



Consorzio Z.A.I.



**Interporto
Quadrante
Europa**

*Consorzio ZAI - Interporto Quadrante Europa di Verona
Sistema logistico intermodale di eccellenza europeo*

*Nicola Boaretti
Verona, 20 aprile 2018*



INTERPORTO
Quadrante Europa



1^ Interporto d'Europa

- Corridoio Baltico – Adriatico
- Corridoio Mediterraneo
- Corridoio Scandinavo– Mediterraneo
- Corridoio Reno - Alpi

IN EUROPA

1.  **Interporto Verona** 
2.  **GVZ Bremen** 
3.  **GVZ Nürnberg** 
4.  **GVZ Berlin Süd Großbeeren** 
5.  **Plaza Logistica Zaragoza** 

IN ITALIA

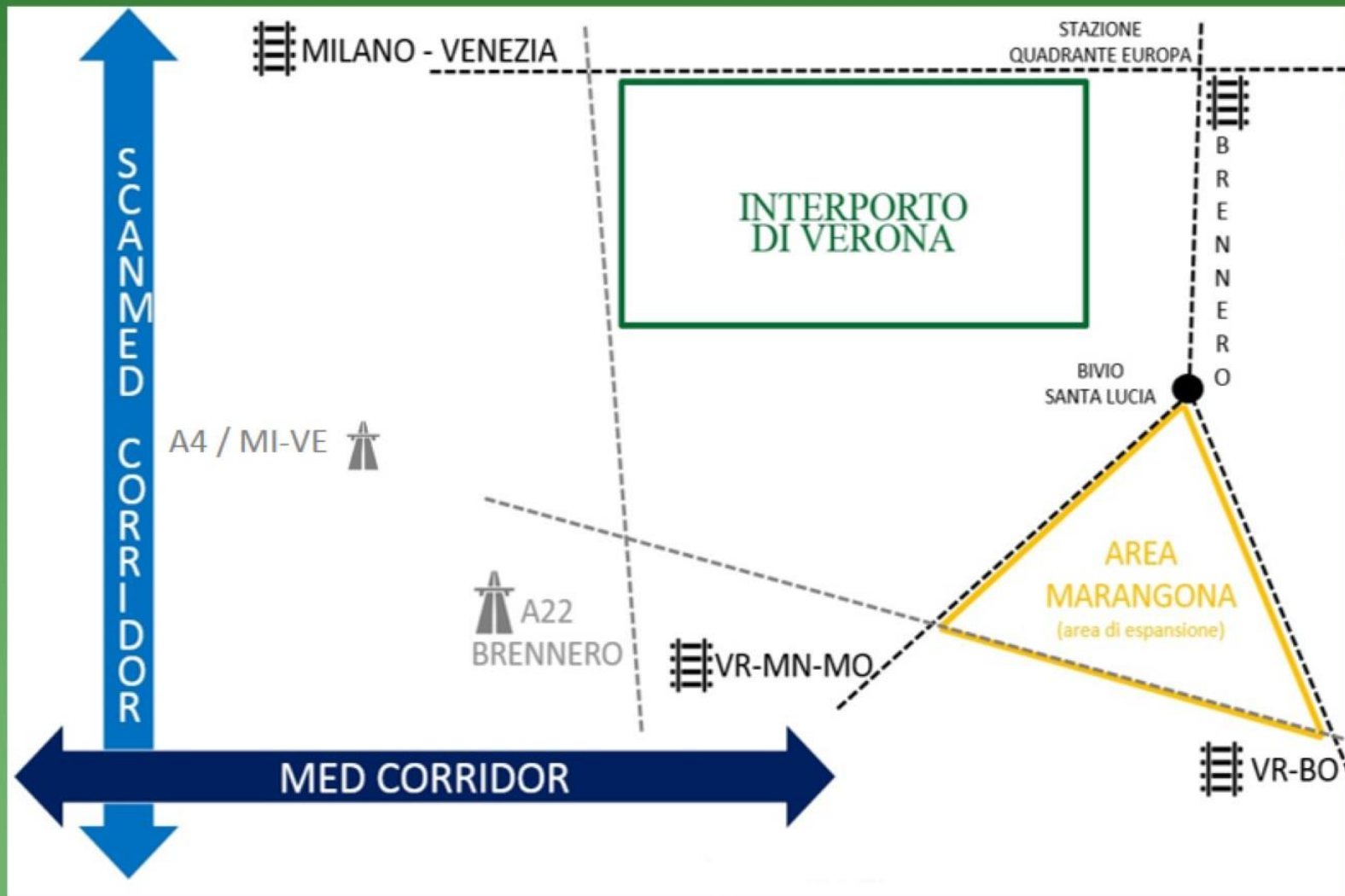
1.  **Interporto Verona**
2.  **Interporto Nola**
3.  **Interporto Padova**
4.  **Interporto Bologna**
5.  **Interporto Parma**

