tale costo in ca. 1.050,00 € – anno pro addetto.

4.Tema sicurezza e D.P.I del personale addetto al settore.

In questo contesto si tratta di contabilizzare sia i costi per i D.P.I (Dispositivi Protezione Individuali) specifici sia i costi per il mantenimento delle certificazioni nonché per l'R.S.P.P.. Da considerare che il costo per l'A.S.P.P è stato inserito nel gruppo impiegatizio di settore. Queste due ultime figure, pur essendo figure aziendali generali, utili a tutti i settori societari, di fatto sono occupate per intero a servizio del settore ferroviario e terminalistico.

Costo annuo valutato:

Costi Totali D.P.I e R.S.P.P settore Ferroviario – Terminalistico	€.55.795,00
--	-------------

5.Tema strutture assicurative del settore.

Questo ambito l'impianto dei costi si deduce osservando come l'impatto sui ricavi e sulle attività svolte dal settore si attesti sul 75% ca. del totale dei ricavi aziendali. Tant'è che tale parametro può essere utilizzato anche per identificare il contributo, in termini di costi, relativi alle coperture assicurative.

Costi Totali Assicurativi settore Ferroviario – Terminalistico	€.140.000,00
---	--------------

6.Tema Canoni a Consorzio Zai per utilizzo infrastrutture consortili.

Se come ovvio, ci si limita alla contabilità dei canoni per l'utilizzo delle infrastrutture (concessioni) delle strutture utili per realizzare il servizio ferroviario e terminalistico, qui contiamo i canoni per l'uso binari di raccordo, area Interterminal, uffici dei referenti, squadre di manovra, sala operativa.

Costi Totali per Canoni a C.ZAI - settore Ferroviario – Terminalistico	€.145.134,00
---	--------------

7.Tema costi per carburante locomotori, noleggio locomotori, manutenzioni infrastrutture ferro – terminalistiche e locomotori.

Si tratta di una serie di costi, cospicui e determinanti per la realizzazione dei servizi ferroviari e terminalistici. Spiccano i costi per la gestione completa e l'utilizzo dei locomotori che in un anno si assestano in ca. 582.000,00 euro comprensivo del carburante e dei canoni per i locomotori utilizzati per la realizzazione della manovra primaria (il solo canone pagato a Terminali Italia per l'utilizzo a caldo dei locomotori in stazione Quadrante Europa è valorizzato in euro 282.000,00 anno). Il contributo delle manutenzioni dei locomotori e delle infrastrutture terminalistiche (raccordo compreso e non ricomprese nella contabilità denominata ammortamenti) fanno aumentare i costi per la loro gestione di ulteriori euro 251.893,00 .Altri costi si contano per la fornitura di forza motrice e telefonia, ca. 33.000,00.

Costi Totali per gestione locomotori ed infrastrutture - settore Ferroviario – Terminalistico	€.866.893,00
--	--------------

8.Tema costi consulenze tecniche e gestionali professionali.

Si tratta di costi per specifiche attività di consulenza, es. S.g.S., I.S.O 45001, e quota parte delle consulenze gestionali generali (compilazione e gestione busta paga, commercialista, assistenza per valorizzazione imposte ed ammortamenti, attività gius-lavoristica, tutela

civilistica – Organismo di Vigilanza). Il monte di tali costi medi in un anno di lavoro, il 2021, si assestano a:

Costi Totali per consulenze tecniche e gestionali - settore Ferroviario – Terminalistico	€.96.673,00
---	-------------

9.Ammortamenti.

Negli anni che hanno portato al consolidamento del settore ferroviario e terminalistico ingenti sono stati gli investimenti destinati soprattutto alla realizzazione delle attività di manutenzione straordinaria (per contratto pagate al 50% al Consorzio Zai proprietario delle strutture). Il dato indicato è un dato medio che raccoglie le esigenze del mantenimento in efficienza delle strutture di raccordo ferroviario, Interterminal: tutti beni di proprietà consortile.

Ammortamenti , quota annuale riferimento anno 2021	€. 55.000,00
---	--------------

Coerente con il quadro informativo una tabella di riepilogo dei rapporti economici intercorsi nel corso degli ultimi anni, con il socio di maggioranza e controllo, Consorzio ZAI. Si specifica che i dati economici registrati nella tabella che segue rappresentano valori di partecipazione o rimborsi contrattuali di attività di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture consortili fornite in concessione a Quadrante Servizi. Si tratta dell'infrastruttura ferroviaria, armamento del raccordo e di Interterminal (vasche di prima pioggia, impianto rivelazione incendi -C.P.I).

	Costi sostenuti per contributi ad attività <u>di manutenzioni straordinarie</u> su beni di proprietà Consorzio ZAI. Beneficiario socio di maggioranza Consorzio ZAI.
Anno 2019	€ 187.155,54
Anno 2020	€ 68.436,13
Anno 2021	€ 128.201,03
Totali di periodo	€ 383.792,70

10.Costi per la realizzazione del servizio di tiro Gru – Interterminal.

E' un costo legato al traffico ferroviario specifico realizzato presso in Interterminal. Da anni tale servizio è acquistato, a caldo, ossia tutto compreso (uomini, mezzi, sicurezza, consumi, manutenzioni etc.) da società specializzata. Il dato proposto di costo, come detto correlato al volume di traffico, si attesta per il 2021 a:

Costi totali per la realizzazione del servizio di tiro gru - Interterminal	€. 1.594.519,00
---	-----------------

11.Costi generali di gestione.

Nel completare l'analisi dei costi del settore non è possibile non considerare dei costi accessori in quota parte dovuti alla attività svolta dal Consiglio di Amministrazione, dalla Direzione dall'uso degli uffici in generale, dai servizi informatici, dalla partecipazione ad associazioni di categoria, dalle penali, dagli imprevisti, altre certificazioni, altre consulenze, utilizzo di risorse informatiche, amministrative etc...

In virtù dell'analisi dei costi sostenuti per l'esercizio 2021, tale quota parte di costi generali si attesta a:

Costi generali, quota parte del totale di quelli aziendali	€. 986.740,00
---	---------------

Valutazioni in termini di Margine Operativo lordo di settore.

Sulla base dei dati riportati, riprendendo i valori di ricavi totali di settore (valutati con le premesse descritte nelle pagine precedenti).

Ricavi Totali dal settore Ferroviario e Terminalistico	€. 7.224.414,00
Costi Totali dal settore Ferroviario e Terminalistico	€. 6.910.284,00
Margine operativo lordo del settore Ferroviario e Terminalistico	€. 314.130,00

Osservazioni -Note

- Il fatturato di settore - pro capite prodotto si attesta in ca. € 99.000,00 – per addetto - (73 soggetti).
- Margine operativo lordo – pro capite ca. € 4.303,15 (ca. il 4,35 % sui ricavi di settore).

Il rendimento del settore indicato, correlato come più volte sottolineato, al volume del traffico ferroviario sviluppato in Quadrante Europa, garantisce economie di scala con gli altri settori aziendali, capacità di investimento (in locomotori, in infrastruttura, normative certificazioni), **capacità di sopportare eventuali imprevisti sottolineando come la struttura del personale e dei mezzi operativi nonché del sistema organizzativo e di gestione sia in grado di lavorare, senza particolari modifiche fino a 18.000 convogli anno.**

Il servizio ferroviario e terminalistico si mostra quindi, come sottolineato, determinate ai fini non solo **dell'equilibrio di bilancio economico** ma anche ai fini di poter disegnare azioni ed investimenti a più ampio respiro. Il riferimento è al fatto che volumi di traffici “adeguati” consentono di prospettare con serenità investimenti in nuovi strumenti di lavoro, come sono i locomotori nonché di progettare l'attivazione di sinergie aziendali, magari valutando acquisizioni e partecipazioni strategiche in società che riempiono il quadro operativo che insiste in Quadrante Europa, quali per esempio, la società E.C.M.S (operatore che si occupa della riparazione dei carri ferroviari, I.P.E locomotori, società che costruisce e mantiene locomotive, un centro di formazione ferroviaria).

Certo che eventuali imprevisti infrastrutturali che abbiano a limitare la capacità del traffico ferroviario lungo la linea del Brennero avranno immediate ripercussioni sulla capacità di Quadrante Servizi di “fare bilancio”. In altri termini anni di crisi del traffico internazionale, ridimensionano 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.

Merita un cenno sottolineare l'attività di R.I.L.VE (la Rete Intermodale Logistica Verona costituita fra Quadrante Servizi e Terminali Italia).

Uno strumento, RilVe (efficacia 01.01.2018 e scadenza al 31.12.2022) 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)^{<2>}.

Con l' operatore di manovra ferroviaria che rappresenta un soggetto cardine di un intera e complessa catena logistica a supporto dello sviluppo e dell'efficienza dell' intermodalità ferro – gomma. E' la Quadrante Servizi che al momento 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 A.N.S.F. del parco locomotive di proprietà.

Uno Sguardo di riepilogo:

	Ricavi maturati nel triennio dal Settore Ferroviario e Terminalistico			
Tipologia attività	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	TOTALI
Manovra primaria	€ 3.202.258	€ 2.906.196	€ 3.168.975	€. 9.227.429
Manovra accessoria	€ 283.678	€ 283.678	€ 283.678	€. 851.034
Manovra di Raccordo e attività terminalistica	€ 3.731.647	€3.241.426	€ 3.771.761	€. 10.744.834

↳ *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.

* * *

Inquadrato l'anno 2021 relativamente alla gestione del settore Ferroviario e Terminalistico possiamo proseguire l'analisi.

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:

determinate per qualificare il settore, le sue funzionalità, la qualità percepita dei servizi erogati è rappresentato dal sistema di controllo degli accessi da e per l'area del Centro Spedizionieri interportuale. Ad altissimo contenuto innovativo e tecnologico, il sistema è fiore all'occhiello di questo settore elevando tutto il comparto della logistica tradizionale del Quadrante Europa, nonché fornendo 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 2021 ha visto transitare (filtrandone i titoli autorizzativi di merito), quasi 700.000 mezzi. 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 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 del 100%.

L'assistenza Interportuale, settore strumentale ai servizi svolti nell' Interporto di Verona è stata pensata e progettata come contenitore dove raccogliere l'insieme delle attività caratteristiche necessarie per il buon funzionamento del sistema consortile, 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 insieme all'area AUI1. 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 ideati in Quadrante Europa già al tempo della prima infrastrutturazione, 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: quasi 7.000 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.

Uno Sguardo d'insieme.

	Ricavi maturati nel triennio dal Settore Assistenza Interportuale			
Tipologia attività	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	TOTALI
Lavori conto terzi	€ 804.694,43	€ 500.162,26	€ 602.041,54	€ 1.906.898,23
Gestione pesa Interportuale	€ 29.174,52	€ 23.250,90	€ 22.055,82	€ 74.481,24
Gestione archivio documentale	€ 58.924,22	€ 59.010,77	€ 58.890,00	€ 176.824,99
Gestione sale	€ 6.150,00	€ 9.907,56	€ 23.130,12	€ 39.187,68

I servizi telematici.

La rete telematica interportuale, attivata nel Gennaio del 2000 è stata affidata, per la gestione, ottimizzazione e sviluppo ad un nuovo e specifico settore istituito nel 2019, il Settore "Ricerca e Sviluppo di nuovi progetti".

Nella dicitura rete telematica sono raccolti la collezione di un gruppo di servizi strategici per un Interporto transnazionale. Anche in questo contesto, durante il corso del 2021, 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, tradotti nel concetto di manutenzione evolutiva. Attività correlata con la più che ventennale operatività degli apparati fisici e dei servizi annessi collegati alle dinamiche di sviluppo delle tecnologie informatiche telematiche e degli apparati tecnologici. Molteplici in corso d'anno le operazioni di verifica dell'efficacia e della funzionalità dei servizi di rete, nonché quelle di validazione della

conformità dell'intero patrimonio telematico e tecnologico in relazione anche alle variazioni normative. Nel contesto del 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", 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. Un centro di competenze, questo 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. Senza dimenticare il continuo processo di adeguamento dei sistemi, consentendo 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 più moderne piattaforme Web, i sistemi voip, wireless, la sicurezza informatica più sofisticata completata da uno spazio Coworking attrezzatissimo. Valorizzando così 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).

Uno sguardo d'insieme del settore.

Ricavi maturati nel triennio dal Settore Ricerca e sviluppo e nuovi progetti			
Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	TOTALI
€ 381.096,89	€ 379.413,26	€ 390.010,32	€ 1.150.520,47

CERTIFICAZIONI – GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Organismo di Vigilanza (O.d.V)

Resilienza e ripresa sono state le due parole chiave che hanno caratterizzato la gestione aziendale dell'anno 2021.

