

Interreg



ADRION

ADRIATIC-IONIAN

European Regional Development Fund - Instrument for Pre-Accession II Fund

NEWBRAIN

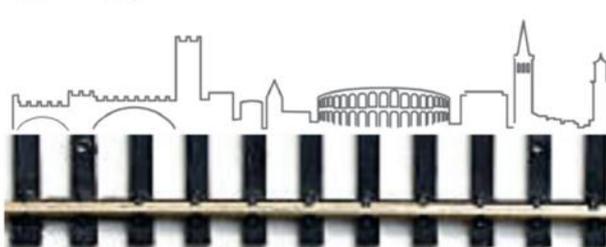


L'interporto Quadrante Europa di Verona è uno snodo cruciale per il traffico delle merci in Europa, in particolar modo per la sua posizione strategica lungo l'asse del Brennero che collega il Nord al Sud Europa. Il suo core business è l'intermodalità, ovvero quella tipologia di trasporto che combina strada e ferrovia. Questa soluzione permette di ridurre l'impatto ambientale grazie all'utilizzo della ferrovia per la maggior parte della tratta interessata. Infatti, il trasporto intermodale è caratterizzato da un'alternanza ferro-gomma nel quale il tragitto ferroviario costituisce la tratta maggiore; la modalità stradale ricopre invece la parte residuale del tragitto, il cosiddetto "ultimo miglio" che permette di collegare i terminal ferroviari alle aziende limitrofe. Grazie a questa concomitanza di modalità di trasporto, l'interporto Quadrante Europa di Verona riesce a generare importanti benefici sia per il tessuto produttivo locale che per i territori collocati lungo l'asse del Brennero, direttrice principale dello scalo veronese.

L'utilizzo dell'intermodalità comporta non solo benefici in termini economici sulle medio-lunghe distanze (superiore quindi ai 500 km) - sulle quali la ferrovia risulta fortemente competitiva rispetto alla strada - ma anche una riduzione significativa dell'impatto

ambientale. Infatti, la modalità ferroviaria permette di ridurre considerevolmente le emissioni inquinanti rispetto al traffico su gomma, in primis l'anidride carbonica (CO₂) e gli ossidi di azoto (NO_x). Su tratte medio-lunghe si stima che il risparmio sia di circa 4-5 volte rispetto all'opzione stradale. Non solo, la modalità ferroviaria sottrae merci al trasporto su gomma e riduce quindi il numero di autoarticolati circolanti, con conseguente riduzione di incidentalità e di inquinamento acustico lungo strade e autostrade.

Di conseguenza, il trasporto intermodale limita di molto i cosiddetti "costi esterni marginali", ovvero quei costi prodotti dall'esercizio e dall'uso dei sistemi di trasporto che ricadono però sull'intera collettività, cioè anche su coloro che non utilizzano il suddetto trasporto. Come già accennato, tra le esternalità comunemente considerate rientrano i costi esterni per incidentalità, per inquinamento acustico, per inquinamento atmosferico, per cambio climatico, i costi per l'infrastruttura e i costi esterni da congestione stradale.



Interreg
ADRION ADRIATIC-IONIAN
NEWBRAIN

CONSORZIOZAI
VERONA DEVELOPMENT AGENCY

Non smettiamo mai di pensare a Verona.

Due semplici rotaie? Consorzio ZAI ha visto un'occasione per contribuire al benessere di Verona. Il trasporto ferroviario riduce le emissioni di CO₂ e i rischi di ingorghi stradali dovuti al trasporto su gomma.

- 100.000
camion su strada nel 2019

www.quadranteeuropa.it

Il trasporto intermodale permette quindi di ridurre in modo significativo l'impatto ambientale del settore del trasporto. A questo proposito, grazie al progetto NEWBRAIN finanziato dal programma Interreg Adrion, di cui Zailog (che è il centro studi dell'Interporto Quadrante Europa di Verona) è partner, è stato possibile quantificare l'impatto positivo del trasporto ferro-gomma, facendo anche una stima puntuale delle esternalità che non ricadono sui cittadini.

Calando quindi l'analisi nell'ambito del Quadrante Europa e assumendo l'ipotesi che i convogli che partono/arrivano dall'interporto veronese percorrono in media (dato prudente) 850 km, è possibile valutare i risparmi generati dall'intermodalità sviluppata nel nodo di Verona. Nel corso del 2019, ad esempio, è stato calcolato che l'opzione "tutto strada" avrebbe prodotto 183Mln € di costi esterni marginali, a fronte dei 52Mln € derivanti dall'esercizio ferroviario e intermodale.

Grazie alle attività intermodali del Quadrante Europa nel 2019, risulta quindi un risparmio di oltre 130Mln € di costi esterni marginali non ricaduti sulla collettività, non solo a Verona ma lungo l'intera dorsale Scandinavo-Mediterranea, che attraverso il Brennero collega Verona alle aree industriali del Nord Europa.

Infine, è da sottolineare l'attenzione che il Quadrante Europa ha da sempre posto sulla sostenibilità ambientale derivante dall'utilizzo di alcune fonti di energia e di carburanti.

Seguendo questa linea "green", dal 2010 negli edifici dell'Interporto di Verona sono stati installati pannelli solari, che producono energia elettrica derivante da fonti rinnovabili,

Interreg
ADRION ADRIATICO-IONIAN
NEWBRAIN

CONSORZIOZAI
VERONA DEVELOPMENT AGENCY

Non smettiamo mai di pensare a Verona.

Dall'alto di un tetto, Consorzio ZAI ha guardato al futuro: dal 2010 gli edifici di Interporto Quadrante Europa sono coperti da pannelli solari che producono energia da fonte rinnovabile utilizzata al proprio interno.

3.720.000 kWh
di energia prodotta nel 2019

www.quadranteeuropa.it

utilizzata all'interno dell'area interportuale. L'energia elettrica prodotta nel 2019 è stata pari a 3.720.000 di Kwh. A ciò si aggiunge l'interesse nei confronti dei cosiddetti carburanti "puliti", come nel caso del Gas Naturale Liquefatto (LNG), che permette minori emissioni (fino al 90% in meno rispetto al Diesel) e minori consumi. Vista la crescente diffusione di camion alimentati a LNG, all'esterno dell'area terminalistica dell'Interporto di Verona è prevista per il 2021 l'installazione di una stazione di rifornimento di gas naturale liquido, con

l'obiettivo sia di fornire un servizio agli autotrasportatori, sia di favorire lo sviluppo della tecnologia LNG rispetto ai tradizionali combustibili fossili.