



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

02 | 15

Pubblicazione periodica per lo sviluppo dell'asse ferroviario Monaco - Verona
Periodikum zur Förderung der Entwicklung der Eisenbahnachse München - Verona



transfer

Su questo numero
In dieser Ausgabe

Europa

MÜNCHEN

3 EDITORIALE
EDITORIAL

5 UN SEGNALE DI CODA TRENO COMUNE
SULL'ASSE DEL BRENNERO
GEMEINSAMES ZUGSCHLUSSIGNAL
AUF DER BRENNER-ACHSE IM PILOTBETRIEB

Accesso Nord Nordzulauf

INNSBRUCK

7 TRATTA DI ACCESSO NORD AL BRENNERO:
TRASPORTO FERROVIARIO EFFICIENTE PER L'ECONOMIA BAVARESE
BRENNER-NORDZULAUF:
EFFIZIENTER SCHIENENVERKEHR FÜR DIE BAYERISCHE WIRTSCHAFT

Brennero Brenner

FRANZENSFESTE

BOLZANO / BOZEN

11 È IN CORSO IL MONTAGGIO DELLA PRIMA FRESA
PER LA FASE DI COSTRUZIONE PRINCIPALE
ERSTE TUNNELBOHRMASCHINE
IN DER HAUPTBAUPHASE WIRD MONTIERT

Accesso Sud Südzulauf

TRENTO

VERONA

14 IL QUADRANTE EUROPA DI VERONA
DER GÜTERTERMINAL QUADRANTE EUROPA IN VERONA

Interporto
Quadrante Europa

Der Interporto
Quadrante Europa



Il Quadrante Europa di Verona

Der Güterterminal Quadrante Europa in Verona

Quadrante Europa in Verona

This is the main hub on the Italian stretch of the Scan-Med Corridor.

In order to handle the increase in traffic once the Brenner Base Tunnel is operational, the Quadrante Europa hub in Verona will have to re-organize its terminal system and build infrastructure for the new 750-m-long trains, plus a new terminal for maritime traffic, as the hub does not currently include such a structure.

→ È il principale HUB sulla dorsale italiana del corridoio Scandinavian-Mediterranean. Collega i porti del nord Tirreno e del nord Adriatico con l'Europa Centrale. Nel 2014 sono transitati dai terminali ferroviari del Quadrante Europa 14.609 treni (Fonte: Rapporto traffico ferroviario 2014 Quadrante Servizi S.r.l.). Il traffico espresso in TEU nel Quadrante Europa di Verona, nel 2014, risulta di 700.599 TEU. È pertanto il "quarto porto italiano" dopo Gioia Tauro, Genova e La Spezia. I porti di Trieste e di Venezia si attestano rispettivamente a 506.000 TEU e a 455.000 TEU. L'eccellenza del Quadrante Europa di Verona non si esprime solo in quantità, in volumi di traffico. Bensì in qualità: È un sistema caratterizzato da "Biodiversità industriale". Ovvero imprese nei più diversi comparti che producono beni e servizi nel mercato globale.

Il contributo dato dal Quadrante Europa alla sostenibilità ambientale

Dal traffico prodotto dai terminali ferroviari del Quadrante Europa, rispetto il proprio raggio di azione (circa 850 chilometri sulla dorsale TEN-T con origine / destinazione Verona), sono derivati risparmi e minori "costi sociali marginali". L'intermodalità realizza sostenibilità ambientale. Nel confronto treno / gomma i minori "costi sociali" sono molto significativi.

Nel rapporto sul traffico ferroviario 2014 citato, sono stati calcolati i minori costi esterni marginali derivanti dall'uso dell'intermodalità, costi non ricaduti sulla collettività:

- riduzione inquinamento da polveri
- minor usura dell'infrastruttura
- minore infortuni derivanti dalla circolazione.

