



21/02/2017

Parla Matteo Gasparato, presidente di Consorzio ZAI

Interporto Quadrante Europa di Verona è una delle eccellenze logistico-trasportistiche del nostro Paese e dell'Europa. Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, la strategica infrastruttura veneta si estende su una superficie di 2,5 milioni di mq, con espansione prevista fino a 4,2 milioni. Questo sistema infrastrutturale, gestito e ideato dal Consorzio ZAI, ha importanti progetti per il suo futuro, dei quali abbiamo parlato con il presidente del Consorzio Matteo Gasparato.

A metà 2016 avete annunciato il progetto di programma di sviluppo dell'interporto in collaborazione con le Rfi, Rete ferroviaria italiana: lo vogliamo sintetizzare? Gasparato: Il progetto intende realizzare nel prossimo decennio un'infrastruttura di scambio ferro/ gomma che risponda in maniera funzionale ai moderni flussi di traffico intermodali (treni lunghi fino a 750 metri, standard europeo) fra Italia e Nord Europa e nell'area della Valle Padana. Con questi interventi Quadrante Servizi (gestore dei servizi amministrativi, tecnici, informatici dell'Interporto Quadrante Europa di Verona, ndr) diventerà il maggiore distretto europeo a servizio del trasporto combinato lungo il corridoio Ten-T scandinavo-mediterraneo. Sarà poi al servizio del bacino di traffico del corridoio mediterraneo con la realizzazione della nuova linea alta capacità/velocità Brescia-Verona.

Il tutto avverrà con quali tempistiche? Gasparato: Una prima fase di interventi riguarda tre aree di sviluppo per l'interporto, oltre alle opere per migliorare la viabilità stradale di accesso ad autostrade e tangenziali. Sarà realizzato un nuovo fascio arrivo/partenze direttamente connesso alla direttrice del Brennero e con la linea per Bologna; ci sarà poi un nuovo terminal di carico e scarico con gru a portale e area di stoccaggio, associato al nuovo fascio arrivo/partenze. Verrà spostato il settore automotive in un'area a ridosso della tangenziale o in alternativa nelle vicinanze della linea Verona-Mantova, realizzando un polo dedicato di rilievo internazionale. Prevista, infine, la connessione del Quadrante Europa con la direttrice Torino-Venezia-Trieste per la lavorazione del traffico combinato, intermodale-marittimo, nell'Alto Tirreno.

E poi cosa è previsto ancora dal programma? Gasparato: Per quanto riguarda la seconda fase di interventi si prevede il completamento dell'area a nord di Quadrante Europa. I tre nuovi binari che saranno realizzati potranno essere ampliati, creando un fascio arrivi/partenze di dieci binari e un nuovo terminal dedicato alla gestione dei flussi di traffico con i principali porti del Tirreno e dell'Adriatico. Ovviamente l'offerta dei nostri servizi non

dimentica aspetti ausiliari come l'officina ferroviaria, necessaria per la manutenzione dei carri e le locomotive.

L'Authority di regolazione dei trasporti ha di recente riconosciuto Quadrante Servizi come gestore unico delle manovre ferroviarie dell'Interporto Quadrante Europa, scalo compreso. Un avallo ulteriore al progetto sopra descritto?

Gasparato: Questa decisione ci rende orgogliosi e per la società è stato un risultato conquistato sul campo: ricordo che nel 2016 il Quadrante ha lavorato 16.194 mila treni merci, un più 7,4% rispetto al precedente record storico, quello dell'anno 2015. Tutto ciò gratifica l'intenso lavoro svolto negli anni nel creare un modello organizzativo dell'attività di manovra ferroviaria di ultimo miglio, fattore fondamentale per far emergere il Quadrante Europa di Verona come distretto leader in Italia ed Europa nel traffico ferroviario merci.

Ventidue interporti, quasi 40 mila mq e tanta disomogeneità: questa la fotografia degli interporti italiani.

Come venire a capo di tale situazione, riuscendo al contempo a rendere efficiente il sistema?