Resilienza, rispetto alla pandemia, che in taluni periodi dell'anno, è risultata ancora aggressiva e ha saputo ancora una volta mettere alla prova il modello organizzativo aziendale. Ma gli strumenti di cui l'azienda si è dotata per fronteggiare il rischio pandemico, primo tra tutti il Comitato di Gestione dell'Emergenza, sono risultati solidi e hanno saputo sempre mettere in atto azioni utili al fine di prevenire la diffusione del contagio.

Attraverso il Protocollo Aziendale Anticontagio, in continuo aggiornamento sono state condivise tra le figure cardini aziendali in materia di salute e sicurezza (Medico Competente, Presidente dell'Organismo di Vigilanza, Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza, Direzione e Responsabile del Personale) le misure da attuare per la prevenzione del contagio in ottemperanza alle diverse disposizioni

legislative che si sono succedute nel corso dell'anno. Si è in tal modo riusciti non solo a garantire la continuità dell'operatività aziendale ma anche a rendere tutto il personale edotto circa i corretti comportamenti da seguire per la prevenzione del rischio pandemico, rendendolo quindi soggetto attivo nella gestione della pandemia.

La ripresa si ravvisa non solo nel numero di treni lavorati ma anche nel numero di personale assunto nel corso dell'anno in azienda. Ben 18 sono le persone che, in step successivi, sono entrate nell'organico aziendale, in parte per reintegrare le uscite dovute a quiescenze e licenziamenti, in parte invece a rafforzare la pianta organica così come definito da accordo integrativo con le organizzazioni sindacali siglato nell'anno 2020 e ancora in vigore.

Dialogo con le organizzazioni sindacali sempre aperto e pronto al confronto, anche alla luce di nuove istanze dagli stessi promosse e a cui l'azienda ha saputo dare risposte coerenti con l'organizzazione aziendale e in linea con gli accordi integrativi siglati con le stesse rappresentanze, passati e in essere.

Anche l'Organismo di Vigilanza di cui l'azienda si è dotata nel lontano 2009, punto cardine dell'organizzazione aziendale, ha saputo ancora una volta dare il suo fondamentale contributo nella costante verifica dell'assetto organizzativo aziendale rispetto ai dettami del D.Lgs 231/2001 attraverso le sue riunioni di cadenza periodica.

In tali incontri si è altresì verificata anche la bontà del modello organizzativo rispetto alle certificazioni in essere ISO 45001 "Sistema di gestione sulla salute e sicurezza sul lavoro", e ISO 9001 "Sistema di gestione della Qualità aziendale". Certificazioni la cui bontà è stata attestata anche nell'audit integrato dell'Istituto di Certificazione svoltosi nel mese di settembre ove sono stati evidenziati 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.

Nel corso del 2021 Quadrante Servizi ha continuato anche le verifiche previste dal sistema di allert del D.Lgs. n. 14/2019 facendo emergere una sussistenza dell'equilibrio economico-finanziario nonché una totale assenza di indizi di crisi. 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.

* * *

La sintesi descritta delle tre macro aree ove opera la Quadrante Servizi la si può delineare nella tabella che segue:

	Utile Lordo	Utile Netto	Valore produzione	Patrimonio netto^{<q>}
Anno 2018	€ 308.428,50	€ 154.717,50	€ 8.964.901,01	€ 4.145.082,94
Anno 2019	€ 452.529,00	€ 301.185,42	€ 9.652.073,00	€ 4.299.801,00
Anno 2020	€ 163.784,54	€ 136.384,54	€ 8.791.196,00	€ 4.600.985,86
Anno 2021	€. 13.585,18	- €.5.899,34	€. 9.424.933,60	€. 4.759.346,40

^{<q>} Consistenza al 31.12.2021

Come indicato nell'analisi di dettaglio dei valori economici associati al settore core aziendale, quello ferro – terminalistico, un valore di traffico ferroviario generale non lontano dai 16.000 convogli, come è il caso dell'anno 2021, porta a ritrovare, a fine esercizio, un equilibrio di bilancio capace di assorbire costi anche imprevisti, come quelli legati alle manutenzioni dei beni strumentali, locomotori, alla infrastruttura, ai consumi, alla formazione del personale ed alle coperture assicurative. Tanto che il valore di utile netto di poco inferiore **ai 6.000,00 euro** è da iscriverne a delle rettifiche fiscali, in particolare ai valori contabilizzati a saldo del conteggio Irap.

I ricavi complessivi sviluppati nel 2021 si attestano ad un totale di euro **€ 9.609.048,21**.

CONCLUSIONI - OBIETTIVI FUTURI

Come valutato ed analizzato nelle pagine che hanno preceduto gli obiettivi futuri si inquadrano o meglio si correlano nell'analisi del contesto ove si colloca il Quadrante Europa.

La ripresa economica dopo l'uscita dalla più grave recessione del dopoguerra si è manifestata e mostra ancora seri ed evidenti caratteri. In ogni caso altrettanto evidente è la ripresa delle nostre imprese e la forte crescita dell'export e quindi un ruolo decisivo del settore trasporti.

Il settore dei trasporti e della logistica è cresciuto, nel periodo 2015-2019, a ritmi pari a tre volte-quattro volte superiori alla crescita del PIL nazionale: in media quindi in doppia cifra.

Relativamente all'anno 2021, il contesto macroeconomico, mostra segni molto positivi.

In piena emergenza Covid-19, si era registrato un'importante calo dei volumi trasportati che aveva 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, avevano provocato una crisi nel settore logistica e trasporto merci senza precedenti nella storia recente.

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, avevano inciso in misura significativa sugli indicatori economici e di fiducia del commercio globale con gravi ripercussioni ovviamente sul vecchio continente e sull'Italia.

E' stata la capacità di reazione a questi avvenimenti che per certi versi ha sorpreso positivamente nel corso dell'anno 2021, facendo emergere l'importanza della libera circolazione delle merci che per un paese come l'Italia ha, nell'Unione Europea, il principale partner commerciale; sia in termini di quantità importate (35,5%) sia e soprattutto in termini di quantità esportate (oltre il 70%).

E' del tutto evidente che Verona con il suo hub Transnazionale, il primo attrezzato e posto a ridosso del valico alpino del Brennero, crocevia di uno fra i più importanti Tent T, non può

manca all'enorme opportunità che gli è offerta. Realizzare, a livello europeo, uno fra i più importanti distretti a servizio della logistica e del trasporto delle merci. Determinate per il successo di questa enorme opportunità sarà il ruolo degli investimenti in infrastrutture. Magari cogliendo la linea disegnata dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima che prevede, per i trasporti un rilievo prioritario alla definizione delle politiche relative al fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva, in particolare su rotaia. Compreso lo spostamento del trasporto merci da gomma a ferro". Come previsto da detto piano nazionale "è necessario integrare le cosiddette misure "improve" (relative all'efficienza e alle emissioni dei veicoli) con gli strumenti finalizzati a ridurre il fabbisogno di mobilità (misure "avoid") e l'efficienza dello spostamento (misure "shift")" mitigando le criticità del settore attraverso l'uso delle tecnologie digitali maggiormente concentrate nei seguenti fattori:

- la burocrazia nelle procedure, ancora fortemente dipendenti dai documenti cartacei;
- l'avvio effettivo dei processi di semplificazione normativa
- l'integrazione dei sistemi informatici implementati dai vari enti e attori della catena logistica;
- l'ottimizzazione di attesa per il carico/scarico delle merci e per i consueti controlli che risultano non competitivi rispetto ad altri paesi europei .Un percorso volto ad aumentare la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni. Sarà, così favorita la transizione digitale delle imprese che operano in questo settore.

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 lavorando anche sull' adeguatezza della struttura organizzativa. Il riordino contrattuale nel settore core della nostra società (contratti quadro con Volkswagen Group Italia, Hangartner Terminal, kombiverkher, Merci Italia Logistic), che nei nuovi rapporti contrattuali con il socio di maggioranza. Avanti l'obiettivo di centrare al meglio le competenze le responsabilità ed il perimetro d'azione di Quadrante Servizi.

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, consentono di definire i contributi di Quadrante Servizi e del sistema ZAI all' ideazione, definizione e sviluppo degli elementi fondanti il piano nazionale della logistica, per giunta capitolo determinate 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 ^{<8>} 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, da iniziale slogan governativo 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 protagoniste nel dare il proprio contributo ai tavoli di sviluppo e di confronto sul tema.

Requisiti quelli tracciati necessari per cogliere e mantenere il primato dell'eccellenza di Verona. La valenza strategica degli Interporti, soprattutto quelli transnazionali e collocati su uno o più corridoi TEN _ T non sarà mai in discussione.

Lo dimostra anche l'azione messa in campo da U.I.R, l'Unione degli Interporti Riuniti. Sta lavorando alla legge di riordino degli Interporti (si ricorda che l'ultima espressione di una legge di governo di queste realtà risale al 1990 – L.240) allo scopo di disporre anche di uno strumento legislativo, per fissare alcuni punti di forza. Come per esempio:

- in contesti interportuali primari è necessario recuperare le agevolazioni proprie (fiscali, accise, iva movimentata, investimenti etc..) destinate alle Zone Economiche Speciali e/o alle Zone Logistiche semplificate;
- il costo del lavoro per chi opera in un Interporto, cuneo fiscale agevolato quale volano di sviluppo del mercato del lavoro ed elemento, al contempo di contrasto ad un inevitabile altrimenti dumping sociale;
- il riconoscimento che la logistica e gli hub logistici primari e strategici a livello paese sono e svolgono “ Servizi Essenziali” e determinanti per una comunità raccolta in distretti vocati alla logistica (es. Verona). La crisi pandemica ne è stata facile testimone come indica la stampa anche in questi giorni: “ 07.09.2021. Supply chain portale della logistica – La Germania al vertice della classifica della logistica italiana con oltre 40 Miliardi di fatturato, realizzato da molteplici operatori logistici” per giunta tutti presenti in Quadrante Europa.

Valutazioni, evidenze, scenari che per Quadrante Servizi si concretizzano nell'

- Essere protagonista nell'implementare un modello di gestione dei servizi strategici, il concetto di G.U territoriale, almeno per ambiti che sviluppano oltre 1.200 convogli di traffico ferroviario – medi mese. La creazione di nuove figure o soggetti a servizio del mercato e dello sviluppo dei servizi strategici: l'impresa di manovra ferroviaria, dotata di proprio S.g.S (sistema di gestione della sicurezza di esercizio ferroviario) e quindi neutra rispetto alla moltitudine delle imprese ferroviarie operanti nel contesto.
- Realizzare una regia unica (anche attraverso legami di partnership operativi e gestionali) per l'erogazione di altri servizi al treno, la manutenzione dei rotabili quali i carri e le locomotive, l'allestimento di locomotive, la formazione ferroviaria.
- Per l'aspetto Terminal- infrastruttura determinate in ogni contesto Interportuale è farsi promotore di un non più procrastinabile percorso di semplificazione ed automatizzazione , da aggiungere il concetto di banalizzazione, ad esempio del carro ferroviario. Non si deve più vincolare alla IF ed alla tratta, bensì reso disponibile al materiale che si trova a piazzale e che deve essere spedito. Ovvio la necessità di creare un importante gestione informatica di questa risorsa, soprattutto se si considera che lo stesso oggetto (per altro di proprietari diversi) è soggetto a manutenzione, guasti etc... Banalizzare il carro = recupero di efficienza e di produzione del Terminal.

Il piazzale del Terminal è destinato a diventare, insieme alla risorsa manovra (ambiti a G.U) il fulcro della gestione ferro- terminalistica. Se girano queste strutture gira tutto il sistema. Anche qui l'informatica sarà determinate. Si pensi ad adempio, al passaggio di carte all'impresa ferroviaria di manovra, al tema merci in ADR. Sono

contesti in cui la dematerializzazione, la semplificazione e l'automatizzazione debbono diventare la quotidianità.

* * *

A conclusione di questa relazione, è doveroso un apprezzamento al personale. 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 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 che gli elementi di differenziazione con gli andamenti degli esercizi precedenti. La chiusura dell'esercizio presenta un utile ante imposte pari ad euro 13.585,00 che al netto delle rettifiche fiscali (Irap) manifesta un saldo negativo di euro 5.899,34 che rettifica la riserva straordinaria Covid in euro 295.286,08.

Verona, 29 Marzo 2022

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente Elio Nicito

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.

INDICATORI ECONOMICI	31/12/2020	31/12/2021
<i>ROE - (Return on Equity)</i>	3,59%	-0,12%
<i>ROI - (Return on Investment)</i>	3,84%	0,31%
<i>ROS - (Return on Sales)</i>	1,91%	-0,06%
<i>EBIT - (Earnings before intersts and tax)</i>	169.192,00 €	13.237,00 €
<i>EBITDA - (earnings before intersts, tax, depreciation and amortization)</i>	764.841,00 €	954.358,00 €

INDICATORI PATRIMONIALI	31/12/2020	31/12/2020
<i>Indice di autonomia patrimoniale</i>	66,32%	63,22%
<i>Indice di copertura delle immobilizzazioni</i>	233,38%	208,73%

INDICATORI DI LIQUIDITA'	31/12/2020	31/12/2020
<i>Indice di liquidatà primaria</i>	2,47	2,10
<i>Indice di liquidità generale</i>	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.