◆ Cerniera tra due corridoi

◆ Nodo del network terminal della Val Padana

QUADRANTE EUROPA AL PRIMO POSTO
IN EUROPA NEL RANKING DEGLI INTERPORTI
EFFETTUATO DALLA DGG (Deutsche GVZ Gesellschaft)

Interporto Quadrante Europa



Interporto Quadrante Europa – Vista aerea (da sud)



4.5 MILIONI DI MQ TRA MAGAZZINI, TERMINAL FERROVIARI ED INTERMODALI
140 IMPRESE
11.000 DIPENDENTI (4.000 diretti - 7.000 indiretti)

+ 725.000

TEU MOVIMENTATI IN UN ANNO



INTERTERMINAL

+ 54

TRENI LAVORATI AL GIORNO

18

BINARI OPERATIVI NEI TERMINAL

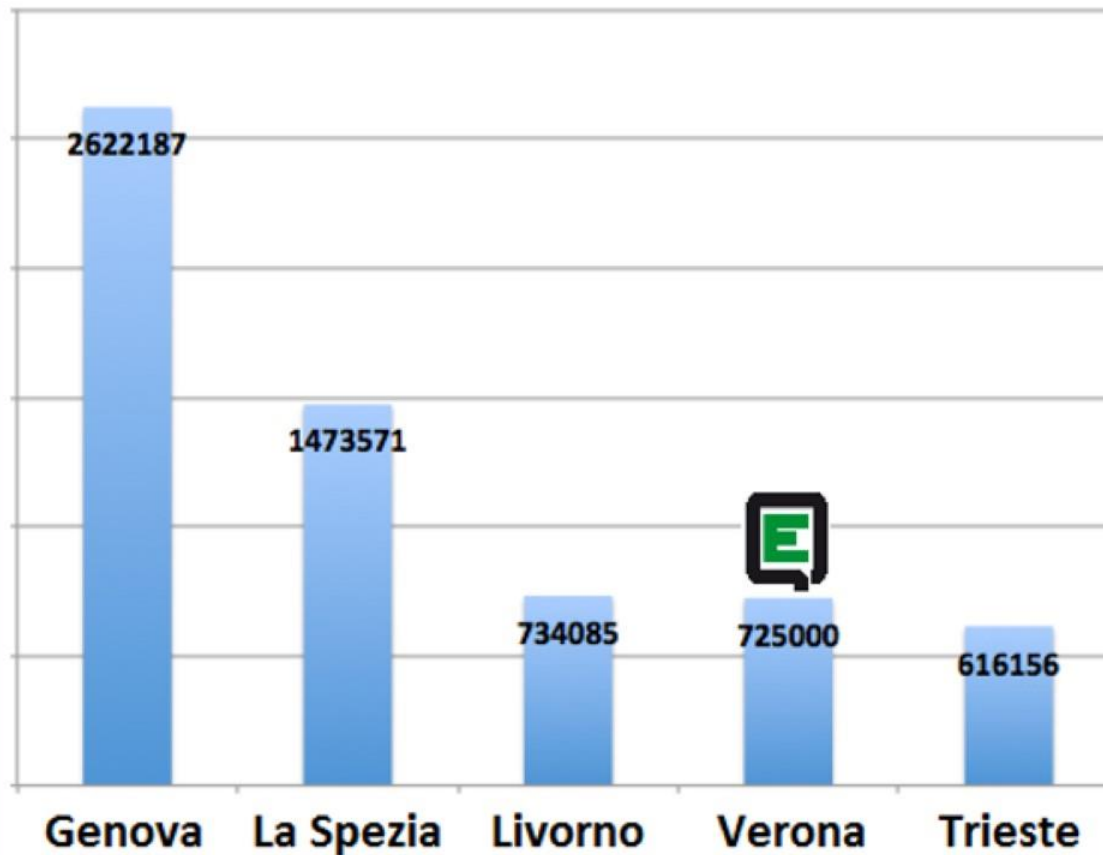
TERMINALI ITALIA – I e II Modulo



Q.E.T.G.