→ Es handelt sich hierbei um den wichtigsten Terminal der Hauptlinie des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors auf italienischem Staatsgebiet, der die nord-italienischen Häfen des Tyrrhenischen Meeres und der Adria mit Mitteleuropa verbindet. Im Jahr 2014 sind 14.609 Züge über den Quadrante Europa abgewickelt worden (Quelle: Bericht über den Eisenbahnverkehr 2014 Quadrante Servizi S.r.l.). Der Verkehr im Terminal Quadrante Europa in Verona wird in TEU gemessen und belief sich im Jahr 2014 auf 700.599 TEU. Es handelt sich somit um den „viertgrößten italienischen Hafen“ nach Gioia Tauro, Genua und La Spezia. An den Häfen von Triest und Venedig wurde ein Verkehrsaufkommen von respektive 506.000 TEU und 455.000 TEU gemessen. Die herausragenden Leistungen der Terminals Quadrante Europa in Verona messen sich nicht nur anhand des abgewickelten Verkehrsaufkommens, sondern werden insbesondere durch die Qualität der Leistungen bestätigt: Es ist ein System, das durch „Industrielle Biodiversität“ gekennzeichnet ist, d. h. es umfasst Unternehmen aus den unterschiedlichsten Bereichen, die Güter und Dienstleistungen auf dem Weltmarkt produzieren bzw. anbieten.

Der Beitrag des Quadrante Europa zum Umweltschutz

Der vom Terminal Quadrante Europa erzeugte Verkehr hat, unter Berücksichtigung seines Einzugsbereichs (etwa 850 Kilometer entlang der TEN-V-Hauptachse von und nach Verona), Einsparungen und geringfügige „soziale Grenzkosten“ erzeugt. Die Intermodalität erzeugt Umweltverträglichkeit. Im Vergleich zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehr sind die „sozialen Grenzkosten“ von wesentlicher Bedeutung.

Dal confronto treno / gomma questi che seguono sono i risultati:

Anno	Minori costi (in Euro)
2012	118.384.484
2013	116.833.605
2014	131.072.862

Im genannten Bericht über den Eisenbahnverkehr 2014 wurden die externen Grenzkosten berechnet, die dank der Intermodalität vermieden werden konnten und somit nicht zulasten der Gesellschaft gehen:

- Verringerung der Staubbelastung
- geringerer Verschleiß der Infrastruktur
- geringere Unfallquote im Zusammenhang mit dem Verkehr.

Ein Vergleich der Kosten des Straßenverkehrs / Eisenbahnverkehrs hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

Jahr	Kostenrückgang (in Euro)
2012	118.384.484
2013	116.833.605
2014	131.072.862

Der Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsregionen in der Logistik der Zukunft

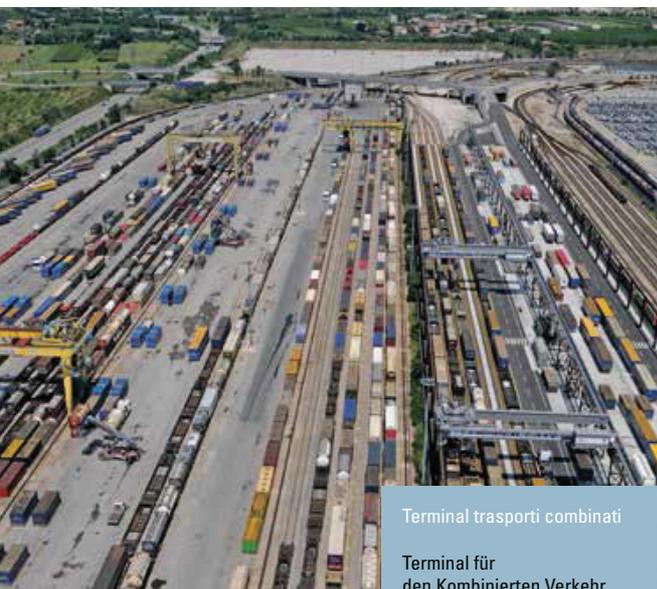
Die Effizienz der Infrastruktur ist eine Voraussetzung, nicht das Ziel. Um das erhöhte Verkehrsvolumen infolge der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels auffangen zu können, müssen die Systeme des HUB Quadrante Europa in Verona neuorganisiert und die Infrastruktur für die zukünftig 750 Meter langen Züge ausgebaut werden. Zudem soll ein neuer Terminal für den Seeverkehr eingerichtet werden, der bislang im Quadrante Europa fehlte. Das sind die wichtigsten Projekte, die bereits festgelegt wurden bzw. in Planung sind. Allerdings erfordern die erhöhte Belastung und Kapazität der Infrastruktur einen entsprechenden Absatzmarkt, also eine Nachfrage an Gütern und Dienstleistungen in den verschiedenen Regionen. Dieser Wettbewerb findet nicht zwischen einzelnen Städten, sondern zwischen Städtesystemen statt. Das Gebiet des Gardasees umfasst mit den Städten von Verona, Vicenza, Mantova, Brescia, Trient und Bozen insgesamt 4.500.000 Einwohner und bildet somit den Haupt-HUB (Verladebahnhof, Flughafen, Autobahnen), der die Häfen des Tyrrhenischen Meeres und der Adria über den Brennerpass mit Nordeuropa verbindet. Dieses System wird auf nationaler und europäischer Ebene genutzt werden.