Si segnala in ogni caso che il risultato di esercizio negativo è collegato ad oneri ed eventi di natura straordinaria e non al “core business”: tale elemento è chiaramente rilevabile dai seguenti fattori:

- 1) il fatturato si è incrementato di circa l'11%;
- 2) Il valore EBITDA risulta incrementato rispetto al 2020 del 25%: tale incremento palesa la migliorata efficienza che si riflette pertanto anche in una miglior redditività dell'attività caratteristica.

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 2021 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 2021 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) è pari ad euro 5.500,00.

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 segnala che al 31 dicembre 2021 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 € 371.402,28.

L' ammontare totale di tale credito è stato al 100,00 % riscosso alla data del 23/02/2022. 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 2021

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 20201
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, 29 Marzo 2022

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 2021

TRAFFICO FERRO - TERMINALISTICO QUADRANTE EUROPA ANNO 2021

- Approccio metodologico.
- Premessa.
- Alcune evidenze.
- Indici: ε - Efficienza e \check{R}_t - Qualità nel Quadrante Europa.
- Appendice ¹:La sostenibilità – costi esterni area ferroviaria.
- Appendice ²: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 m³ 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.

ϵ (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 / ϵ (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-Anno 2021, traffico ferro – terminalistico in Quadrante Europa.

L'anno 2021: chiaramente l'anno del traffico ferroviario delle merci nella versione, del combinato.

Nel senso che l'anno 2021 mostra valori di record assoluto, in 30 anni di attività, di convogli del combinato trattati negli impianti intermodali del Quadrante Europa.

Convogli ferroviari de tipo aperti o company che trasportano unità di carico intermodali tipiche, ossia semirimorchi, casse mobili, cisterne e container.

Tutto ciò nonostante l'emergenza Covid – 19 sia ancora al di là dall'essere conclusa.

Il forte rilancio dell'economia nazionale dimostrata da valori di PIL di tutto prestigio ha trovato immediato riscontro anche nella fase interpretata dalla logistica, strumento indispensabile a servizio della produzione e del commercio. E così il treno merci del combinato transnazionale, altro strumento determinate per la distribuzione e l'approvvigionamento delle merci.

Dimostrando una volta ancora la cifra strategica dell'Interporto di Verona, il Quadrante Europa, hub intermodale di riferimento per una vastissima area intra - europea distribuita lungo il corridoio transnazionale TEN T Scandivano Mediterraneo

Un dato di riferimento; la tratta media coperta da un treno merci intermodale organizzato nel contesto del Quadrante Europa misura ca. 950 km e le aree industriali servite da Verona raccolgono tutti i più importanti porti del Baltico (Rotterdam, Anversa, Lubeca, Kiel, Rostock) i porti interni, (Brema ed Amburgo) e la grande totalità delle aree produttive tedesche (ne citiamo solo alcune. Monaco di Baviera, Colonia, Norinberga, Lipsia,

Ludwigshafen, Hannover).

La crisi pandemica che non ha risparmiato Verona il suo Interporto e tutto il settore industriale rappresentato dalla logistica e dal trasporto delle merci, non è ancora vinta, ciò nonostante la ripresa si è manifestata a livello paese ed a Verona, nel Quadrante Europa, questa ripresa, ha assunto il profilo del treno merci intermodale.

Valorizzando la dotazione di infrastrutture e servizi cui è dotato l'Interporto di Verona che 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.

Ma non solo, confermando come lo sviluppo di Verona Quadrante Europa non potrà prescindere dallo sviluppo, a servizio del mercato, di nuove strutture adatte alla lavorazione dei treni intermodali.

D'altro canto, autorevoli osservatori, anche istituzionali, sui fatti che riguardano lo sviluppo della modalità ferro, affermano:

“ Il nuovo corridoio del Brennero tra Verona e Monaco di Baviera con il tunnel ferroviario di base rappresenta un investimento solido e motivato, in grado di rispondere alla crescente domanda di trasporto e del tutto coerente con la politica di trasferimento modale dalla strada alla rotaia. E i numeri lo stanno a dimostrare: nel 2040 il traffico ferroviario sull'asse del Brennero aumenterà fino al 215% rispetto ai valori attuali. Queste previsioni sono contenute in uno studio messo a punto dal Brenner Corridor Platform (BCP) che vede la collaborazione congiunta dei ministeri dei Trasporti tedesco, austriaco e italiano insieme ai tre gestori

dell'infrastruttura DB, Öbb e Rfi e a Bbt, la società di diritto europeo che sta realizzando il tunnel di base. Il valore delle previsioni indicate nelle elaborazioni BCP presentate a dicembre 2021 è dato anche dal fatto che le stesse vengono giudicate per la prima volta validate “a livello transfrontaliero e su una metodologia concordata. Per quanto riguarda il traffico ferroviario merci si prevede un aumento del volume trasportato che va da un minimo del 53% nell'ipotesi più prudente fino a un massimo del 95% nel 2030 per poi arrivare al 215% nel 2040.

Questi studi, i primi nel loro genere, rappresentano una novità assoluta, una pietra miliare sulla strada della comune pianificazione transnazionale del traffico all'interno dell'Unione europea”, ha affermato Pat Cox, il coordinatore europeo del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, essi integrano i dati nazionali e aiuteranno le autorità competenti a pianificare il potenziamento della capacità del corridoio in sintonia con gli obiettivi nazionali ed europei dei trasporti e basandosi su un approccio comune supportato da fatti concreti”.

Auspici o meglio previsioni che responsabilizzano una volta di più Verona ed il Suo Interporto, chiamati ad investimenti adeguati per non farsi sfuggire un futuro così roseo. Rendendo e marcando il ruolo strategico dell'intermodalità trans europea che vede e vedrà Verona protagonista. Esaltando il binomio ferro – gomma e gli Interporti strategici, collocati su uno o più dei corridoi intermodali delle merci, TEN- T che l'Europa ha disegnato.

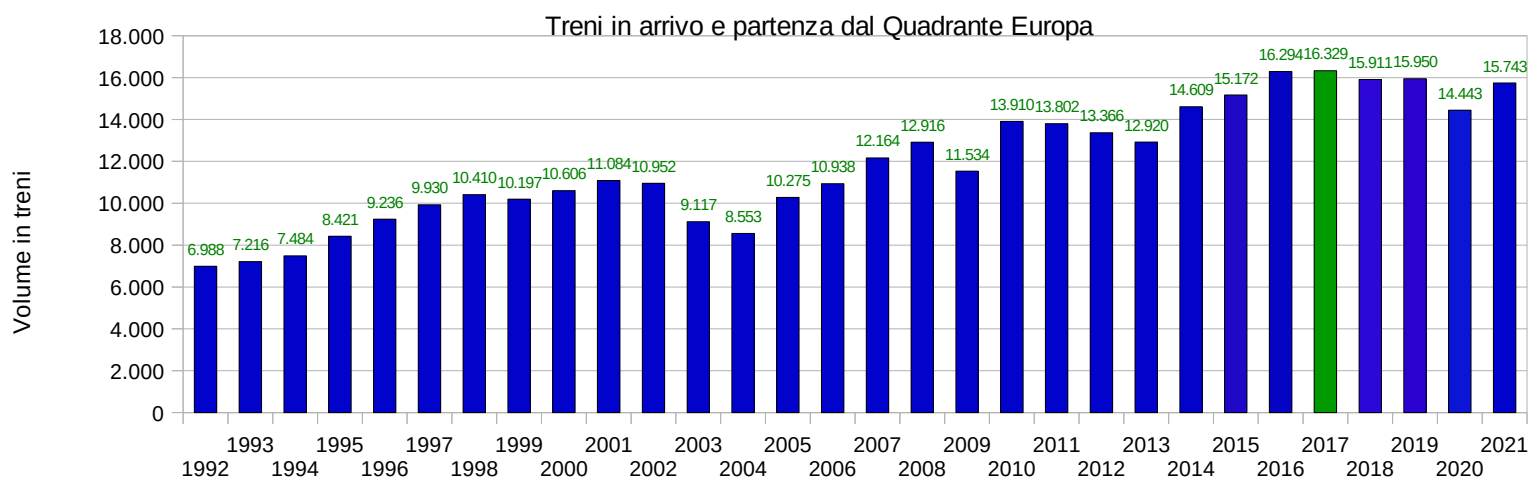
I primi dati di un anno di lavoro.

Iniziamo con il dato di riferimento che misura la crisi vissuta e per certi versi che ancora

(Gennaio 2022) investe alcuni comparti della logistica e del trasporto delle merci. Uno su tutti, come vedremo l'automotive.

Traffico totale misurato in treni lavorati in Quadrante Europa			
Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Δ - Anno 21 / Anno 20
15.950	14.443	15.743	+ 9,00 %

In termini assoluti, l'anno 2021 al Quadrante Europa, ha visto aggiungersi la lavorazione di 1.300 convogli in più rispetto all'anno 2020, Riportando i numeri dei volumi di traffico vicini alla soglia dei 16.000 treni anno. + 653 sono le coppie treno – anno (rif. dato sui convogli arrivati).



Considerando il Grafico 1 sopra delineato si nota come il traffico ferroviario del Quadrante Europa si sia riallineato con i valori misurati negli anni 2018 e 2019, quelli pre covid.

Spicca nel Grafico 1, la posizione dell'anno record, per l'attività ferroviaria del Quadrante

Europa, interpretato dal 2017 con ben 16.329 convogli trattati.

Interessante osservare la caratterizzazione dell'anno 2021 verificando l'andamento mensile del traffico:

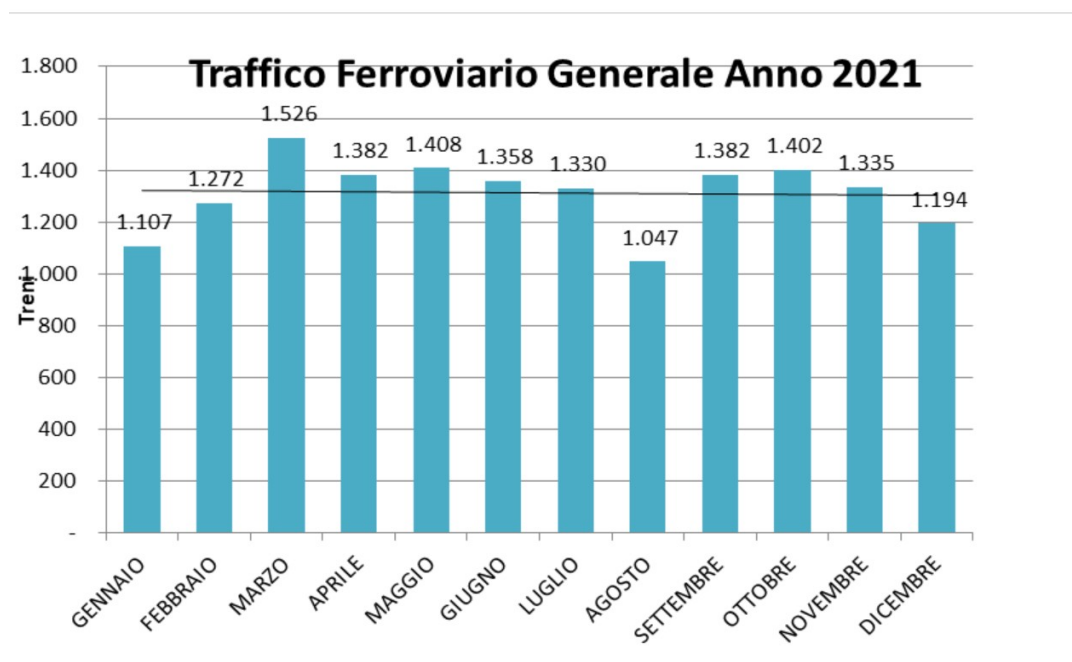


Grafico 2

La configurazione mensile ripropone una sorta di andamento consolidato, evidenziando il picco di traffico nel mese di marzo e la pausa dello stesso, benché identificato da oltre mille treni lavorati – mese, del mese di agosto.

Il dato medio mese, per l'anno 2021 si attesta in 1.312 convogli lavorati.