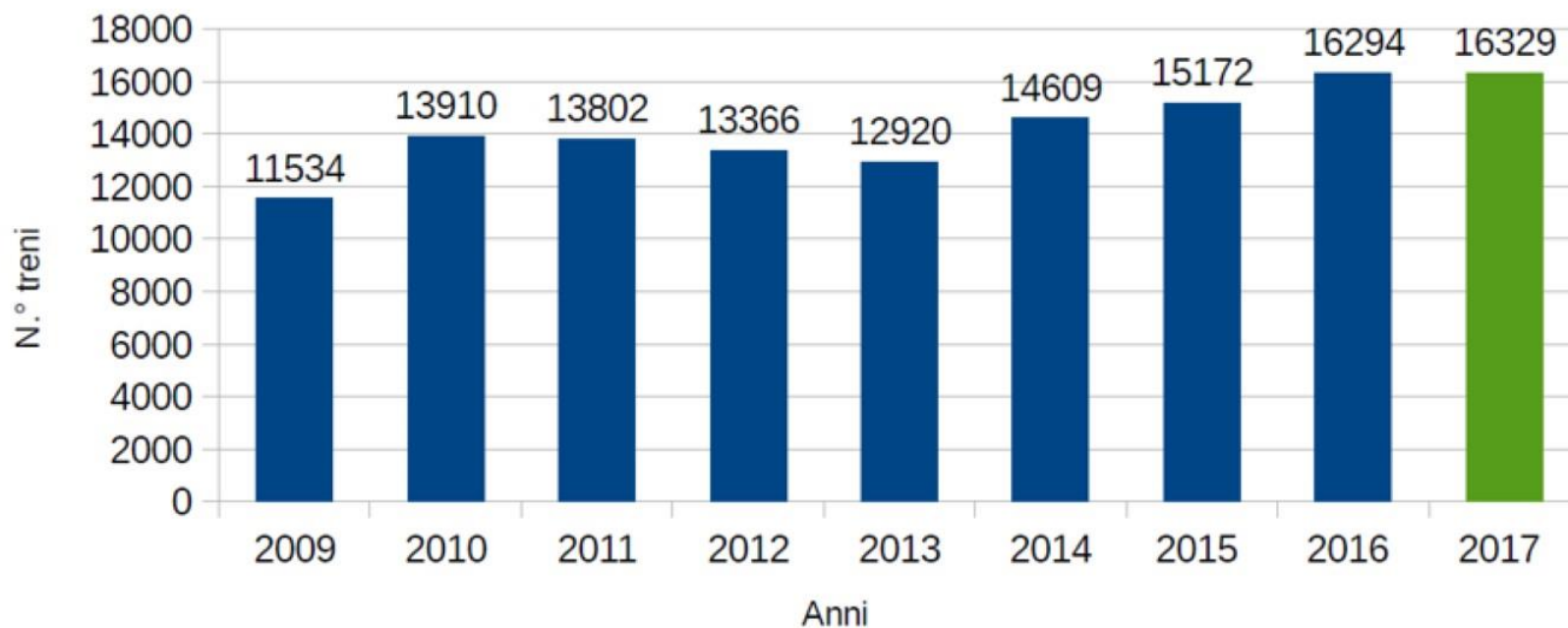
TEU MOVIMENTATI 2017



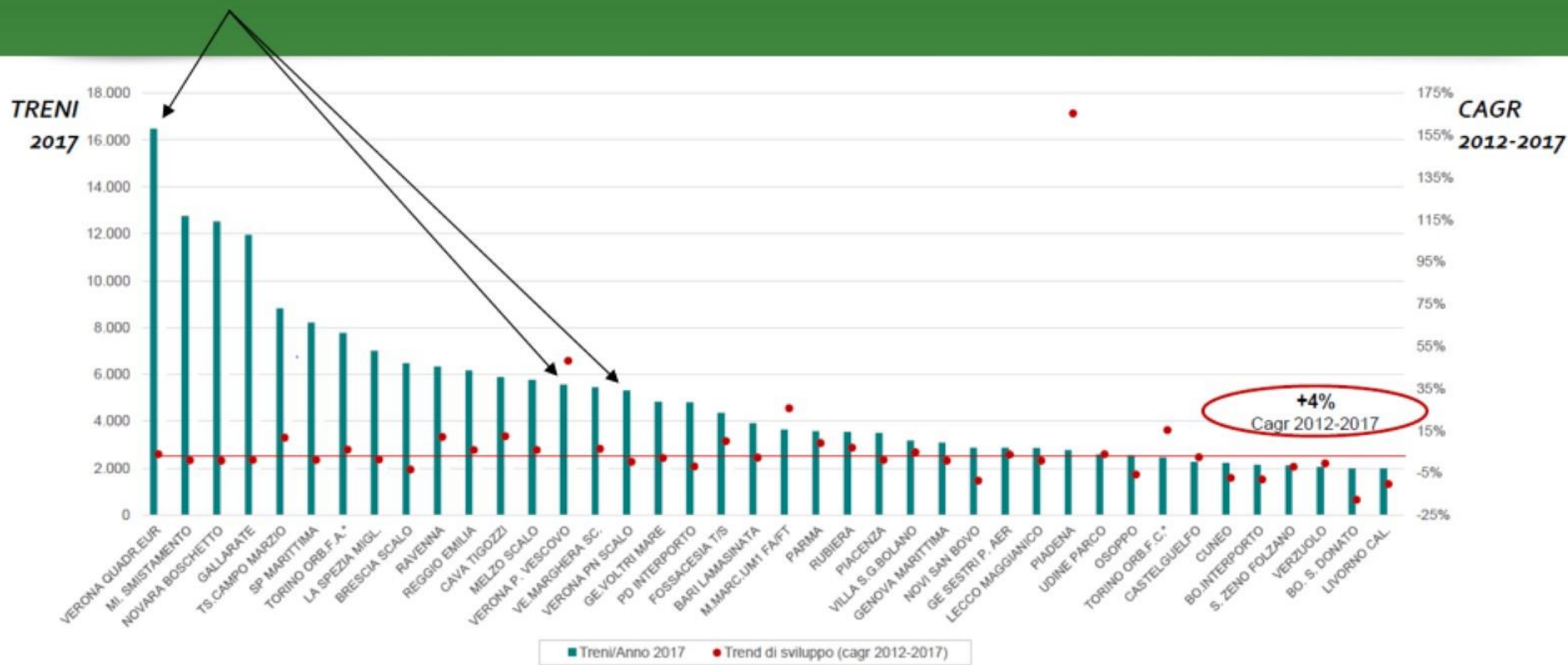
Fonte Assoporti "Bollettino statistico anno 2017"
Viene escluso Gioia Tauro essendo porto di transhipment

QUADRANTE EUROPA AL QUARTO POSTO