Dies sind nur einige der Gründe, die für den Brenner Basistunnel sprechen. Seine Umsetzung wird in allen vom Korridor betroffenen Gebieten die Wirtschaft, die Unternehmen und die Qualität des Arbeitsmarktes sowie den Umweltschutz fördern und einen großen Nutzen mit sich bringen.

La competizione tra territori nel futuro della logistica

L'efficienza dell'infrastruttura è condizione necessaria ma non sufficiente. Per sostenere gli incrementi di traffico conseguenti alla nuova Galleria del Brennero, il HUB Quadrante Europa di Verona, dovrà riorganizzare il sistema dei terminali, realizzare infrastrutture al fine di ospitare i nuovi treni da 750 metri. Ed ancora realizzare un nuovo terminale dedicato al traffico marittimo, oggi assente in Quadrante Europa. Sono questi i principali progetti già identificati ed in via di progettazione. Al peso ed alle aumentate capacità dell'infrastruttura, deve però corrispondere un mercato, una domanda di beni e di servizi nei territori. Per questo la competizione non si gioca tra singole Città, ma tra sistemi di Città. Il Bacino del Garda con i suoi 4.500.000 abitanti nelle Città di Verona, Vicenza, Mantova, Brescia, Trento e Bolzano, costituisce l'HUB principale (Interporto, Aeroporto, Autostrade) che collega i porti del Tirreno e dell'Adriatico con il Nord Europa, attraverso il valico del Brennero. Questo sistema assolve ad una funzione nazionale ed europea.

Sono queste alcune delle ragioni a sostegno del Tunnel di Base del Brennero. La sua realizzazione, nel contesto sommariamente descritto, porterà benefici all'economia dei territori, alle imprese ed alla qualità dell'occupazione, alla sostenibilità ambientale.



Terminal trasporti combinati

Terminal für den Kombinierten Verkehr



02 | 15

transfer

imprint

Herausgeberin / Editrice

Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB)
Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero (CAB)
c/o Konsortium Beobachtungsstelle / Consorzio Osservatorio
Brennerstraße / via Brennero
I-39045 Franzensfeste / Fortezza (BZ)

Redaktion / Redazione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Produktion / Produzione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Autoren / Autori

- Violeta Bulc (vb)
- Simon Lochmann (sl)
- Silvano Stellini (ss)
- Gregor Thalhammer (gt)
- Heinrich Tschigg (ht)
- Gerhard Wieland (gw)

Fotos / Immagini

- AGB-CAB/Tschigg (S. 1, 5)
- EU/UE (S. 3, 4, 7)
- DB Netz AG (S. 6)
- epb (S. 8, 13)
- ÖBB (S. 9, 10)
- Herrenknecht (S. 11, 12)
- Interporto Quadrante Europa (S. 14, 15)

**Gestaltung und Druck /
Editing e stampa**

Artprint GmbH
www.artprint.bz.it



Abbestellung / Adressänderungen

Möchten Sie **transfer** regelmäßig erhalten,
oder möchten Sie Ihre Adressdaten aktualisieren?
Bitte senden Sie Ihre Daten an info@brennerbahn.eu

Abbonamenti / Variazioni di indirizzo

Desidera ricevere **transfer** regolarmente
oppure cambiare il Suo indirizzo?
Scriva a info@ferroviabrennero.eu