

1° NEWSLETTER 2023 – CONSORZIO ZAI

Si inaugura con questa prima pubblicazione la **Newsletter del Consorzio ZAI**, con l'obiettivo di mantenere il lettore informato sulle principali attività e novità riguardanti l'operato del nostro Ente, gestore dell'Interporto Quadrante Europa di Verona e di altre



aree di sviluppo agricolo-indus-
triale del territorio veronese.

Per poter ricevere le successive edizioni, compilare il form che si trova al seguente link:

**ISCRIZIONE NEWSLETTER
CONSORZIO ZAI**

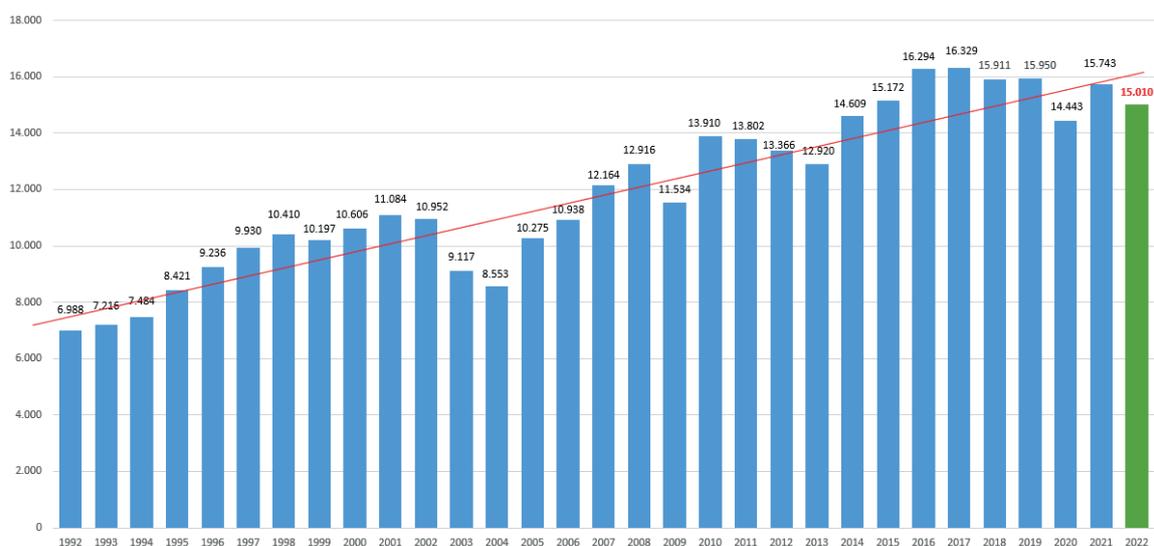
A questo proposito, si ricorda l'importanza strategica dell'Interporto, tanto a livello nazionale quanto Europeo. Per diversi anni, infatti, il Quadrante Europa è

stato **leader assoluto a livello comunitario** nella classifica degli interporti redatta con cadenza quinquennale dalla Deutsche GVZ Gesellschaft (DGG), l'istituzione tedesca promotore dell'analisi. Egemonia confermata anche nel 2020, quando il Quadrante Europa ha sfiorato il primo posto nelle classifiche europee – dietro per un solo punto all'Interporto di Brema – mantenendo comunque la sua leadership tra tutti gli interporti italiani.

Questi riconoscimenti dimostrano la **lungimiranza** del management di Consorzio ZAI, sempre attento a cogliere i cambiamenti del panorama logistico e ad investire per lo sviluppo e il costante aggiornamento dell'infrastruttura di Verona.

I DATI DEL 2022

Nel corso dell'anno 2022 il Quadrante Europa ha lavorato **15.010 treni**, per un totale di 436.203 unità di traffico intermodale (UTI). Se convertiti in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, che equivale alle dimensioni di un container, misura standard utilizzata a livello internazionale), ne risultano 780.802 unità, **in linea con un trend di altissimo livello** maturato e consolidato nel corso dell'ultimo decennio presso i terminali intermodali dell'Interporto veronese.



L'anno appena concluso può essere quindi considerato **un anno positivo** per il Quadrante Europa, nonostante le molte difficoltà affrontate. Il 2022 ha infatti dovuto fare i conti non solo con la fine della gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, ma anche con lo scoppio del conflitto in Ucraina, che ha prodotto pesanti effetti sull'aumento del prezzo delle materie prime (energia, gas, ecc.) e di conseguenza un rallentamento significativo della domanda di beni.