Completa l'analisi di questa prima parte introduttiva 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 2017		ANNO 2018	
I° Semestre	II° Semestre	I° Semestre	II° Semestre
703	655	689	634
Δ II° Sem/ I° Sem = - 6,82%		Δ II° Sem/ I° Sem = - 8,00%	

ANNO 2019		ANNO 2020	
I° Semestre	II° Semestre	I° Semestre	II° Semestre
671	655	592	612
Δ II° Sem/ I° Sem = - 2,38 %		Δ II° Sem/ I° Sem = +3,38 %	

ANNO 2021	
I° Semestre	II° Semestre
671	641
Δ II° Sem/ I° Sem = - 4,47 %	

Tab.1

La proposta dei dati della Tab.1 è quella di poter far emergere un parametro, riferito all'anomalia dell'anno 2020, o meglio la conferma che la forza pandemica negativa si è concentrata nel primo semestre dello stesso anno, trovando l'inizio del recupero del traffico nel secondo semestre dell'anno 2020 ed al contempo ripristinando il consueto andamento dei semestri ed il peso sugli stessi dei mesi "poveri" in particolare quello agostano. Se valutiamo l'anno intero, sempre concentrandoci sul dato delle coppie treno medie mese, si evidenzia,

Coppie medie mese - anno	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
	677	662	663	602	656

Tab.2

in modo incontrovertibile, il ritorno del traffico a valori pre covid.

Passando all'analisi dei dati disaggregati del traffico ferroviario sviluppato al Quadrante Europa nel corso dell'anno 2021 si conferma da subito l'assunto fatto in premessa: l'anno 2021; "chiaramente l'anno del traffico ferroviario delle merci nella versione, del combinato".

I dati disaggregati.

Nella tabella di seguito sono valorizzate le coppie treno sulla base dei convogli "arrivati" :

	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Δ 21 - 20
Coppie treno Tot. Quadrante Europa	8129	7938	7957	7190	7837	+ 647
Totali coppie Combinato	6754	6768	7045	6501	7129	+ 628
Totali coppie "Auto"	1144	961	715	516	539	+23
Totali coppie del Convenzionale	231	209	197	173	169	-4

Tab.3

L'evidenza è chiarissima, l'anno 2021 misura il record storico del traffico del combinato, il core business dell'intermodalità ferroviaria transeuropea.

Al tempo stesso, si confermano su numeri di minimo storico il settore dell'automotive e del convenzionale. Settori entrambi che vedono le loro performance penalizzate non tanto per una sorta di onda lunga Covid quanto per effetti di mercato, il convenzionale e di riordino industriale e dei cicli economici per il settore automotive.

E' presto facile osservare che il 97 % del recupero di traffico misurato nell'anno 2021 si attesta nel settore combinato (treni completi aperti o company che trasportano semirimorchi- casse mobili, cisterne e container).

Medesime considerazioni possono essere svolte anche se concentriamo l'attenzione nell'andamento del traffico valutato dall'anno 2011 ad oggi. Periodo dove si concentrano eventi significativi con riflessi sui volumi di traffico.

Non solo la crisi pandemica. Ma anche altri eventi fra i quali:

- 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 il 2020 diventa significativo, in negativo, nel periodo valutato.

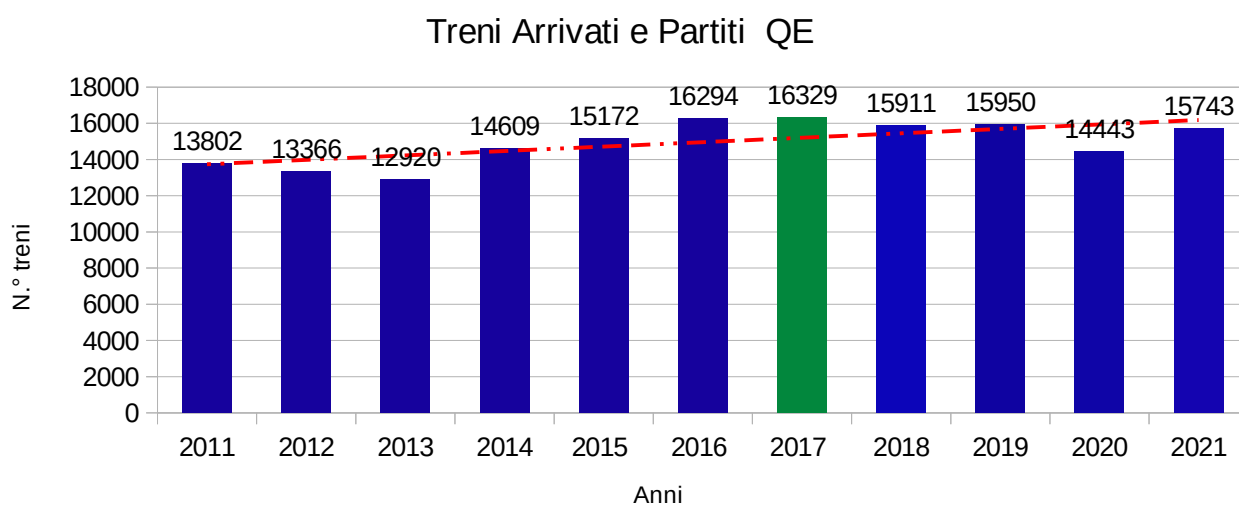


Grafico 2

Le valutazioni proposte consentono, considerando ovviamente anche l'effetto 2020, di aggiornare l'analisi sulla previsione di traffico. Utilizzando strumenti molto semplici - la retta di regressione stilizzata in Grafico 2 e valutata considerando la serie storica riportata nel Grafico 1 - sicuramente poco accurati ma comunque indicativi in termini quantitativi di un

andamento, è possibile disporre di una ipotesi, seppur di massima. In sintesi riprendendo quando già affermato in precedenti documenti di analisi, “ ... all'alba del Tunnel del Brennero operativo (2031 secondo le ultime narrazioni offerte da R.F.I.) il Quadrante Europa dovrebbe, ragionevolmente, misurare un numero di coppie di treno medie giorno pari a 32 . Quindi volumi del tutto compatibili, come avremo modo di confermare nelle prossime pagine con le attuali infrastrutture e risorse ferroviarie e terminalistiche del Quadrante Europa. “

Tab.4

	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Previsione 2030	Previsione 2031
N.treni QE	15.950	14.443	15.743		
Da equazione previsione				19.084	19.390
Coppie Treno gg	26	24	26	31	32
				Incremento calcolato nel periodo 2021- 2031	19,91%
					21,85%

Sulla base di queste linee di tendenza e di previsione, quello che verrà a presentarsi al mercato del traffico ferroviario delle merci, al momento dell’attivazione del tunnel del Brennero, sarà quindi un impianto in grado di sopportare la lavorazione di 34 coppie di treno medie giorno, per tutti i 303 giorni di operatività anno. Ovvero prossimi alla soglia dei 20.000 convogli anno che studi precedentemente pubblicati hanno individuato come “ saturazione ferroviaria del Quadrante Europa”. Pronti quindi ad accogliere con le nuove strutture terminalistiche (IV modulo Terminal a standard europeo) previste pronte in sincrono con il tunnel del Brennero la sicura espansione, dei volumi di merci ed UTI che verranno trattate a Verona Quadrante Europa.

Altre Evidenze

Traffico definito “auto”. Permane la crisi di questo settore. Un inesorabile arretramento di traffico che a partire dall’anno 2016 (il record storico dei treni auto in Quadrante Europa) ha visto contrarsi il volume dei convogli lavorati di oltre il 55%. E’ del tutto evidente che il settore è entrato in una crisi profonda di sistema e dove l’effetto covid ha avuto un ruolo marginale.

I dati:

Treni Auto										
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
756	546	547	693	1086	1213	1144	961	715	516	539
%	-27,8	+0,18	+21,1	+56,7	+11,7	-5,7	-16,0	-25,6	-27,8	+ 4,46

Tab.5

Treni Automotive QE

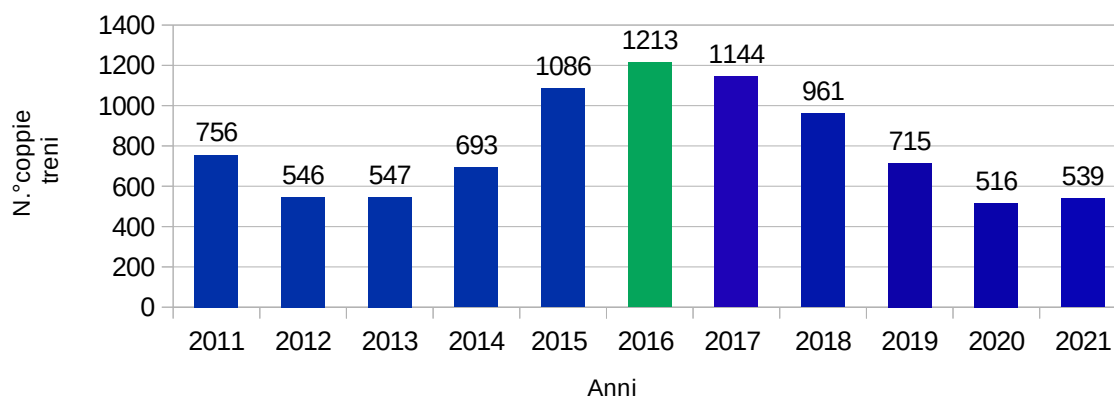


Grafico 3

Il contributo alle coppie treno medie giorno lavorate in Quadrante Europa da questa tipologia di merci è stato pari a 1,78. Dato quest’ultimo che stride se posto in confronto con le risorse di

piazzale utilizzate. Oltre 300.000 m_q di spazi a piazzale per ospitare meno di due coppie treno giorno di convogli forniscono la possibilità di definire il servizio logistico – ferroviario dedicato all’automotive come una pura e mera attività di parcheggio (statico) di auto, in attesa del mercato. Traffico definito “diffuso o convenzionale”. Un traffico del tutto residuale e che interessa le strutture logistiche (raccordi ferroviari particolari) nella disponibilità delle società DB Schenker /Hangartner. Per giunta realizzato condividendo parte delle infrastrutture con la società Bertani che come noto si occupa, nel Quadrante Europa, della logistica dell’automotive.

Carri del Diffuso - Convenzionale										
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1626	1471	607	505	807	1358	2447	1503	1231	1338	1275
%	-9,5	- 58,7	-20,2	+58,4	+68,3	+45,2	-40,0	-22,1	+ 8,7	- 4,7%

Tab.6

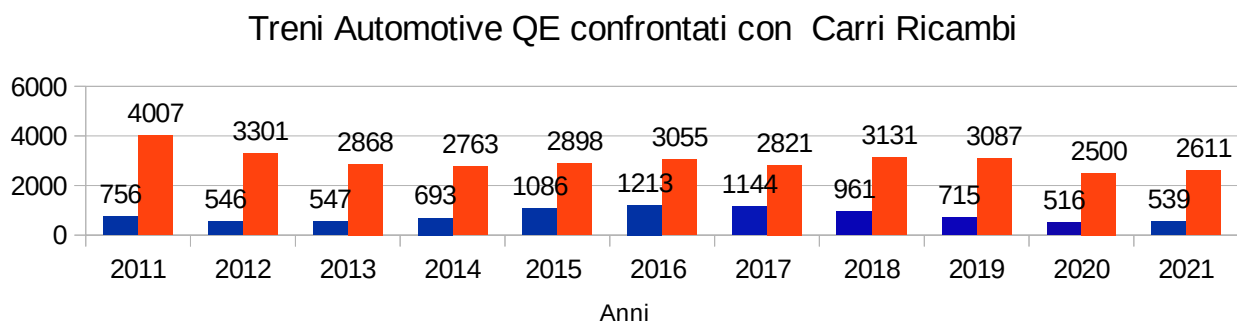
Nel contesto del traffico ferroviario di tipo convenzionale rientra anche quello, sempre misurato a carro rappresentato dai “ricambi auto”. Questa tipologia riguarda carri ferroviari che trasportano parti di ricambio del mondo Volkswagen Group Italia direttamente veicolato nel loro magazzino raccordato.

Carri di ricambi automotive										
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
4007	3301	2868	2763	2891	3055	2821	3131	3087	2500	2611
%	-17,6	- 13,12	-3,8	+4,4	+6,67	- 8,3	+11,0	-1,4	- 19,1	+4,25

Tab.7

Si mantengono valori prossimi a quelli di minimo storico che confinano questa tipologia di attività nell'insieme di quella definita prima come residuale.

Grafico 4



Al contrario come esplicitato in più parti dal traffico del combinato, il vero protagonista dell'intermodalità veronese. La Tabella di sintesi , la n.° 8, conferma quanto descritto .

