

L'INCHIESTA/2^a puntata. Tra Covid e tensioni Usa-Cina cambiano le rotte commerciali internazionali e Verona con il Quadrante Europa si sta attrezzando: ecco gli scenari

Trasporti, il Nord Europa bussa qui

Mentre tutti si aspettano i cinesi arrivano i colossi tedeschi e olandesi della logistica per mettere le basi nell'area della Marangona

Maurizio Battista

La Via della Seta passa da Verona. Già da un paio d'anni all'interporto del Quadrante Europa transitano merci dirette in Oriente: i collegamenti diretti con i porti del Nord Europa consentono di agganciare il corridoio internazionale che arriva direttamente in Cina. E per il momento un collegamento "one way", a senso unico, ma lo scenario che si prefigura per un futuro più vicino è quello che pensiamo di uno sviluppo completo in tutte le direzioni. Anche senza presenze dirette dei colossi cinesi delle rotte internazionali nel nostro distretto. Qui investono sempre di più i grandi player della logistica e della portualità di Germania e Olanda, che hanno già chiesto spazi per insediarsi nell'area della Marangona con le loro piattaforme, come anticipa nell'intervista a fianco il presidente del Consorzio Zai Matteo Gasparato, riconfermato al vertice dell'Unione nazionale degli interporti.

E questa sarà sempre più la direzione di marcia dello sviluppo veronese, alla luce dell'apertura del tunnel di base del Brennero (che però slitta dal 2028 al 2030) e delle tensioni geopolitiche internazionali Usa Cina che come abbiamo visto nella prima puntata di questa inchiesta stanno portando a un rafforzamento del sistema interno europeo piuttosto che a nuove partnership con Xi Jinping.

A questo va aggiunto che nel frattempo lo sviluppo delle linee ad Alta Velocità consentirà un incremento notevole del trasporto di treni container o con semirimorchi nelle ore notturne. E il rafforzamento dei collegamenti con i porti di Adriatico e Tirreno.

Tutte queste opportunità fanno sì che si preveda una crescita nel prossimo decennio dagli attuali 16 mila treni merci lavorati ogni anno all'interporto a 24/25 mila l'anno con un balzo almeno del 50%.

Se poi le infrastrutture ferroviarie verranno potenziate, come si spera viste le risorse che il Ministero vuole mettere in campo per gli interporti, allora sarà il caso di investire sulla tratta Verona-Venezia-Trieste. La strategia del colosso dell'autorità portuale di Amburgo, Hhla, guidato da Angela Titzrath che ha preso il controllo di una parte del terminal del porto di Trieste perché fa affidamento sul prossimo tunnel di base del Brennero, significa che non solo Verona dovrà farsi trovare preparata ad accogliere nuovi volumi di traffico merci, ma che diventa necessario "avvicinare" Trieste alla dorsale del Brennero.

Per il trasporto su gomma l'autostrada già c'è, per il trasporto su ferro la linea è assolutamente insufficiente. Le sfide non mancano. (2^a fine. La precedente è stata pubblicata il 26 ottobre).

Le cifre

+50%

L'INCREMENTO STIMATO DEI TRENI MERCI IN FUTURO

Attualmente l'interporto di Verona lavora oltre 16 mila treni l'anno diretti verso il Nord Europa. Con l'apertura del Brennero e lo sviluppo di nuove rotte commerciali si stima un volume di 25 mila treni nei prossimi anni. Nel 2027 dovrebbero essere pronti i terminali nuovi con binari da 750 metri

17

COPPIE DI TRENI DAI PORTI ITALIANI ALLA SETTIMANA

Oltre ai collegamenti continui via ferro con i porti del Nord Europa, l'interporto fa affidamento sui collegamenti con i porti italiani con coppie di treni settimanali (andata e ritorno): 3 da Genova, 6 da Giovinazzo (Bari) e La Spezia, 2 da Livorno. La Ti-Bre sarebbe preziosa.