Da notare, inoltre, come anche il rallentamento dell'economia tedesca e alcuni problemi tecnici sorti sulla tratta ferroviaria in Germania abbiano notevolmente influito sul traffico merci lungo la dorsale del Brennero.

Ciononostante, il Quadrante Europa ha **consolidato il proprio trend di traffico merce decennale**, come dimostrato da ulteriori fattori. In primis, la configurazione mensile, che vede riproposto una sorta di andamento ormai affermato, in cui il massimo volume di treni si concentra nel mese di marzo (1.434 treni), mentre un volume minimo nel mese di agosto (974treni).

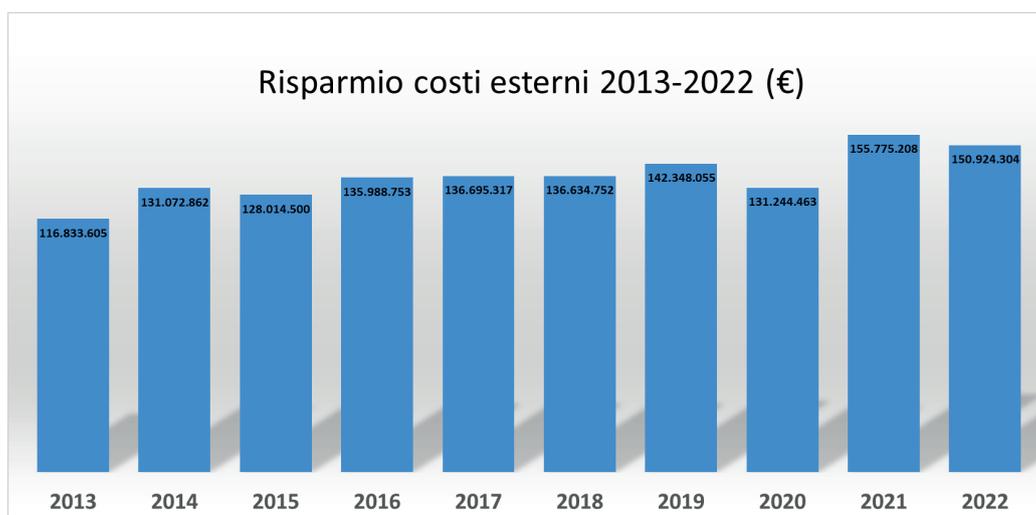
IL QUADRANTE EUROPA - UN INTERPORTO GREEN

A conclusione dell'analisi relativa all'anno appena concluso, è necessario sottolineare i risvolti sul piano ambientale delle operazioni intermodali presso il Quadrante Europa.

Come è noto, infatti, la mobilità delle merci è causa di differenti tipologie di costi che ricadono sulla collettività nel suo complesso, i cosiddetti "costi esterni marginali". Questi costi, detti anche "**costi sociali**", sono prodotti dall'esercizio e dall'uso dei sistemi di trasporto e ricadono anche su chi non utilizza il sistema di trasporto stesso. Tra le "esternalità" prodotte dal sistema di trasporto rientrano i costi esterni per incidenti, i costi per inquinamento acustico, i costi da congestione, e i costi per inquinamento atmosferico e di cambiamento climatico. Naturalmente, a diverse tipologie di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, aereo o fluviale) corrisponde una diversa quantificazione di costi esterni prodotti.

Proprio per questo motivo, calando l'analisi nell'ambito del Quadrante Europa è possibile calcolare in termini economici i costi risparmiati nel corso dell'ultimo anno tramite l'utilizzo dell'**intermodalità**, che permette di spostare le merci dalla strada alla ferrovia, modalità di trasporto **nettamente più sostenibile** rispetto al trasporto su gomma. A questo proposito, se utilizziamo i dati di traffico 2022 e ipotizziamo che la tratta media coperta dai convogli che arrivano e partono da Verona Quadrante Europa sia pari a 920 km circa, è possibile completare e valutare l'incidenza dei costi analizzati.

In questo caso, lo studio evidenzia come i servizi di **trasporto intermodale del Quadrante Europa** abbia prodotto nel 2022 un **risparmio di costi esterni** per la collettività pari a oltre **150 Milioni di euro**. L'analisi, quindi, conferma ancora una volta come l'opzione ferroviaria sia senza dubbio la modalità di trasporto più ecologica.



Per completezza, si riporta la tabella con i dati storici dell'ultimo decennio (2013-2022), che evidenzia un risparmio complessivo in termini di costi sociali pari a oltre **1,3 Miliardi di euro**.