Misura dei treni del Combinato arrivati a Verona QE fino all' anno 2021										
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
5823	5864	5787	6491	6341	6726	6754	6768	7045	6501	7129
%	+0,70	+1,31	+12,2	-2,31	+6,10	+0,42	+0,21	+4,10	- 7,72	+9,66

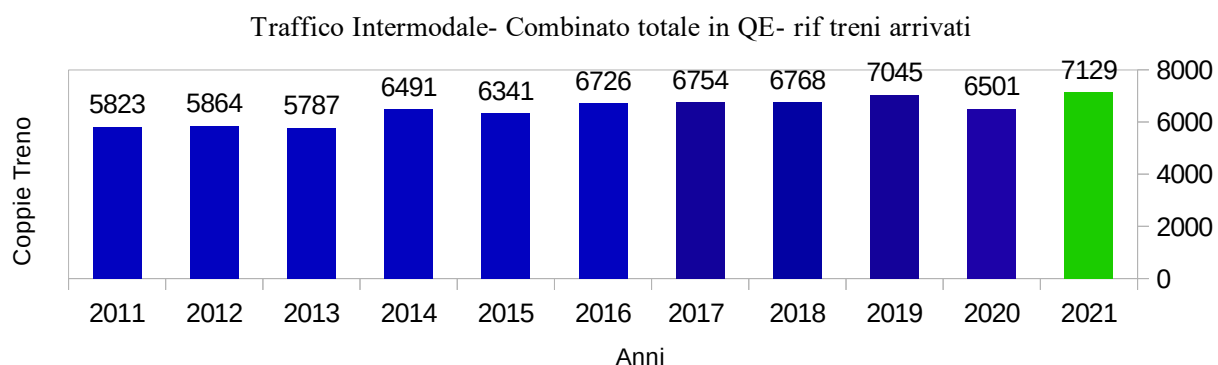


Grafico 5

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. Senza dimenticare l'evidenza dell'impoverimento del traffico convenzionale auto nei confronti del combinato. Facile osservare, pesando il traffico ferroviario in convogli e normalizzando il tutto al treno equivalente, come il traffico automotive e convenzionale di un anno, il 2021, risulti pari a ca un mese di lavoro di convogli del combinato.

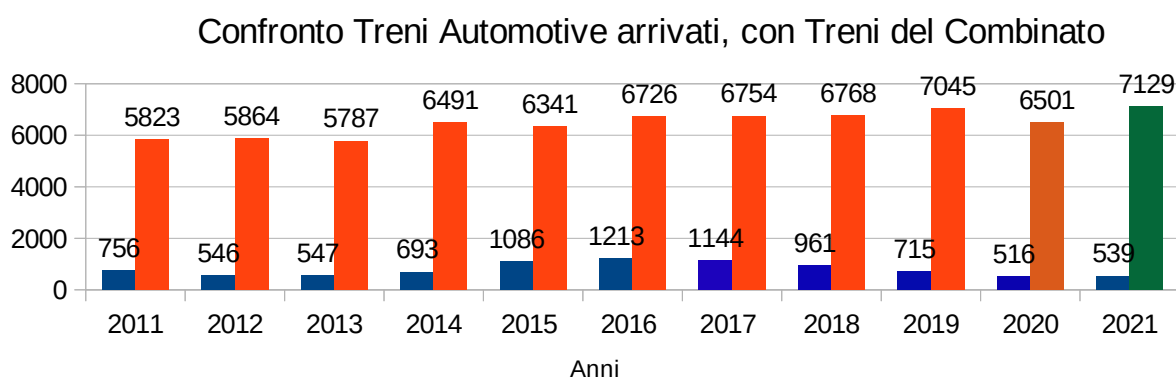


Grafico 6

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 7.837 treni arrivati nel 2021).

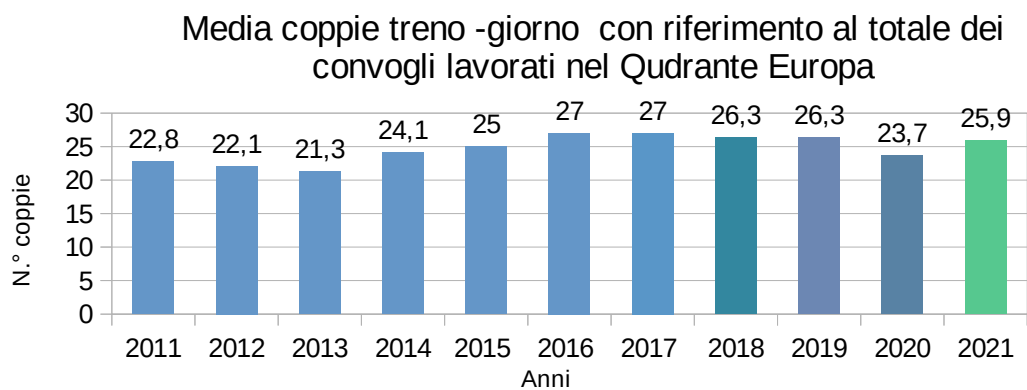


Grafico 7

Se ci riferiamo al solo traffico del combinato, pertanto utilizzando per l'anno 2021 il dato pari a 7.129 convogli del combinato, arrivati:

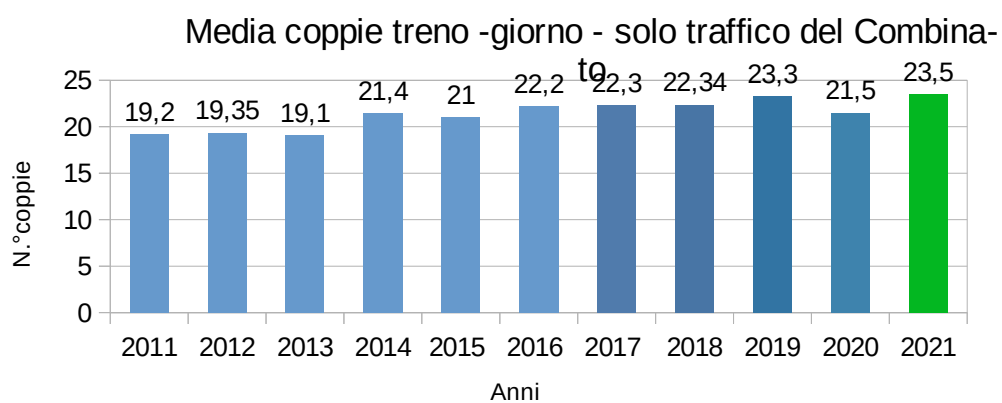


Grafico 8

Media coppie treno giorno ripartite per Terminal di lavorazione

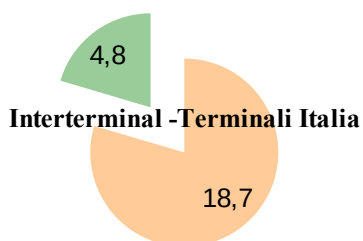


Grafico 9

Emerge come il traffico di raccordo e comunque non del tipo “ combinato” realizzi un volume giorno valutato in circa 2,4 coppie treno medie - giorno. Come osservato sono i convogli auto ed i treni destinati agli stabilimenti raccordati di Volkswagen ed Hangartner.

Interessante è differenziare, nel contesto del combinato, la ripartizione di tale tipologia di traffico nei vari ambiti adeguatamente organizzati, in Quadrante Europa, per questo tipo di lavorazione .

Traffico del Combinato in Quadrante – Europa - Differenziazione per ambiti (1)					
Anno 2021					
Ambito	Treni lavorati	U.T.I. Mov.	T.e.U. eq	N. Binari Operativi	Coppie Treno medie gg
Interterminal Quadrante Servizi	2.890	89.423	160.067	2	4,8
Terminal Quadrante Europa Terminali Italia	11.368	353.211	632.248	15	18,76

Tab 9

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

Indici – ϵ - 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:

Traffico del Combinato in Quadrante – Europa - Differenziazione per ambiti (2)					
	Anno 2020		Anno 2021		
Ambito	Treni lavorati	Coppie Treno	Treni lavorati	Coppie Treno	Δ 21 -20 *****
Interterminal Quadrante Servizi	2.542	1.271	2.890	1.445	+ 13.69 %
Quadrante Europa Terminali Italia	10.460	5.230	11.368	5.684	+8,68 %

Tab. 10

Traffico del Combinato in Quadrante – Europa - Differenziazione per ambiti (3)					
	Anno 2020		Anno 2021		
Ambito	U.T.I. lavorati	T.e.U. eq	U.T.I. lavorati	T.e.U. eq	Δ 21 -20 T.e.U. eq
Interterminal Quadrante Servizi	79.006	141.421	89.423	160.067	+ 13,18 %
Quadrante Europa Terminali Italia	326.442	584.331	353.211	632.248	+8.2 %
Totali	405.448	725.752	442.634	792.315	+9,17 %

Tab. 10_1

L'ottima performance di Interterminal (oltre il 18 % dell'intermodalità del Quadrante Europa trova ospitalità proprio in Interterminal), ha consentito di mantenere o meglio di confinare il tasso di lavorazione dei convogli ferroviari del Quadrante Europa, nell'ambito di Terminali Italia, al 72 % ca.

La Tabella 11 fornisce conferma dell'assunto considerando proprio che tutto l'impovertimento

di traffico ferroviario, non del combinato, riverbera sul contesto del Raccordo interportuale.

Tutto ciò determina la ripartizione del traffico ferroviario, nei due contesti che formano il comprensorio ferroviario del Quadrante Europa, nel modo che segue. Spiccano gli anni 2017 e 2018 caratterizzati da un traffico ferroviario, in particolare di tipo automotive, che con oltre 1.000 convogli lavorati anno consentiva al raccordo interportuale di misurare un traffico ferroviario superiore al 30% di tutto quello che aveva interessato il Quadrante Europa.

Ripartizione generale del traffico nel Quadrante Europa					
Ambito	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Terminal Quadrante Europa Terminali Italia	68,5 %	68,4%	71%	72,74 %	72,52 %
Interterminal Quadrante Servizi	31,5%	31,6%	29 %	27,26 %	27,48 %

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 propiniamo i dati di efficienza e di rendimento dei vari e diversi impianti allacciati alla stazione del 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 - ϵ , Rendimento - μ e rotazione treno - \check{R}_t - Anno 2021				
Ambito	ϵ [c.tr bin gg] *****	$\mu_{1\epsilon}$ Rendimento *****	\check{R}_t [h.] *****	$\mu_{2\check{R}_t}$ Rendimento *****
Stazione Quadrante Europa	1,44	100%	17 h 34'	100 %
Impianti di Quadrante Servizi Interterminal	2,38	+ 65,27%	8 h. 37'	+ 52,0 %
Impianti Automotive	0,59	- 59,90 %	31 h. 05'	- 77,85 %
Impianti Gestiti da Terminali Italia	1,25	- 13,20%	19 h. 19'	- 13,0 %

Tab. 12

Evidenti, dai dati raffrontati con quelli indicati nella Tabella 13 e rappresentativi dell'anno 2020 l'importante recupero di efficienza e qualità del settore del combinato, a conferma una volta di più della alta specializzazione del Quadrante Europa nello svolgere il servizio intermodale ferro – gomma.

Efficienza - ϵ , Rendimento - μ e rotazione treno - \check{R}_t - Anno 2020				
Ambito	ϵ [c.tr bin gg] *****	$\mu_{1\epsilon}$ 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. 13

Terminiamo questa sezione fornendo un quadro aggiornato (piano orario anno 2022) 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	67,24% delle relazioni si scambiano con la Germania. (Valico del Brennero)
Brema (DE)	10	
Colonia (DE)	32	
Hannover (DE)	4	
Kiel (DE)	6	
Lubecca (DE)	15	
Ludwigshafen (DE)	10	
Monaco (DE)	23	
Norimberga (DE)	5	
Rostock (DE)	18	
Wanne (DE)	6	
Regensburg (DE)	7	
Anversa (BE)	5	
Padborg (DK)	7	3,35 % Danimarca (Valico Brennero)
Rotterdam (NE)	6	3,33 % Olanda (Valico Brennero)

Paskov (CK)	5	2,39 % Cekia (Valico Tarvisio)
Italia	45	21,30 % traffico domestico da e per le seguenti località: Nola - Genova- La Spezia – Livorno – Giovinazzo (Bari) - Bologna - Tarvisio
Totale coppie treno	209	Sono da programma anno

Tab.14

Da sottolineare che la Tabella 14 riferisce dati relativi ad un programma teorico di traccie, nel senso che quanto riportato identifica le richieste espresse dalle varie imprese ferroviarie operanti in Quadrante Europa e che in corso d'anno potranno o meno trovare soddisfazione dal mercato.

Certo comunque che l'identificazione delle traccie espone nella Tabella 14 pur non essendo tutte confermate dal mercato sono state tutte mappate nel piano orario del quotidiano del Quadrante Europa. Facile quindi osservare e ribadire quanto affermato in più circostanze. Il Quadrante Europa già oggi con le dotazioni di infrastrutture, mezzi e personale dedicate allo sviluppo dell'intermodalità ferro – gomma è in grado di mappare ca. 20.000 convogli ferroviari- anno.

Non sorprenderà il lettore la valutazione che oltre il 76 % 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 209 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. , C.F.I., Medway., Cap Train, I.S.C., RccA_It.

Quadro finale che raccoglie una sintesi dei dati presentati.