Treni Arrivati e Partiti QE



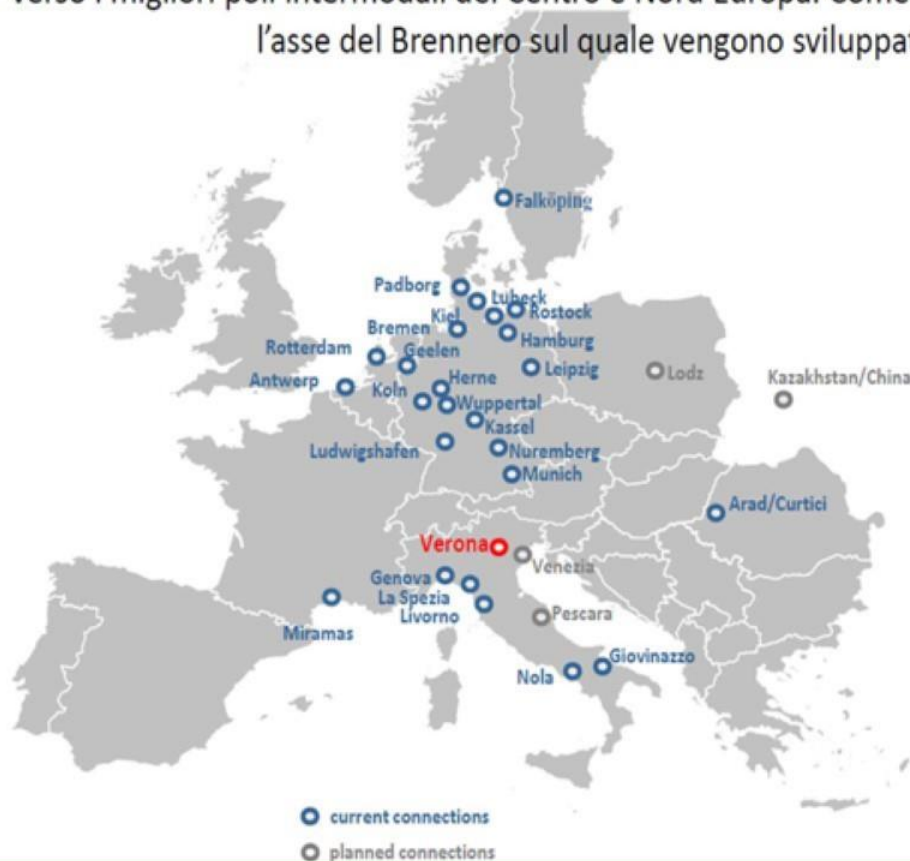
Record di treni lavorati nel 2017 (+0,7%) nonostante le numerose interruzioni sulla linea nell'anno (es: Manutenzioni Brennero o incidente a fine Dicembre in Tirolo)



