

SISTEMA TERMINALISTICO INTEGRATO QUADRANTE EUROPA VERONA – EFFETTI DELL'INCREMENTO DEL TRAFFICO INTERMODALE

CLIENTE: *Quadrante Europa Verona - Terminal Gate*

PERIODO: 2009

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ

TRT ha svolto, per conto di Quadrante Europa Verona – Terminal Gate, una microsimulazione modellistica legata al sistema terminalistico integrato dell'interporto. La verifica trasportistica della rete interna al Quadrante Europa è stata commissionata in vista dell'atteso incremento del traffico intermodale.

Le microsimulazioni di traffico effettuate con il modello AIMSUN NG riguardanti il comparto logistico denominato “Quadrante Europa”, ed in particolare il Terminal Gate, hanno permesso di verificare le caratteristiche dimensionali e funzionali della rete stradale e il comportamento della stessa in situazioni (attuali e future) differenti.

Per fare ciò, sono stati simulati due diversi scenari infrastrutturali, ai quali sono state assegnate quattro diverse matrici Origine-Destinazione. Per quanto riguarda l'infrastruttura, sono stati presi in considerazione:

- lo scenario di prossima attuazione (fase 1 – misure immediate di intervento sulla viabilità), che prevede l'accesso al terminal intermodale attraverso due corsie di accumulo;
- lo scenario futuro di breve periodo (fase 2 – interventi infrastrutturali sulla viabilità), comprendente la modifica degli itinerari di uscita dal terminal, la modifica dell'intersezione da/per gli spedizionieri, la realizzazione di una nuova rotatoria sulla direttrice per Verona e, più in particolare, la predisposizione di quattro corsie di accumulo per l'ingresso al terminal intermodale.

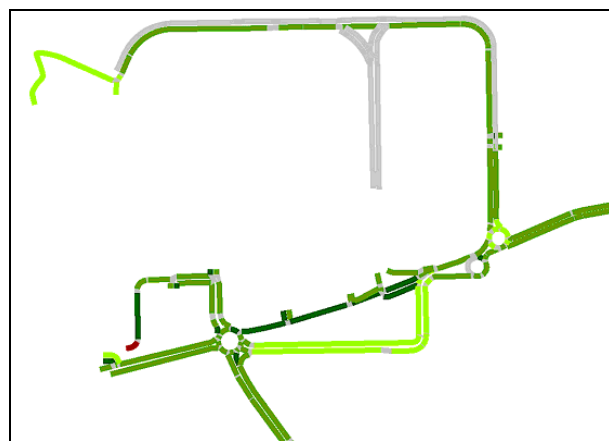
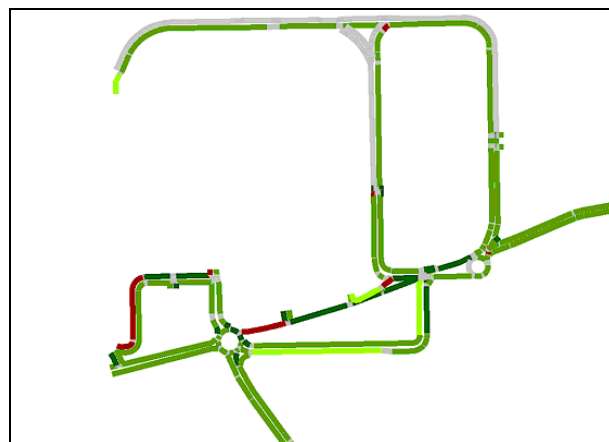
Per quanto riguarda la costruzione della matrice O-D, con particolare riferimento ai veicoli pesanti attratti e generati dal terminal, sono stati adottati, per entrambi gli scenari sopra indicati, alcuni valori-test al fine di verificare il comportamento dei veicoli (e l'accumulo degli stessi) nelle diverse eventualità, in modo da stimare la capacità del terminal lato strada senza che si creino problematiche di congestione.

Accanto all'elaborazione degli output modellistici, è stata condotta un'accurata analisi in merito ai tempi di incremento della lunghezza della coda

formata dai veicoli pesanti in attesa dell'ingresso al terminal intermodale.

Dall'analisi effettuata emerge un forte miglioramento della situazione tra lo scenario di prima e quello di seconda fase, principalmente per merito della disponibilità di quattro corsie di accumulo sulla viabilità in ingresso al terminal.

Emerge peraltro che la variabile più significativa per la gestione dell'accodamento risulta essere il tempo di accettazione dei singoli veicoli in ingresso. Occorre quindi considerare, al pari degli investimenti già attuati in merito all'attrezzaggio del nuovo modulo intermodale e alla modifica infrastrutturale della rete viabilistica, l'utilizzo di un sistema di accettazione in grado di garantire maggiore rapidità alle operazioni di controllo.



Confronto delle velocità medie sulla rete (fase 1 e fase 2) – Accessi al Terminal pari a 150 veicoli/h