***PROGETTO “WAGONS SHARING – a new intermodal management model”***

Consorzio ZAI, nel contesto del progetto europeo AlpInnoCT che mira ad aumentare l’efficienza e la produttività del trasporto combinato per proteggere l’ecosistema dell’Arco Alpino da emissioni inquinanti e dal cambiamento climatico, ha individuato come best pratice il modello organizzativo di InterTerminal. AlpInnoCT (progetto del programma Interreg Alpine Space partito a Novembre 2016 - budget di 3 milioni di euro) si propone di rivedere i sistemi di trasporto attuale sviluppando modelli innovativi per proteggere i valichi alpini nel contesto di una continua crescita dei volumi di traffico merci. L’obiettivo del progetto mira a promuovere il trasporto combinato creando linee guida per l’integrazione di approcci intermodali innovativi nella gestione quotidiana lungo la filiera intermodale logistica. In linea a questi scopi, vi è il caso studio di InterTerminal. Un esempio d’eccellenza in termini operativi e gestionali per l’infrastruttura intermodale (ferro-gomma) presente al Quadrante Europa. A supporto, i numeri d’eccellenza dell’Interporto di Verona attestano un’attività sempre più rilevante e di primo piano . 16 329 treni lavorati nel 2017 e oltre le 403.100 UTI movimentate. Un riferimento per la catena logistica del trasporto combinato in Italia e in Europa. **In tale ambito, sono da sottolineare le performance di InterTerminal (gestito da Quadrante Servizi) il quale nel primo semestre 2018 ha rilevato un aumento di oltre il 13% del traffico ferro-gomma**. A Verona, oggi e in generale in Italia, si manifesta un ottima domanda di trasporto ferroviario transazionale delle merci ma al tempo stesso una difficoltà di rendere una coerente ed efficiente risposta in termini di offerta. Dunque il quadro dell’intermodalità vive un momento di riflessione e riorganizzazione generale delle risorse (anche oltre il valico del Brennero) necessarie per dare risposta ad una domanda di trasporto in crescita. Inoltre, l’evento di Rastatt (interruzione della linea ferroviaria del Reno da Agosto 2017 ad Ottobre 2017) non ha contribuito a garantire standard consoni di qualità e fiducia del combinato terrestre verso il mercato. Pertanto lungo l’asse del Brennero e nei principali corridoio europei TenT è constatabile una qualità del servizio percepita pari ai minimi termini e di fiducia ancora più bassa.

La risposta dell’Interporto di Verona non ha atteso ed emerge nell’ambito terminalistico il lavoro svolto dall’operatore Quadrante Servizi. **Il modello organizzativo ideato presso InterTerminal, in coerenza con le attività di ultimo miglio ferroviario integrato, ha identificato la migliore struttura gestionale garantendo lo sviluppo, l’economicità e la competitività del traffico transnazionale e nazionale delle merci** che utilizzano la modalità ferroviaria come trasporto. Nonché l’identificazione e la riformulazione dell’offerta dei servizi al treno ottimizzando in maniera sinergica l’integrazione funzionale fra le diverse aree ferroviarie e terminalistiche che caratterizzano l’intero comprensorio intermodale. **Il modello organizzativo pianificato comprende adeguate politiche di gestione, coerenti con la dotazione infrastrutturale, che non si limiti solo ad un’analisi dell’esercizio ferroviario di manovra. Contestualizzato poi con le fasi di handling e ricezione della fase gomma**. Le risorse messe in gioco e la massimizzazione dell’efficienza nell’utilizzo delle stesse ha posto degli **obiettivi operativi**:

* Programmazione dei treni con ciclo di 12 ore
* **Wagons sharing**: Uso banalizzato dei carri / Riprogrammazione delle cosiddette navette vuote
* Pianificazione dell’attività ferroviaria terminalistica (al giorno seguente)
* Nuovo approccio alla fase di check in/out delle merci via strada

Ad ogni obiettivo sono poi state attivate delle azioni correttive tenendo monitorata l’intera fase di sviluppo in ottica Plan-Do-Check-Act.