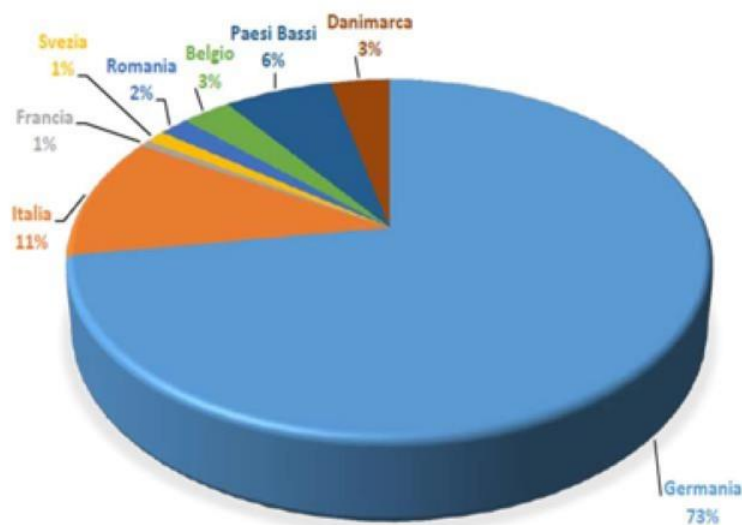
I dati 2017 (fonte RFI) mostrano come il «NODO DI VERONA», comprensivo di Quadrante Europa e delle Stazioni di Porta nuova e Porta Vescovo, sia indubbiamente il primo nodo italiano per traffico merci, con oltre 27.000 treni annui.

Quadrante Europa: i collegamenti 2017

L'Interporto Quadrante Europa di Verona offre collegamenti quotidiani con i principali hub tedeschi e connessioni settimanali verso i migliori poli intermodali del Centro e Nord Europa. Come è possibile osservare, il flusso di traffico si concentra lungo l'asse del Brennero sul quale vengono sviluppati i maggiori interscambi con la Germania.



