

Interreg



EUROPEAN UNION

ADRION

ADRIATIC-IONIAN

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

NEWBRAIN



Nell'ultimo decennio, l'Interporto Quadrante Europa di Verona si è messo in luce per la propensione all'innovazione nell'ambito del settore dei trasporti. La pianificazione lungimirante di Consorzio ZAI (l'ente pubblico economico che gestisce l'area interportuale) ha fatto sì che l'Interporto Quadrante Europa di Verona raggiungesse standard di efficienza elevati. Questo è stato reso possibile grazie alla costante ricerca di metodologie organizzative all'avanguardia e all'impiego di innovazioni in ambito IT. A questo proposito, nell'ambito del 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 analizzare e valutare l'impatto delle principali innovazioni realizzate dall'Interporto veronese.

In ambito organizzativo, uno dei sistemi che ha avuto un impatto maggiormente positivo è il "wagon sharing", che consiste nell'utilizzo condiviso dei vagoni gestiti tra i vari operatori intermodali. Si tratta di una modalità di gestione che può essere applicata solamente all'interno di terminal nei quali opera un unico MTO (Multimodal Transport Operator), in modo che un unico operatore multimodale coordini tutti gli attori che operano nell'area

terminalistica. Solitamente, invece, il sistema di condivisione dei vagoni non viene implementato, visto che per una determinata tratta si utilizza la stessa muta di carri ferroviari. Questo per evitare di confondere i carri ferroviari utilizzati dai diversi MTO, e di pagare delle penali alle compagnie di noleggio dei carri qualora questi venissero mischiati e di conseguenza smarriti. Nel caso di Verona, questa tecnica viene impiegata nel terminal più piccolo (chiamato "Interterminal") dove opera un solo MTO, come anticipato in precedenza. L'utilizzo di questo sistema comporta dei vantaggi significativi in termini di efficienza organizzativa. Infatti, se il treno in arrivo da una determinata destinazione è in ritardo, non è necessario aspettarlo per farne ripartire un altro per la medesima destinazione. Si può utilizzare la muta di carri di un altro treno appena scaricato, caricarla con le unità di carico e farla partire per la tratta interessata. Questo concetto viene chiamato in gergo "banalizzazione" dei carri ferroviari, in quanto - essendoci un unico MTO - non c'è il rischio di mischiare i carri di differenti compagnie di noleggio nel caso in cui le mute non venissero fatte sempre viaggiare sulla stessa tratta. L'utilizzo di questo espediente permette di sfruttare a pieno le potenzialità dei terminal, che spesso si trovano a dover attendere i treni in arrivo per ore prima di poter spedire nuova merce sulla stessa tratta. Queste attese generano ritardi e inefficienze, con la conseguenza che la capacità infrastrutturale del terminal non viene completamente sfruttata. Al contrario, l'applicazione del "wagon sharing" all'interno di Interterminal di Verona permette di toccare picchi di quasi due treni lavorati al giorno.

In ambito IT, nel 2020 è terminata l'implementazione di un nodo DATEX che mette in comunicazione i pannelli a messaggio variabile (PMV) dell'Interporto Quadrante Europa di Verona con quelli della rete autostradale. Nello specifico, l'Interporto di Verona è in comunicazione con il sistema informativo dell'autostrada del Brennero (A22) e con l'autostrada Serenissima (A4), ovvero le due arterie che collegano il nodo di Verona con la rete autostradale italiana. Il nodo DATEX permette di trasmettere e ricevere informazioni in real-time, in modo da segnalare eventuali congestioni nella viabilità dell'Interporto di Verona sui pannelli della rete autostradale, o al contrario di ricevere segnalazioni di incidenti avvenuti in autostrada da segnalare sui pannelli dell'Interporto. In questo modo, è possibile

segnalare in tempo reale agli automobilisti eventuali criticità che colpiscono la rete autostradale o il nodo di Verona, così da dar loro la possibilità di prendere percorsi alternativi per evitare di alimentare ingorghi esistenti.