L’introduzione del Wagon Sharing nel modello organizzativo è stato il vero punto di forza. Si sono introdotti i concetti di dinamicità e flessibilità delle risorse. In poche parole, la gestione flessibile del binario ferroviario e non rigidamente legata alla programmazione dei treni in arrivo e partenza. La muta di carri pertanto viene presa in consegna dall’operatore terminalistico in modalità anonima e non curante della destinazione d’arrivo. Praticamente, in entrata un treno con provenienza Rostock può divenire in partenza Brema. **Tale approccio si basa sul concetto di banalizzazione delle navette ferroviarie**. Di fatto, la composizione di un treno merci trova nel semirimorchio l’Unità di Trasporto Intermodale di riferimento. Se cosi è allora anche i carri ferroviari debbono disporre caratteristiche di flessibilità rilevanti. Unico fattore negativo (ed ostacolo incontrato) è stato convincere di questo gli MTO e i proprietari dei carri. E’ stato necessario, inoltre, individuare policy condivise con le imprese ferroviarie per la gestione delle code ferroviarie. In un ambiente come il trasporto delle merci via ferro, il ritardo del treno lungo la linea è un evento frequente. Ma se tale evento frequente si misura in un contesto come può essere l’Interporto di Verona dove si contano oltre 8100 coppie di treni annue, la gestione delle politiche delle code ferroviarie dovute ai ritardi d’arrivo diventa elemento determinante per una misura di produzione e di efficienza. L’utilizzo del Wagons Sharing è elemento determinante per il superamento delle attese in partenza o arrivi in ritardo che creano le sopra menzionate code ferroviarie. In supporto, la disponibilità di navette vuote diviene utile a ridurre le inefficienze del sistema ferroviario in stazione. Ovviamente le mute di carri vuote vengono sempre pensate per composizioni banalizzate. Nel senso che possono essere utilizzate per calmierare ogni tipo di convoglio in ritardo indipendentemente dall’impresa ferroviaria e della tipologia di unità di carico utilizzate.

**L’ambito d’intervento è stato monitorato secondi opportuni indicatori** (KPI) e ha constato parametri ottimali. Per il primo semestre 2018, InterTerminal ha rilevato:

* **Ԑ (efficienza terminalistica)** = numero di coppie treno binario dedicato, in un giorno di operatività = 2,26
* **Řt (coefficiente di rotazione treno)** = numero di ore che intercorrono fra l’arrivo di un treno merci su un impianto e la sua ripartenza, dopo la lavorazione, dal medesimo impianto = ore di apertura dell’impianto / efficienza terminalistica = 8,5

Da osservare che il dato di riferimento è per evidenti motivi quello della stazione Quadrante Europa in cui si riversa la totalità del traffico intermodale.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Luogo | **Ԑ** | **Řt** | Rendimento |
| Stazione QEVR | 1,684 | 14,25 | 100% |
| InterTerminal | 2,26 | 8,5 | + 34,2 % |
| Altri terminali intermodali | 1,20 | 20 | - 29,0 % |

Il raffronto puntualizza che:

* La prestazione di Quadrante Servizi **supera del 34%** rispetto a quanto osservato in Quadrante Europa.
* L’efficienza terminalistica (Ԑ) viene misurata costantemente **maggiore di due**. Si prenda in considerazione che Ԑ = 3 viene considerato un fattore raggiungibile solo teoricamente.
* Il coefficiente di rotazione treno supera (positivamente) l’obiettivo operativo prefissato delle 12 ore per ciclo. In InterTerminal viene registratoŘt di poco superiore a 8 e quindi **+ 70%.**
* I numeri raggiunti da InterTerminal dimostrano ancora di più come **l’Interporto di Verona abbia un margine di crescita della capacità terminalistica ancora del +50% rispetto al traffico odierno**. Considerazione che poi ribadisce la non saturazione ferroviaria del Quadrante Europa.