

## Interporto Quadrante Europa di Verona mira a diventare il nuovo gateway dei porti italiani

**N**el 2017 all'interporto Quadrante Europa di Verona sono transitate circa 28 milioni di tonnellate di merci, di cui ben 8 milioni via treno, la maggior parte dei quali intermodali. Sono stati lavorati qui oltre 16.000 treni (precisamente 16.329), una media di 54 treni al giorno che hanno sviluppato un traffico che ne fanno il primo Interporto italiano.

Verona con il proprio interporto si trova geograficamente all'intersezione tra i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo (Asse del Brennero) e Mediterraneo (Asse Est-Ovest). Tale localizzazione geografica ne fa uno snodo fondamentale per il traffico merci sulla direttrice Nord-Sud attraverso il transito del Brennero, il passaggio alpino attraverso cui passa la maggior parte delle importazioni/esportazioni italiane. Oggi oltre il 70% delle merci transita attraverso i valichi alpini e il Brennero è indubbiamente il primo di essi, con oltre 47 milioni di tonnellate di merce sugli oltre 160 milioni annui. Purtroppo lo sbilanciamento a favore della strada è evidente, con 33,5 milioni di merce trasportata su gomma (71%) e 13,4 milioni su ferro (29%). L'Interporto Quadrante Europa è anche un nodo fondamentale dei collegamenti Est-Ovest lungo il Corridoio

e l'apertura del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso a Sud, da Fortezza fino a Verona» afferma il presidente Matteo Gasparato. «Riteniamo di affrontare i temi 'intermodalità' e 'sostenibilità' in un'ottica integrata con le migliori tecnologie informatiche come indispensabili strumenti di programmazione e gestione delle risorse (binari, piazzali, locomotori, gru...). Non ci limitiamo quindi a gestire la quotidianità subendo il traffico ma adottiamo un approccio proattivo guardando alla pianificazione nazionale delle infrastrutture e inserendoci in questo percorso al fine di promuovere la massima sostenibilità del trasporto merci e promuovendo in prima persona nuovi servizi merci».

La strategia del Quadrante Europa è quella di aspirare a divenire il gateway dei porti italiani, raccogliendo merci da quest'ultimi e distribuendole in tutta Europa e viceversa. La sinergia e l'integrazione tra porti e interporti può essere elemento di sviluppo futuro per tutti, portando i porti italiani a servire mercati sino ad oggi mai approcciati e inserendo gli interporti in catene logistico-intermodali globali che sino ad oggi non li avevano minimamente coinvolti, il tutto via ferrovia, in un'ottica di sempre maggiore sostenibilità del trasporto.

Mediterraneo, asse potenziale di sviluppo dei traffici delle imprese italiane che esportano nell'Est Europa.

«Oggi la 'galassia Quadrante Europa' opera avendo in mente quali potranno essere gli sviluppi futuri del settore del trasporto ferroviario e intermodale. Siamo consci di quello che potrà succedere tra qualche anno soprattutto con i potenziamenti infrastrutturali ferroviari



Matteo Gasparato, Presidente del Consorzio Zai