Ai vertici europei

L'INTERPORTO Quadrante Europa è da sempre ai vertici europei e sfiora addirittura il primo posto. Per un solo punto, l'interporto tedesco di Brema (362 punti su 400) è il primo classificato contro i 361 punti di Quadrante Europa, con Verona che mantiene comunque la sua leadership tra tutti gli interporti italiani.

La Deutsche GVZ Gesellschaf (DGG), istituzione con sede a Brema, è il promotore della classifica europea degli interporti redatta ogni cinque anni.

Nel 2010 ha pubblicato i risultati della prima classifica europea seguita nel 2015 dalla seconda edizione. Per la terza classifica dell'anno 2020, l'ente ha rivisto i criteri di valutazione. Lo scopo della classifica è quello di dimostrare lo sviluppo e il costante cambiamento del panorama logistico negli ultimi 5 anni. Inoltre, è un'occasione per scoprire quali suggerimenti si debbano concretizzare per un ulteriore sviluppo.

Impressionante è il volume della capacità complessiva del Quadrante con 800.000 unità di carico, mentre il valore medio in Europa si attesta sulle 135.000 unità di carico. Ed è in testa anche ai dati sulla capacità di carico dei terminali: 730.000 unità a fronte di una media europea di 75.000.

Le destinazioni: da Verona nel mondo

16mila
Treni merci lavorati l'anno

2030
Apertura tunnel di base del Brennero

24/25mila
Treni merci lavorati tra 10 anni



Un Tir entra al Quadrante Europa da dove partono 16mila treni merci

di M. Batt.

L'INTERVISTA

MATTEO GASPARATO

Siamo pronti a reggere: l'interporto nel 2027 avrà 25mila treni l'anno

Alla porta di Verona non bussano i cinesi, ma i colossi della logistica e dei trasporti del Nord Europa che vogliono insediarsi qui. E la conferma che lo sviluppo non guarderà soltanto verso oriente ma che porterà a un rafforzamento delle relazioni intraeuropee per effetto delle pressioni statutarie contro la Cina.

Presidente Gasparato, vi siete accorti che nella distribuzione generale delle rotte commerciali e degli equilibri sta cambiando qualcosa o è ancora presto?

Se ci riferiamo alla Via della Seta per la Cina, abbiamo già oggi un incremento consistente di molti imprenditori veronesi che affidano al nostro interporto i carichi di prodotti italiani destinati in Oriente. Noi siamo in grado di collegarli con i porti del Nord Europa come Amburgo, Rostock, Anversa, Rotterdam e tramite queste imprese ferroviarie arriviamo a completare il collegamento con la Via della seta in Cina. Nel mese peggiore del lockdown, ad aprile, abbiamo comunque lavorato mille treni in un mese.

La via per la Cina passa dalla terraferma e non per nave giusto? Dai porti non arriva materiale proveniente dall'Oriente?

Esatto, da quello che

osserviamo e che riguarda noi ancora tutto passa via terra su ferro e su gomma e non dal mare. Infatti la Via della seta, sempre più presente, si fa già da un paio d'anni in modo concreto a Verona. Dai porti con i quali siamo collegati non arrivano container cinesi.

Il Nord Europa punta sempre più sui porti italiani anche per difficoltà estive di navigazione. Amburgo ha scelto Trieste per sfruttare il Brennero. È uno scenario possibile?

Absolutamente sì, il porto di Trieste è per noi uno dei porti più interessanti per l'arrivo e la partenza delle merci nel Nord Europa, ha fondali profondi e ampi, stanno potenziando i terminal ed è sicuramente più attrattivo di Ravenna. Per riuscire a completare il raccordo ferroviario vanno eliminati i colli di bottiglia e migliorata la rete ferroviaria di collegamento tra Veneto e Friuli Venezia Giulia tant'è vero che oggi i nostri collegamenti con i porti sono prevalentemente con Livorno, La Spezia e Genova per i container mentre il collegamento con il porto di Bari, Giovinazzo, è diretto ed è un traffico di semirimorchi su treno, perché la linea ferroviaria è stata ammodernata con gli standard delle nuove sagome sul versante adriatico. Tra non molto si potrà utilizzare l'alta

capacità nelle ore notturne anche da Livorno per le merci e in questa logica va migliorato il collegamento ferroviario con Trieste: si devono capire i programmi delle nostre Ferrovie, perché finora questo traffico è su gomma.