171 coppie di treni da/per l'Europa ogni settimana

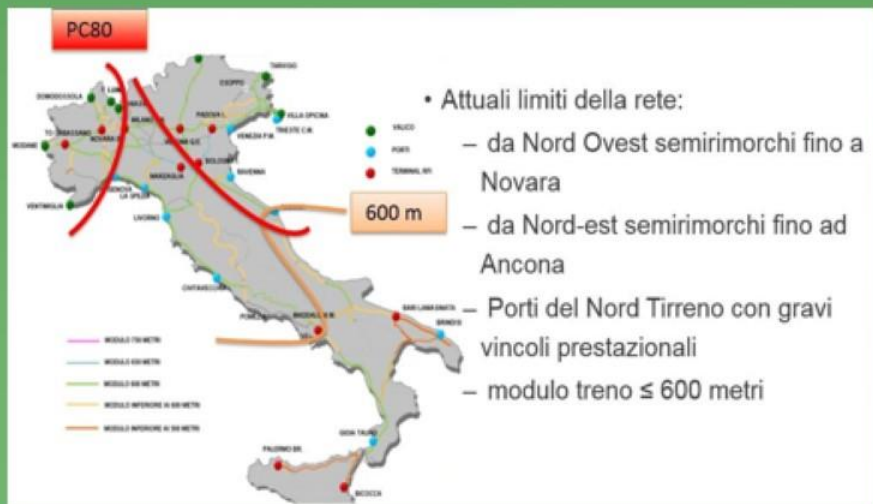


Infrastrutturali

- In direzione Sud, soprattutto verso il Tirreno, non è possibile effettuare servizi con semirimorchi P400 a causa del gabarit sulla Prato-Bologna
- In direzione Nord si attendono gli investimenti programmati lungo l'Asse del Brennero

Organizzative

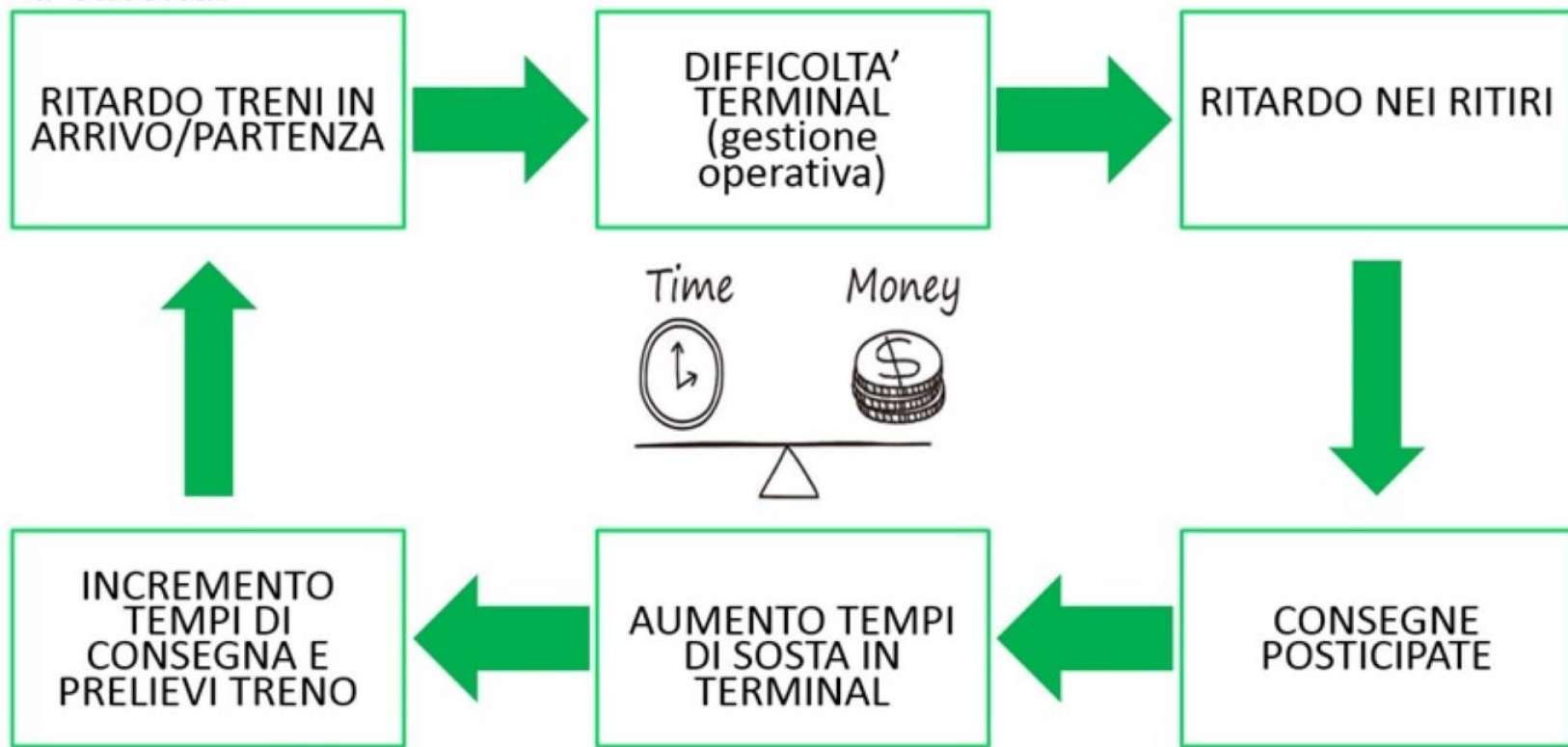
- L'attuale regolamentazione delle priorità ferroviaria discrimina il trasporto merci e causa elevati costi aggiuntivi.
- Il traffico ferroviario merci è relegato nelle fasce orarie notturne quando potrebbe sfruttare slot liberi diurni, se non venissero gravati da prezzi esorbitanti.
- A livello Europeo i problemi organizzativi del gestore infrastruttura tedesca causa ripercussioni sul livello di servizio nel terminal: la puntualità al Brennero dei convogli dal nord Europa non supera il 40% rispetto ad un piano orario condiviso fra le reti