Gasparato: Dal mio punto di osservazione devo dire che è stato intrapreso un cammino importante di regolamentazione del settore, sebbene non sia ancora completato. Come categoria stiamo lavorando per un nostro riconoscimento a livello nazionale. Nel quadro di questo riconoscimento ciò che reputiamo essenziale è il potenziamento dei collegamenti ferroviari fra gli interporti e le reti principali. Alcuni interporti sono già adeguatamente collegati, ma non è così per tutti nel nostro Paese, mentre è invece importante che tutti gli interporti che afferiscono alla rete nazionale siano riconosciuti in quanto tali e abbiano la stessa efficienza di connessioni alla rete ferroviaria. Un adeguamento indispensabile, se vogliamo che tali infrastrutture diventino quella "piattaforma logistica" strumentale all'industria e alla logistica nazionale. In questo senso stiamo già collaborando attivamente con RFI, affinché nell'arco di qualche anno ci sia una piena efficienza del settore.

Senza uno sbocco (adeguato) al mare la catena logistico-transportistica però non può reggere.

Concorda? **Gasparato:** Per evitare che le grandi opere infrastrutturali si trasformino in uno strumento che consente ai porti del Nord di far pervenire più velocemente le merci in Italia, anziché nel senso opposto, dobbiamo fare in modo che i grandi nodi infrastrutturali del nord Italia non restino isolati, bensì vengano messi in un più efficiente collegamento con il resto della rete ferroviaria nazionale. Questa rete deve comprendere in modo efficiente tutti i nodi, quali interporti e autorità portuali. Se invece la rete rimane efficiente solo fino a Verona, o a Novara o Milano, i nostri scali appariranno sempre più come hub di secondo piano rispetto ai porti del Nord Europa e dal punto di vista logistico avremo un ruolo marginale nel Continente.

Come si esce da questa impasse?

Gasparato: Il nostro compito come Unione Interporti Riuniti è far sì che le piattaforme interportuali fungano da retroporto per i porti italiani, ottimizzando le infrastrutture con diverse azioni che stiamo già elaborando e proponendo, devo dire con disponibilità da parte delle nostre Ferrovie. Puntiamo dunque su un collegamento efficiente ed efficace fra porti e interporti, anche per rispondere al fenomeno del gigantismo navale, evitando così di fare interventi solo sulla lunghezza delle banchine. Ma il collegamento efficiente si gioca anche dal punto di vista del servizio offerto: penso ad esempio ai corridoi doganali e agli standard di condivisione dei dati che servono per rendere il flusso logistico fluido ed efficiente.

Un suo parere sulla rete UIRNet...

Gasparato: Da oltre dieci anni gli interporti sono promotori di questa rete, un

servizio di innovazione tecnologica rivolto al trasporto merci, grazie alla quale gli autotrasportatori possono entrare in connessione con rete ferroviaria, aree interportuali e autorità portuali, così da programmare i tempi di arrivo in queste aree nel momento in cui l'accesso è più efficiente, eliminando tempi morti, consumi di risorse e - indirettamente - perdita di Pil. Da tempo poi UIR collabora con UIRnet e con l'Agenzia delle Dogane per i cosiddetti "corridoi doganali", sia stradali che ferroviari, che consentono di guadagnare tempo dalle operazioni di sdoganamento della merce, elemento questo di competitività e di attrazione di traffico nei porti italiani.

... E uno sullo stato dell'arte degli interporti italiani. Gasparato: Il nostro settore ha mandato importanti segnali di sviluppo e alcune nostre strutture sono riuscite a risolvere difficoltà dal punto di vista del bilancio. Grazie ad alcuni interventi di riorganizzazione e a un buon lavoro in team abbiamo risolto situazioni complesse. Ora ci aspettiamo che il Governo valuti le proposte di legge consegnate da UIR, fra le quali vi è anche l'idea della contribuzione alle spese vive delle nostre strutture (in primis sicurezza, manutenzione e gestione) con una quota del transato doganale come forma di autofinanziamento.

di Ornella Giola