	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
MEDIA COPPIE TRENO SETTIMANA	146 coppie treno/sett.	156 coppie treno/ settimana	157 coppie treno/ settimana	153 coppie treno/ settimana	153 coppie treno/ settimana	138 coppie treno/ settimana	151 coppie treno/ settimana
MASSIMO NUMERO DI COPPIE TRENO SETTIMANA	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)	184 coppie treno (sett. n. 14)
MINIMO NUMERO DI COPPIE TRENO SETTIMANA	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)	40 coppie treno (sett. n. 1)
MEDIA COPPIE TRENO GIORNO	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	25,9 coppie treno /gg

STIMA TONNELLATE	7.418.970	7.881.120	7.902.180	7.918.560	8.249.670	7.606.170	8.340.930
TRASPORTATE	Tons.	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons	Tons
	Solo	Solo	Solo	Solo	Solo	Solo	Solo Inter.le
	Inter.le	Inter.le	Inter.le	Inter.le	Inter.le	Inter.le	
U.T.I. MOVIMENTATE	398.759	420.215	426.430	427.476	436.157	405.448	442.634
	U.T.I.	U.T.I.	U.T.I.	U.T.I.	U.T.I.	U.T.I.	U.T.I.
	Solo	Solo	Solo	Solo	Solo	Solo	Solo
	Interm.le	Intermodal	Intermodal	Intermodal	Intermodal	Intermodal	Intermodale
		e	e	e	e	e	
T.E.U equivalenti	713.779	719.965	763.310	765.182	781.531	725.752	792.315
MOVIMENTATE <T>	T.E.Ueq	T.E.Ueq	T.E.Ueq	T.E.Ueq	T.E.Ueq	T.E.Ueq	T.E.Ueq
EFFICENZA	1,23	1,31	1,39	1,45	1,46	1,32	1,44
TERMINALISTICA	cp.treni	cp. Treni	cp. Treni	cp. Treni	cp. Treni	cp. Treni	cp. Treni
GENERALE QE	/bin/ gg	bin /gg.	bin /gg.	bin /gg.	bin /gg.	bin /gg.	bin /gg.

Tab.15

Appendice ^{<1>} 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 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 risparmianti (che non ricadono sulla collettività) confrontando le varie modalità di trasporto.

Costi Esterni Marginali per modalità di trasporto

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

Se

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

utilizziamo, quindi, i dati di traffico 2021 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 920 Km ^{<1>}. ca, è possibile completare e valutare l'incidenza dei costi analizzati, ottenendo i risultati sotto esposti. Numeri importanti che qualificano oltre modo il ruolo del Quadrante Europa nella realizzazione dell'intermodalità ferro – gomma transnazionale.

TRAFFICO SVILUPPATO NEL 2021- solo ambito Intermodale

MISURAZIONE COSTI E STERNI: percorso stradale

TRATTA (da-a)	Modalità	Distanza(Km) ^{41*}	Tonnellate	TKM	Costi esterni	
					Specifici	Totali
a Verona QE- Area DE	Strada	920	8.340.930	7.673.655.600	€ 217.931.819,04	
		920		7.673.655.600		€ 217.931.819,04

MISURAZIONE COSTI E STERNI : percorso ferroviario

TRATTA (da-a)	Modalità	Distanza(Km) ^{41*}	Tonnellate	TKM	Costi esterni	
					Specifici	Totali
b Verona QE - Area DE	Ferrovia	920	8.340.930	7.673.655.600	€ 82.156.810,36	
		920		7.673.655.600		€ 82.156.810,36

BENEFICIO TOTALE/MODALE

percorso stradale	7.673.655.600	Strada	€ 217.931.819,04
percorso ferroviario	7.673.655.600	Ferrovia	€ 82.156.810,36

TOTALE BENEFICIO	€ 155.775.208,68	€ / Ton-km
-------------------------	-------------------------	-------------------

€ 18,676	€ Ton
-----------------	--------------

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 CO2 (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 2021, 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 CO2 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) 920 - Km ;

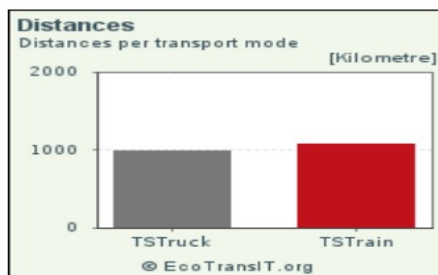
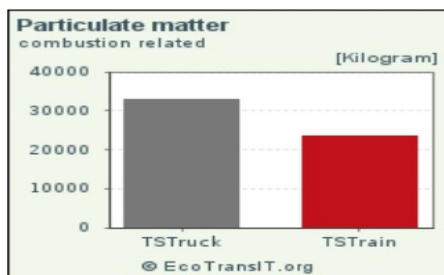
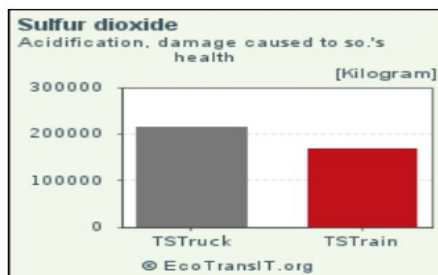
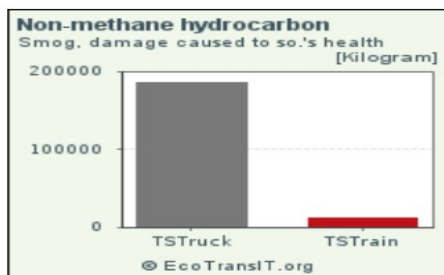
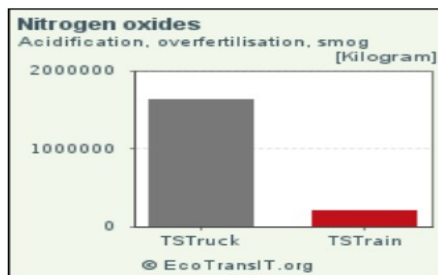
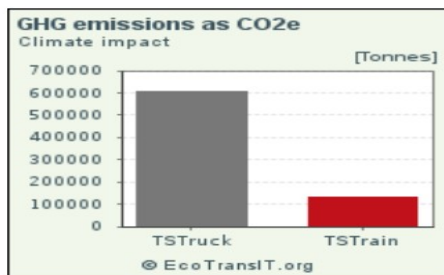
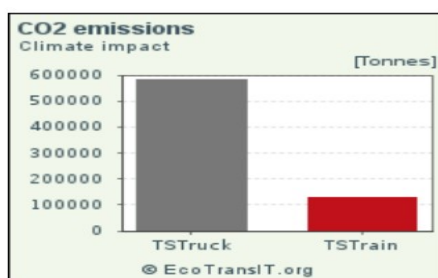
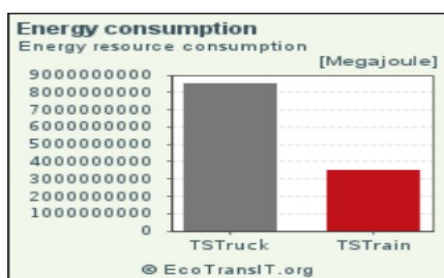
◇) volume di merci lì concentrate e pari a: 8.340.930 Tonns-anno.

CO _{2eq} -Anidride Carbonica eq – Modificazioni climatiche - Tonns	
Camion	Treno
605.477 (euro 5)	132.797
Ossidi di Azoto NOx - smog - Kg	
Camion	Treno
1.619.865 (euro5)	204.966

Idrocarburi diversi dal metano Idrocarburi non metanici (NMHCs) - Kg Smog, danni alla salute	
Camion	Treno
185.162 (euro5)	10.523
Gas serra - cambiamenti climatici - Tonnes	
Camion	Treno
580.674 (euro5)	126.122
Particolato PM 10 - Kg	
Camion	Treno
33.005 (euro5)	23.339

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.

■ Train
■ Truck



©

Conclusioni

Ci eravamo lasciati, nel gennaio dell'anno scorso, in sede di analisi di un anno di lavoro, il 2020, ricordando che il 2018 era stato proclamato dall'Unione Europea, l'anno della multimodalità e soprattutto per ricordare che entro il 2030 un terzo del traffico merci europeo oltre i 350 chilometri dovrà spostarsi su ferro, ed addirittura il 50% entro il 2050.

Obiettivi prestigiosi che l'anno 2020 sicuramente passato alla storia per lo scoppio della crisi pandemica mondiale, non ha cancellato.

Tutt'altro, la comunità europea, nel corso del 2020 ha rilanciato indicando, l'anno 2021 come “ l'anno europeo delle ferrovie“.

Quindi confermando gli obiettivi e pianificando ulteriori sforzi volti a incrementare la quota di merci che circolano su rotaia, condividendo, nel farlo conoscenze e pratiche.

La Commissione Ue ha così deciso di dedicare a questa modalità di trasporto ampio spazio, anche in una prospettiva di shift modale delle merci. Secondo i dati forniti da R.FI, ad oggi in Europa solo il 18% delle merci si muove su ferro e la percentuale scende a poco più del 13% se si fa riferimento all'Italia.

Un bel gap quindi da colmare.

Saranno quindi l'impulso dell'esecutivo europeo e i piani per l'infrastrutturazione ferroviaria contenuti nel P.N.R.R ad indirizzare il sistema europeo verso numeri di traffico tanto prestigiosi?.

Absolutamente sì, se tutte le parti interessate, lavorando a sistema, sapranno investire nella ferrovia e lavorare sulla questione con impegno e celerità.

L'Europa aspetta idee e progetti che dovrebbero favorire la diffusione, l'ammodernamento e l'adeguamento delle infrastrutture, soprattutto ferroviarie, coinvolgendo allo scopo tutti gli attori ed i players, nazionali ed internazionali, in termini di investimenti pubblici e privati da riversare su chi opera nel ramo della logistica e dei trasporti.

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

Così da contribuire alla piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei e di potenziamento dei valichi alpini e degli hub strategici – core e di nodo posto lungo detti corridoi.

L'Europa ha identificato 9 Core Network Corridor Europei, di cui 4 interessano l'Italia e 2, ovvero il 50% della disponibilità italiana, proprio Verona.

ALLEGATO D
Ed ETICA D'IMPRESA E PERFORMANCE SOCIALE

Il presente capitolo riporta i dati relativi alle risorse umane rilevati al 31.12.2021 confrontati con l'anno precedente.

Confrontando l'anno 2021 con l'anno 2020 si nota che il numero medio dei dipendenti di Quadrante Servizi è cresciuto di n° 5 unità.

Nel corso del 2021 sono inseriti in organico 17 nuovi addetti, mentre 12 hanno cessato la propria attività lavorativa presso la Società.

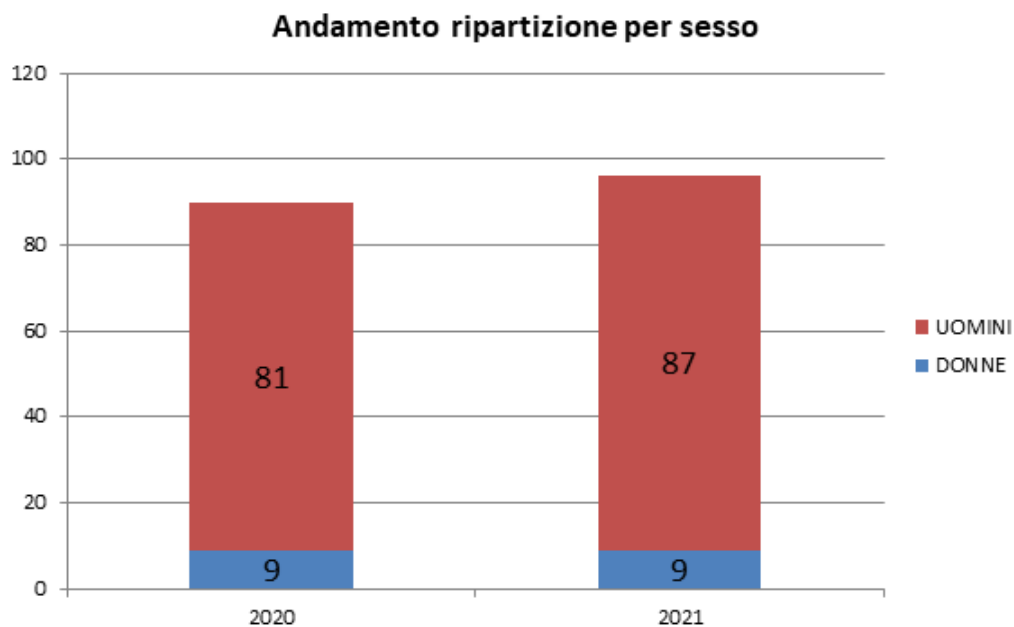
I neoassunti sono stati inseriti nel settore terminalistico con la mansione di addetti alla manovra ferroviaria e terminalistica.

Questo a conferma dell'applicazione di quanto disposto nel documento programmatico sulla gestione del personale, documento approvato dal Consiglio di Amministrazione della società e condiviso con le organizzazioni sindacali che prevede la definizione di una pianta organica per la manovra ferroviaria composta da 49 addetti più un gruppo di 7 addetti part-time.

Alla data del 31.12.2021 l'81,05% del personale risulta con contratto a tempo indeterminato e solo il 18,95 % con contratto a tempo determinato.