Il ruolo del Terminal nella catena del trasporto intermodale



La gestione del treno implica aspetti economici e di lead time del processo logistico intermodale causando una serie di problematiche a catena:

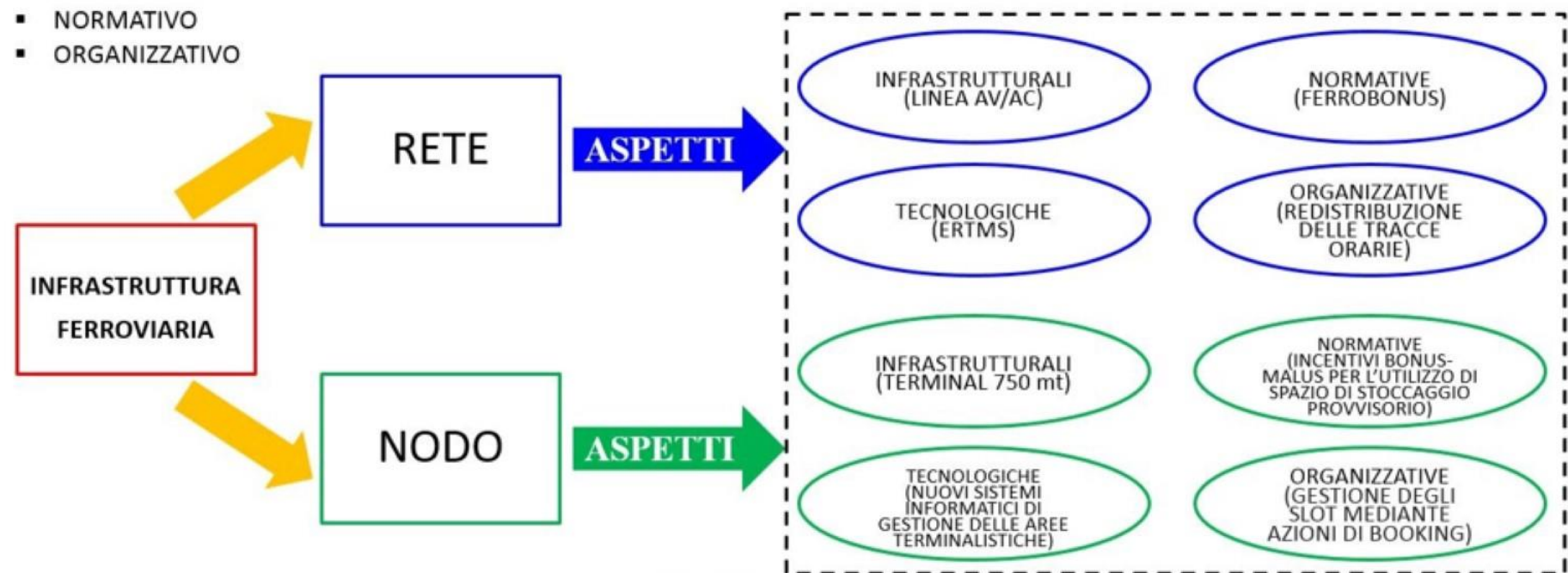


Le misure per lo sviluppo del traffico merci nazionale

Il rilancio del trasporto ferroviario potrà realizzarsi operando su due strade in modo parallelo e cioè facendo degli interventi a **livello di RETE e di NODO**. Per entrambi gli elementi bisogna tenere in considerazione quattro aspetti:

- INFRASTRUTTURALE
- TECNOLOGICO
- NORMATIVO
- ORGANIZZATIVO

LE MISURE PER AUMENTARE LA COMPETITIVITA' DEL TRASPORTO FERROVIARIO



Gli interventi di sviluppo infrastrutturale dell'Interporto



Il progetto più importante per lo sviluppo futuro dell'Interporto Quadrante Europa di Verona riguarda la **costruzione del nuovo terminal intermodale da 750 metri**, il quale potrà accogliere treni più lunghi che transiteranno sull'asse del Brennero dopo l'apertura della galleria BBT.