Vi servirebbe la Ti-Bre ferroviaria? Da Spezia e Livorno come arriva la merce?

I container arrivano anche su rotaia non solo su gomma, la linea ferroviaria prevede che i treni dalla Liguria vadano a Livorno, poi Prato e Bologna e da qui prendano la linea ferroviaria principale per Verona. Un giro lungo, non molto conveniente. La Tibre ci servirebbe assolutamente, sia autostradale che ferroviaria. Se entrasse nel vivo, ci sarebbe il passaggio da Mantova e finalmente potrebbero prendere vita la banchina fluviale per le idrovie e il porto di Valdro che per noi sarebbe prezioso.

In prospettiva le tensioni Usa-Cina rafforzano il sistema europeo? Ci fanno gioco?

Sì, come Verona ci dà ancora più centralità europea. Non ci troviamo nel mezzo di queste tensioni e non c'è un interesse di grandi operatori logistici cinesi che vogliono insediarsi da noi.

I cinesi hanno mai bussato all'interporto?

No, per il momento no.



Il presidente Matteo Gasparato

Guardiamo con interesse allo sviluppo di Trieste ma servono i binari E anche la Ti-Bre sarebbe preziosa

E se provassero a bussare cosa fareste?

Sentiremmo che tipo di ragionamenti economici e commerciali pensano di fare. Però su Verona ci sono altri operatori interessati ad insediarsi.

Chi c'è in arrivo?

Grandi operatori tedeschi e olandesi chiedono spazi per aprire le loro sedi qui da noi. E quindi ci fa gioco un potenziamento degli scambi commerciali europei. Spero di arrivare in tempi rapidi all'approvazione dell'accordo di programma che riguarda il primo ambito della Marangona, quello di Corte Alberti, perché abbiamo molte richieste di operatori nel Nord Europa che vogliono insediarsi qui, con i loro centri logistici. Siamo lavorando per fare entrare nella compagine di Quadrante Servizi la Kombiverkehr, operatore

logistico che fa impresa ferroviaria con sede a Francoforte già presente su Verona con molte attività ed è interessato a rilevare quote della Quadrante servizi che ha il 70% per entrare in società con noi.

Cosa vi aspettate tra dieci anni?

Un 50% in più di traffico treni merci, da 6 mila a 24/25 mila, tenendo conto della crisi Covid. E quindi dobbiamo essere pronti e stiamo lavorando per rafforzarsi grazie anche al ministero per migliorare i collegamenti degli interporti con strade e ferrovie e porti, il ministero sta per aggiudicare una prima tranche di finanziamenti dopo 30 anni su 15 interporti che riceveranno circa 45 milioni complessivi che potrebbe essere rifinanziato.

E voi siete pronti a reggere l'impatto?

Sì. Noi abbiamo già completato il progetto di fattibilità tecnico economica da parte di Rfi per il terminale con binari da 750 metri e siamo partiti per la progettazione definitiva ed esecutiva che sarà pronta tra un anno. E anche per la viabilità è in fase di preparazione il bando per il progetto definitivo. La galleria del Brennero slitterà di un paio d'anni per un problema, risolto, di cambio di appalto nella tratta Pfons-Brennero per cui l'apertura passerà dal 2028 al 2030, ma noi saremo pronti molto prima, credo nel 2027. Inoltre siamo riusciti ad ottenere in sede di progettazione della Tav, un accesso diretto verso ovest con una diramazione della linea a Sommacampagna: una modifica molto importante che non ci costringe a passare sempre da Porta Nuova per poi tornare indietro ed entrare nel Quadrante Europa.