Ancor più significativa è l'analisi delle diverse tipologie di traffico che concorrono a formare il dato complessivo. Si confermano, infatti, su numeri di minimo storico il settore del traffico automotive, con sole 395 coppie treno. Da notare, tuttavia, che la performance del settore auto risulta penalizzata per effetti di mercato e di cicli economici già in essere prima della crisi pandemica. A partire dall'anno 2016, infatti, l'automotive ha visto contrarre il volume dei propri convogli di oltre il 55%. Similmente, con 203 coppie totali anche il settore del cosiddetto "convenzionale" si conferma del tutto residuale rispetto al traffico complessivo del Quadrante Europa.

D'altro lato, il **trasporto combinato** ferro-gomma si conferma il **core business** delle attività del Quadrante Europa, ovvero di convogli ferroviari che trasportano unità di carico intermodali, come semirimorchi, casse mobili, cisterne e container.

Con 6.907 coppie annuali, pari a 13.814 treni, il settore del combinato rappresenta quindi **più del 90% del traffico ferroviario** dell'Interporto di Verona, valorizzando così la dotazione di infrastrutture e servizi intermodali cui è dotato.

Per quanto riguarda le destinazioni ferroviarie servite dall'Interporto veronese, anche il 2022 conferma come il Quadrante Europa rappresenti nei fatti e nelle dinamiche un **nodo logistico**

co lunga la rete "nord europea".

Come da mappa riportata, infatti, le aree industriali servite da Verona raccolgono infatti tutti i più importanti porti del cosiddetto "Northern Range" (Rotterdam, Anversa, Lubecca, Kiel e Rostock), i porti interni (Brema ed Amburgo), e la grande totalità delle aree produttive tedesche (tra cui, per citarne solo alcune, Monaco di Baviera, Colonia, Norimberga, Ludwigshafen e Hannover). Conseguentemente, non sorprenderà che -

anche per l'anno conclusosi - si conferma come oltre il 75% del traffico ferroviario con origine e destinazione da Verona Quadrante Europa transiti dal **valico del Brennero**.

In sintesi, il 2022 ha quindi evidenziato ancora una volta la **valenza strategica** dell'Interporto di Verona quale hub intermodale di riferimento per una vastissima area distribuita lungo il corridoio europeo TEN-T Scandinavo - Mediterraneo.



IL QUADRANTE EUROPA – LA PROSPETTIVA FUTURA

Infine, concludiamo questa prima Newsletter con uno sguardo alla prospettiva futura del Quadrante Europa.

In questo senso, si delinea per i prossimi anni il profilo di un interporto impegnato ad aumentare la propria **capacità infrastrutturale**, per offrire un'adeguata risposta alla crescente domanda di trasporto combinato ferroviario, destinata ad aumentare con il completamento e l'entrata in esercizio della Galleria di Base del Brennero (ad oggi prevista per il 2032), nonché con lo sviluppo dell'alta velocità ed alta capacità verso Est. Nell'ottica quindi del potenziamento delle infrastrutture del Quadrante Europa, il principale intervento consiste nella realizzazione del nuovo **Quarto Modulo**, attrezzato con cinque binari lunghi 750 metri - **standard europeo** di lunghezza dei treni merci - oltre a gru a portale e apposite aree di stoccaggio. Il potenziamento del Quadrante Europa prevede anche il collegamento diretto con la Direttrice del Brennero e con la linea ferroviaria per Bologna.

Obiettivo finale è promuovere l'integrazione fra la rete ferroviaria, gli interporti e i porti, condizione necessaria per ottenere la massima sinergia nella logistica del trasporto delle merci in un'ottica di sostenibilità e in linea



con gli obiettivi stabiliti dall'Unione Europea: trasferire il 30% del trasporto merci oltre i 300 km su ferro entro il 2030 e il 50% entro il 2050.

Non a caso, lo sviluppo della progettazione degli interventi - considerata la loro importanza strategica - è stato cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del progetto "Veneto Intermodal", iniziativa progettuale sviluppata da un consorzio guidato da Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa, con i partner Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Regione Veneto e Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale.

In sintesi, questi interventi consentiranno di aumentare la capacità complessiva del terminal intermodale di Verona Quadrante Europa, con l'ambizioso obiettivo di accogliere **l'incremento dei volumi** di merce e di UTI che si attende a seguito dell'apertura del Tunnel di Base del Brennero. È quindi legittimo fin da ora attendersi che il Quadrante Europa sarà in futuro in grado di convogliare su di sé l'aumento di traffico previsto, con conseguenti benefici in termini di **opportunità di investimenti e di sviluppo**, di cui potrà beneficiarne - in ultima analisi - la collettività di Verona e delle zone limitrofe.