La percentuale dei lavoratori con contratto part time è pari al 4,44%.

RIPARTIZIONE PER SESSO

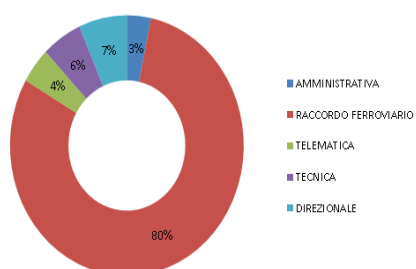


La suddivisione dell'organico per sesso è rimasta stabile rispetto agli anni passati e ciò è dovuto sostanzialmente al fatto che il core business della Quadrante Servizi ossia l'attività di manovra ferroviaria e terminalistica è un'attività che per caratteristiche fisiche più si addice alla figura maschile. Si ricorda che l'unica donna operativa nell'ambito della manovra ferroviaria è stata chiamata a svolgere, viste le ottime capacità dimostrate, il ruolo di capo piazzale presso Interterminal, ruolo che prevede maggiori responsabilità in capo alla stessa.

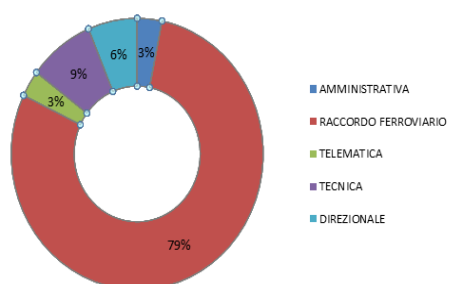
RIPARTIZIONE PER AREE FUNZIONALI

Si riportano di seguito i dati relativi agli anni:

Anno 2020



Anno 2021



Proporzionalmente la ripartizione per aree funzionali rimane pressochè invariata.

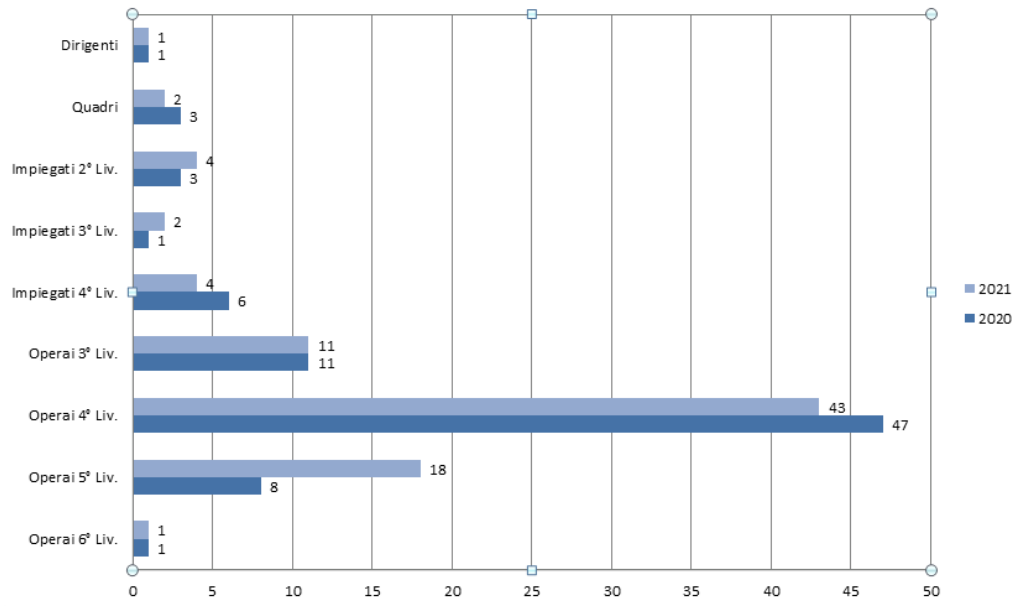
FORMAZIONE PROFESSIONALIZZANTE ESTERNA

Quadrante Servizi mette a disposizione la competenza acquisita dal proprio personale per formare giovani ragazzi e ragazze che prendono parte all'attività aziendale per limitati periodi di stage. Ne è un esempio il fatto che da sei anni la società ospita stagisti provenienti da ITS che completano il loro periodo di apprendimento mediante esperienze di lavoro presso Interterminal. Per alcuni di loro ha fatto seguito un contratto a tempo determinato per tutto il periodo estivo. Attualmente uno di loro è dipendente della società a tempo indeterminato. Anche nel corso del 2021 la Quadrante Servizi ha ospitato due stagisti provenienti dall'ITS: uno presso il settore ricerca e sviluppo ed uno presso Interterminal. Si ricorda anche che da anni, all'interno di un progetto extra curriculare chiamato "alternanza scuola-lavoro", la Società ospita anche studenti dell'istituto "ITIS Marconi" di Verona.

RIPARTIZIONE PER QUALIFICA E LIVELLO

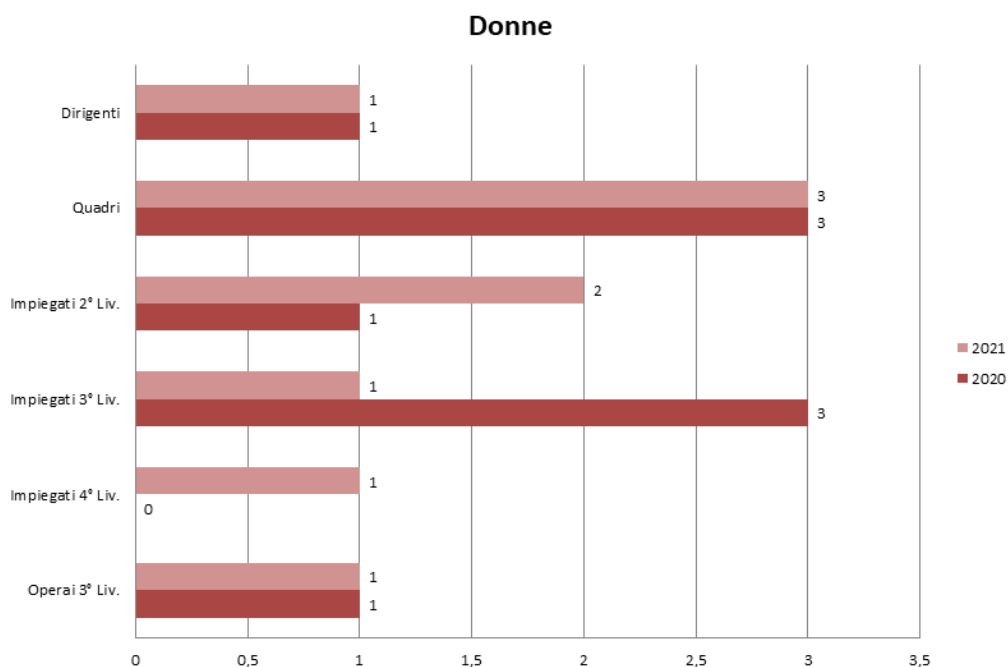
L'inquadramento previsto per il personale addetto alla manovra ferroviaria e terminalistica dopo il periodo di formazione ed il superamento dell'esame finale è il V livello del CCNL applicato in azienda e dopo 18 mesi il IV livello secondo le disposizioni dell'accordo integrativo di secondo livello siglato in accordo con le OO.SS..

Uomini



In merito alla forza lavoro maschile, paragonando il 2021 con il 2020 si nota un sostanziale aumento dovuto alle assunzioni nell'ambito della manovra ferroviaria e terminalistica.

È diminuito invece il numero di quadri per un'uscita dovuta a quiescenza e sono aumentati di livello n° 2 impiegati.



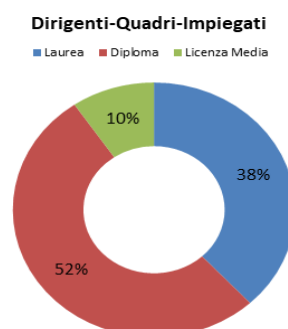
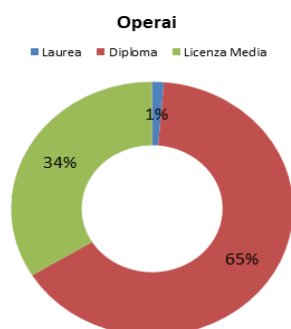
Per quel che concerne la presenza femminile, si nota l'uscita di una persona inquadrata al terzo livello e il passaggio di una impiegata dal III° al II° livello .

Per il resto si può affermare che nel 2021 il quadro rimane sostanzialmente invariato rispetto al 2020.

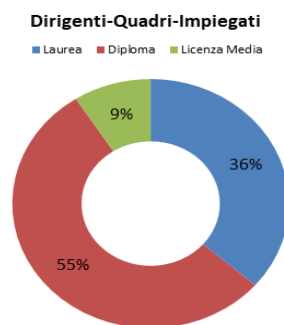
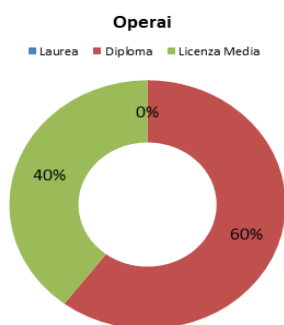
RIPARTIZIONE PER TITOLO DI STUDIO

Si ricorda il necessario possesso del diploma di scuola media superiore da parte dei candidati alla mansione di addetto alla manovra ferroviaria in quanto ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) ha stabilito che solo i possessori di tale titolo di studio possono conseguire l'abilitazione necessaria a guidare le locomotive di manovra. Si precisa che il diploma professionalizzante (4 anni) viene equiparato a un diploma di scuola media inferiore.

Anno 2020



Anno 2021



Per gli impiegati, a cui vengono richieste capacità e conoscenze specifiche, il 90% possiede un titolo di studio pari o di livello superiore al diploma di scuola media inferiore. Anche tra gli addetti alla manovra ferroviaria e terminalistica, invece, iniziano ad annoverarsi i primi laureati e si nota una maggiore incidenza dei diplomi scuola media superiore rispetto a quelli di diploma di scuola media inferiore e professionalizzante.

FORMAZIONE

La Società garantisce l'accesso alla formazione a tutti i lavoratori in quanto considera la professionalità del proprio personale una risorsa primaria e strategica. In relazione alle necessità, quindi, assicura che tutti mantengano ed aggiornino le loro competenze. Tutti i lavoratori partecipano alla formazione in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, come stabilito dall'accordo tra il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il ministero della salute, le regioni e le provincie autonome, approvato il 21 dicembre 2011. Ulteriori ore di formazione impartite al personale addetto alla manovra ferroviaria e terminalistica sono quelle inerenti il necessario conseguimento e mantenimento di tutte le competenze utili allo svolgimento delle proprie mansioni.

Per un dettaglio della formazione svolta nel 2021, si rimanda al seguente prospetto:

SGI+PRIVACY	28,25
ANTINCENDIO	0
PRIMOSOCORSO	18
SSLL	466,5
RECUPEROCOMPETENZE/form. Post NC	0
LOCOMOTORE LOC 700 E LHB (GENOVA)	7
NUOVA CERTIFICAZIONE COMPLEMENTARE	0
NUOVALICENZA	0
MANTENIMENTO ABILITAZIONE(ogni anno)	192
MANTENIMENTO CERTIFICATO COMPLEMENTARE(ogni 3 anni)	40
MANTENIMENTO LICENZE CONDOTTA(ogni 10 anni)	0
OTTENIMENTO COMPETENZE PDT	5240
MANTENIMENTO COMPETENZE PDT	393,5
CORSOPROFESS.	94
LINGUA STRANIERA	0

Si nota che sul totale delle ore di formazione n° 6479, circa l'8% delle stesse è in materia di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro. La maggioranza delle ore di formazione invece riguarda i corsi di abilitazione per l'ottenimento delle abilitazioni per poter operare nella manovra ferroviaria.

RIPARTIZIONE TIPOLOGIA CONTRATTUALE

Nel 2021 il 81,05% del personale di Quadrante Servizi ha un rapporto contrattuale con la stessa a tempo indeterminato.

Il 18,95% ha un contratto a tempo determinato. Questo è il frutto di una politica di gestione delle risorse umane che affonda le sue basi sul principio di equità nei confronti del personale.