I servizi intermodali dal QE verso destinazioni italiane



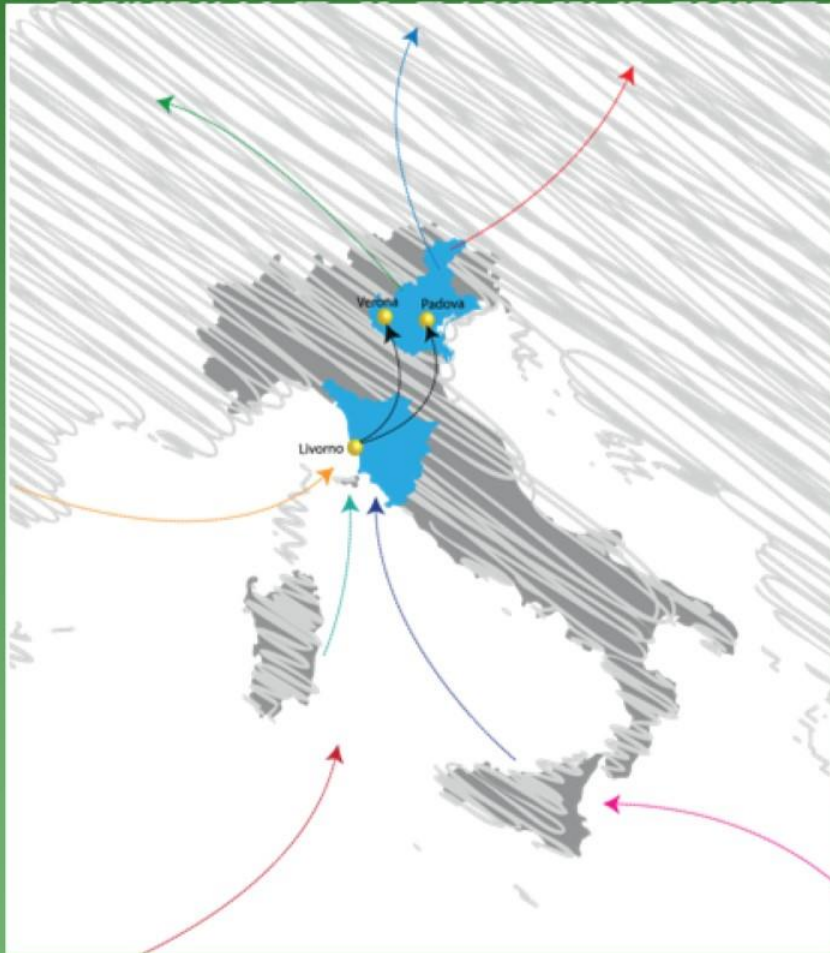
Destinazione	MTO	IF	N. (sett.)
Genova	Cemat	MIR	3
Giovinazzo	N.O.I.	ISC	3
La Spezia	Cemat	MIR	6
Nola	N.O.I.	ISC	5

- 2 Servizi verso i porti dell'arco Ligure (MTO Mercitalia Intermodal)
- 2 Servizi verso il Sud (MTO Nuovo Operatore Intermodale)

C'è molto ancora da fare!

All'orizzonte un nuovo progetto, in collaborazione con Ministero, Enti Territoriali, interporti e Porto per superare le difficoltà infrastrutturali dell'attraversamento dell'Appennino.

Il Progetto TOR – Trailers Onto Rail



Sono in corso le verifiche per consolidare i presupposti per l'impegno da parte dell'Impresa Ferroviaria che ha prenotato delle tracce sull'Alta Velocità

E' in fase di definizione il costo complessivo del nuovo servizio intermodale per un raffronto con le tariffe del «tutto strada»

E' aperto il tavolo di lavoro con i partner pubblici del progetto per individuare possibili forme di incentivazione a sostegno dello start-up del nuovo servizio.