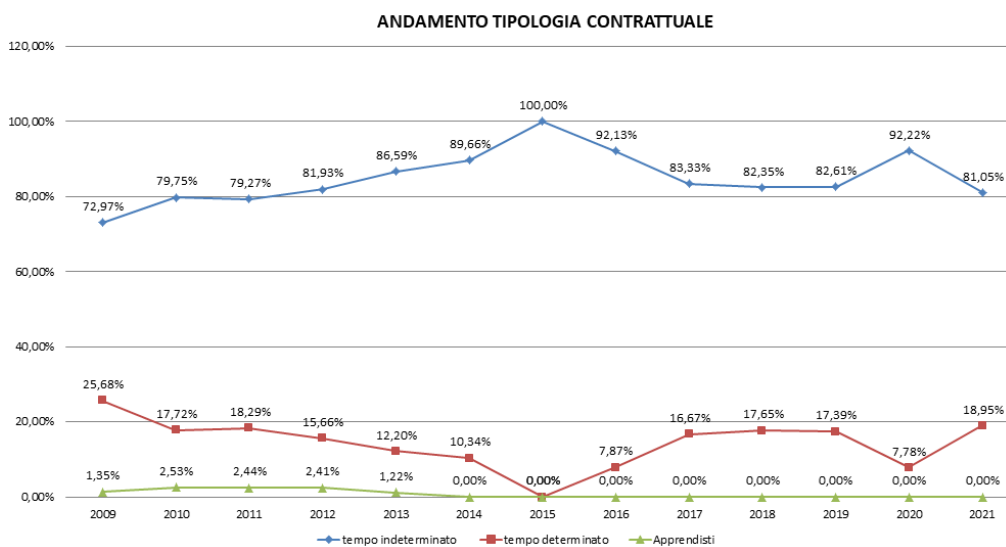
Di seguito la progressione dei dati del personale a tempo indeterminato e determinato:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
tempo indeterminato	72,97%	79,75%	79,27%	81,93%	86,59%	89,66%	100,00%	92,13%	83,33%	82,35%	82,61%	92,22%	81,05%
tempo determinato	25,68%	17,72%	18,29%	15,66%	12,20%	10,34%	0,00%	7,87%	16,67%	17,65%	17,39%	7,78%	18,95%
Apprendisti	1,35%	2,53%	2,44%	2,41%	1,22%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

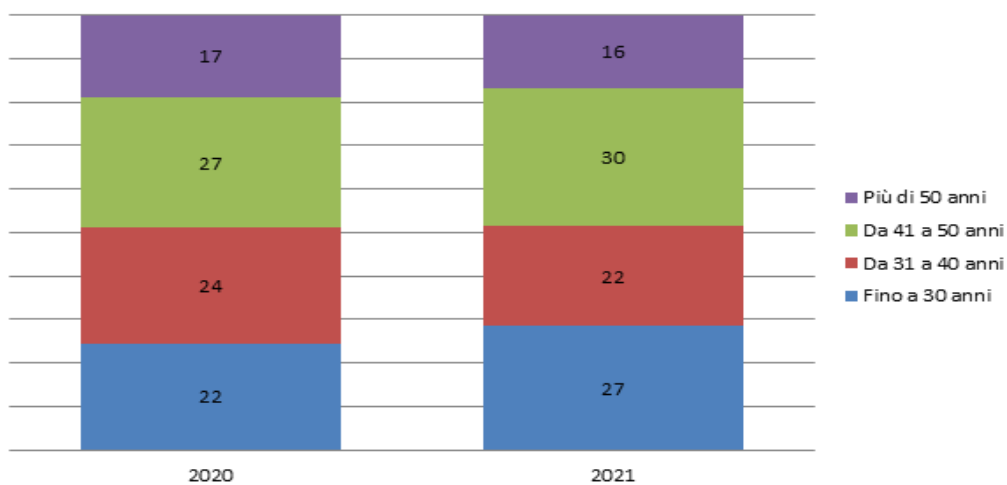
Per gli addetti alla manovra ferroviaria e terminalistica si applicata la politica di gestione del personale condivisa anche con le Organizzazioni Sindacali in sede di definizione del nuovo contratto integrativo di secondo livello, che prevede di mantenere nella pianta organica relativa alla manovra ferroviaria 7 persone con contratto part-time in maniera da sopperire alle svariate esigenze operative e gestionali tra le quali: richieste dei clienti, formazione obbligatoria, eventuali giorni di malattia di personale assunto a tempo pieno e sostituzione di persone che hanno lasciato il posto lavorativo.

La scelta fatta porta così anche a garantire una maggiore flessibilità al personale operativo permettendo di meglio conciliare i tempi di vita e di lavoro. Viene garantita, inoltre, una più

efficace gestione del personale turnista rendendola sempre più efficiente per soddisfare nel migliore dei modi le richieste della clientela.



RIPARTIZIONE PER ETA'



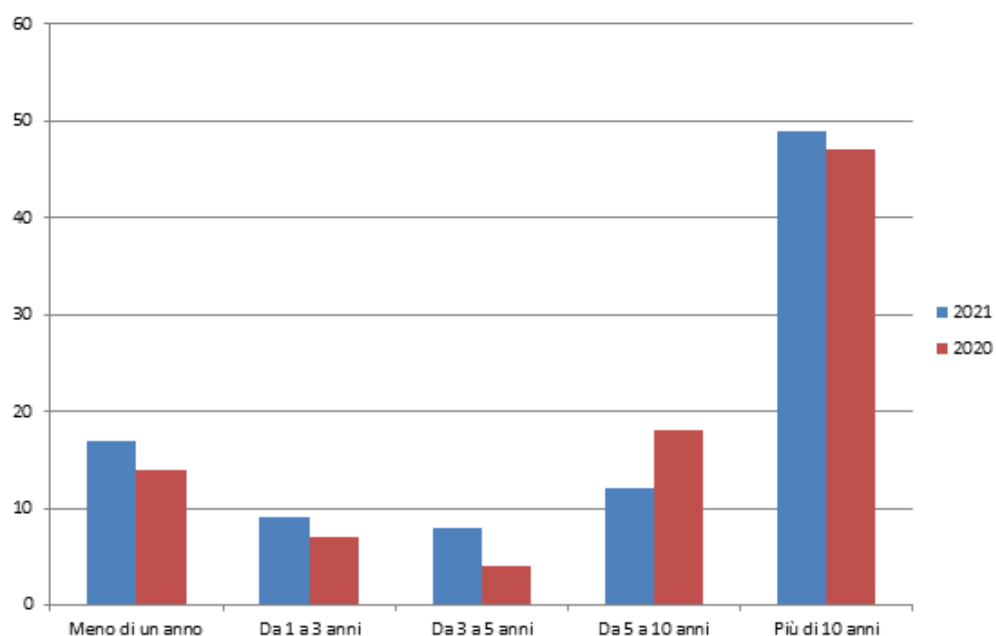
Nel 2020, rispetto al 2019, si evidenzia un aumento del personale nella fascia di età “fino a 30 anni” dovuto essenzialmente alle nuove assunzioni la maggior parte delle quali rientra in tale fascia di età.

Si nota, poi, una diminuzione di 2 persone nella fascia “dai 31 ai 40 anni”. Nella fascia “da 31 a 40 anni” si nota l’aumento di 3 persona.

Nella fascia “da 41 a 50 anni” si ravvisa la diminuzione di 1 persona.

RIPARTIZIONE PER ANZIANITÀ CONTRATTUALE

Di seguito i dati relativi agli anni 2021 e 2020 riferiti all’anzianità di servizio del personale.



Nel 2021 rispetto al 2020 si nota un aumento delle persone in tutte le fasce di età ad eccezione della diminuzione del numero di persone nella fascia “dai 5 ai 10 anni”, calo dovuto a dimissioni volontarie del personale.

RIPARTIZIONE PER PROVINCIA DI PROVENIENZA

Paragonando il 2021 al 2020 si nota un aumento sostanziale del numero di addetti che provengono dal sud e dalle isole integrati nell’organico aziendale nel settore ferroviario e terminalistico nei diversi percorsi formativi istituiti nel corso dell’anno.

La maggior parte del personale di Quadrante Servizi continua comunque a provenire dalla provincia di Verona.

Organizzazioni Sindacali

L’obiettivo che la Quadrante Servizi porta avanti da anni è quello di stimolare il senso di appartenenza dei dipendenti nei confronti della Società facendoli sentire partecipi alla gestione della stessa tramite lo strumento sindacale.

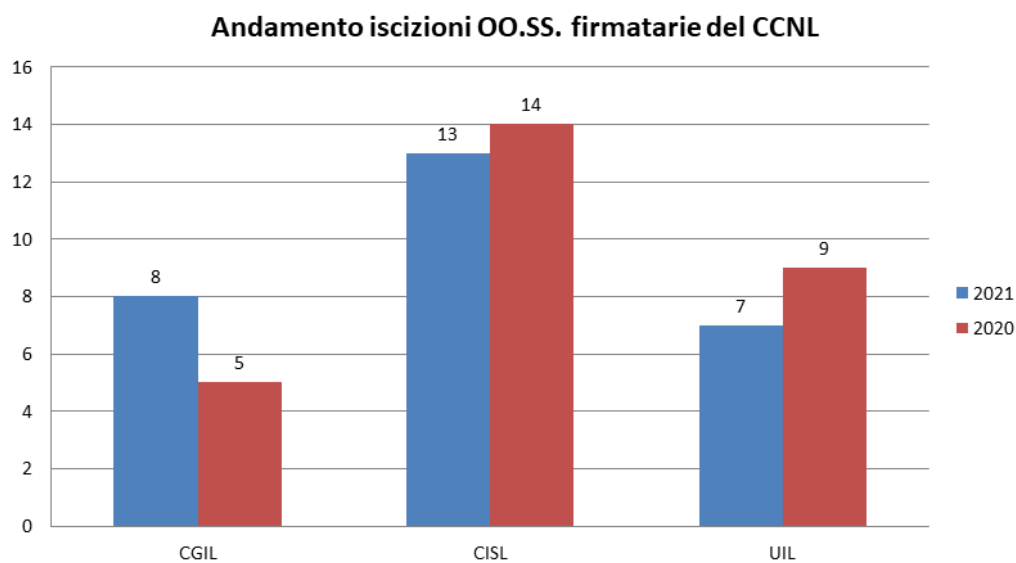
Vi è, infatti, un rapporto di informazione e confronto con le Organizzazioni Sindacali dimostrato dalle riunioni periodiche con la RSA e con i loro rappresentanti provinciali.

Il personale iscritto alle Organizzazioni Sindacali in Quadrante Servizi è pari a poco meno del 33% dei lavoratori.

Di seguito alcuni dati relativi al personale iscritto alle organizzazioni sindacali:

	2020	2021
CGIL	5	8
CISL	14	13
UIL	9	7
Totale Iscritti OO.SS. Firmatarie CCNL	28	28
% iscritti a sigle sindacali sul totale	31,11%	29,47%
Totale Iscritti OO.SS. Altre sigle sindacali	3	3
% Totale iscritti a tutti i sindacati sul totale lavoratori	34,44%	32,63%

Rispetto all'anno precedente la percentuale totale dei lavoratori iscritti al sindacato è rimasta pressochè stabile essendo tuttavia cambiata la distribuzione degli iscritti nelle 3 sigle sindacali presenti in azienda.



Di seguito una tabella riportante i dati relativi alle ore di sciopero, assemblea e permessi sindacali:

	2020	2021
Ore di sciopero	0	40
Ore di Assemblee e Permessi Sindacali	203,75	289,5

Nel 2021 per la prima volta nella storia si sono registrate n° 40 ore di sciopero registrate a fronte di un’iniziativa promossa a livello nazionale dal SindacatoCGIL. Sono inoltre aumentate le ore di permessi sindacali richiesti dai dipendenti che ricoprono la funzione di Responsabili Sindacali Aziendali, per partecipando alle assemblee promosse dalle loro Organizzazioni Sindacali ed agli incontri indetti dalle stesse.

Iscritti al Collocamento Mirato (Legge 68/99)

Come noto la **Legge 68/99** stabilisce che i datori di lavoro privati e pubblici con più di quindici dipendenti sono tenuti ad avere nell’organico aziendale lavoratori appartenenti alle categorie protette (disabili), iscritti in appositi elenchi gestiti dall’agenzia del lavoro della provincia di riferimento. Dal 2009 poi, Quadrante Servizi, per meglio ottemperare a tale normativa, ha attivato con la Provincia di Verona – Collocamento Mirato una “convenzione di programma” per procedere all’assunzione di disabili. Dal 2010 al 2020 si utilizza quanto previsto dall’art. 14 dell’accordo Quadro tra la Provincia e le varie associazioni di categoria, accordo approvato dalla Regione Veneto. Ci si è quindi avvalsi anche nel 2020 di una cooperativa sociale di tipo B per la gestione del verde pubblico, cooperativa che a sua volta si è impegnata ad assumere, per la gestione di tale servizio, una persona appartenente alle categorie protette. Ovviamente i criteri utilizzati sono sempre quelli di trasparenza e chiarezza oltre che di qualità del servizio ed affidabilità della cooperativa. Per l’assolvimento di quanto previsto dalla normativa vigente,

il tutto è transitato poi nella stipula di una convenzione tra la Società, la Provincia e la cooperativa sociale di tipo B.

Oltre alla persona assunta dalla cooperativa sociale, nel 2020 Quadrante Servizi vede alle proprie dipendenze dirette impiegate cinque persone appartenenti alle categorie protette assolvendo, così, agli obblighi di legge.