

www.uominietrasporti.it

prezzo di lancio
Euro 1.90

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

Uomini e Trasporti


272
Anno XXX
Novembre 2011

31.12: cade il divieto di cabotaggio
ASPETTANDO I RUMENI

anteprima: il test del nuovo ACTROS
DIMENSIONE STELLARE!

SUPPLEMENTO GRATIS

66 VEICOLI COMMERCIALI AI RAGGI X



GRUPPO FEDERTRASPORTI

**UN'AZIENDA FA I CONTI
AL MAN EFFICIENTLINE**

-4.000 EURO L'ANNO



lantha R.O.C. - Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, lettera b) del D.Lgs. 112/2008 - Poste Italiane spa - Direzione provinciale di Roma - Via del Commercio, 10 - 00187 Roma - Tel. 06/49811111 - Fax 06/49811112 - Email: info@uominietrasporti.it

LA VOSTRA OPINIONE | A4: LAVORI TERZA CORSIA DA VENEZIA A TRIESTE

di Luca Regazzi

IL GRANDE INGORGHI?



SI COMBATTE CON L'AUTOSTRADA VIAGGIANTE

Stanno per partire i cantieri che creeranno code e disagi lungo la direttrice Est-Ovest, con lo spettro di contingentare il traffico pesante. Per uscirne l'ALOT lancia l'idea di un'autostrada viaggiante tra Brescia e la Slovenia.

Il tempo: agosto 2012. Il luogo: tratto autostradale A4 tra San Donà e Cessalto. Lo scenario: code interminabili di auto si muovono con lentezza esasperante. A volte non si spostano affatto. E i camion? Dove sono i camion? Perché ce ne sono così pochi in giro?

Per ora è solo la cronaca (immaginaria) di una coda annunciata. Ma quando cominceranno i lavori sulla terza corsia dell'A4 nella tratta Venezia-Palmanova-Trieste rischia di diventare una triste realtà. Novantacinque km di nuova corsia con la realizzazione di due svincoli a Meolo e Alvisopoli e la ristrutturazione del nodo di interconnessione con la A23 possono essere letali per la circolazione. Già oggi la direttrice Est-Ovest è saturata di veicoli - soprattutto pesanti - in transito da e per Austria e Slo-

venia, attraverso i valichi di Tarvisio, Gorizia e Trieste. Un flusso che, durante la stagione estiva, peggiora ulteriormente per il traffico privato vacanziero.

Con l'avvio dei cantieri per la terza corsia, però, diventerà sempre più probabile l'ipotesi di contingentamento dell'autotrasporto, con forse limitazioni merceologiche o incremento delle giornate di blocco del traffico pesante. Inutile dire che tutto ciò avrebbe pesanti ripercussioni non solo sul settore logistico, già fortemente in crisi, ma sulla competitività dell'intero sistema produttivo del Nord Italia a causa dell'incremento dei tempi di movimentazione delle merci, della limitata accessibilità territoriale e dell'aumento dei costi di trasporto. In una tale situazione di emergenza diventa allettante l'ipotesi avan-

zata dall'Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica (Alot), realtà che raggruppa le province di Brescia, Bergamo, Mantova, Cremona e opera per la sostenibilità del trasporto. L'Alot propone di far salire i camion sul treno a Brescia, nel terminal di Ospitaletto, per condurli fino ai confini con la Slovenia. Nel caos generato dalla monocorsia contingentata una soluzione che potrebbe avere senso anche per i trasportatori. Con l'avvertenza che può essere utile solo ed esclusivamente nelle more dei lavori, come pezza a una situazione insostenibile.

DITECI LA VOSTRA!

E voi che cosa ne pensate dell'autostrada viaggiante Brescia-Lubiana?

Inviatemi i vostri pareri a

redazione@uominietrasporti.it

[f](#) uomini e trasporti





L'INTERVISTA | Guido Piccoli, direttore di ALOT

«DA BRESCIA ALLA SLOVENIA IN 8 ORE»

«La nostra proposta è semplice: un'autostrada viaggiante sul modello di quelle esistenti per il collegamento con Salisburgo o ai confini con la Germania». **Guido Piccoli**, direttore di ALOT, ci spiega come può essere conveniente ricorrere, in una situazione di paralisi della Venezia-Trieste, a un trasporto accompagnato nel quale camion e autisti vengono caricati sul treno.

«Su Brescia - chiarisce - è utilizzabile il terminal di Ospitaletto, già sperimentato su un certo numero di relazioni, con perfetta accessibilità autostradale in quanto vicino allo svincolo. Il terminal è distante tra i 250 e 500 km rispetto alla destinazione finale, range ottimale per un'autostrada viaggiante: può così diventare il bypass per assorbire il traffico fino al confine, al terminal di Ferneti da un lato (a 350 km) o a quello di Gorizia dall'altro». Il percorso su ferro, allo studio, partirebbe da Ospitaletto, per proseguire per Verona, Padova, Cervignano, Ferneti o Gorizia e infine Lubiana. «Finora - aggiunge Piccoli - abbiamo verificato la disponibilità del terminal bresciano e dei vettori ferroviari. Al momento non esiste però un candidato vettore». Il problema è politico: l'autostrada viaggiante non ha di per sé sostenibilità economica, va finanziata, per cui si sta chiedendo ai Ministeri quale possa essere l'ambito nel quale inserire il progetto. Piccoli invita comunque alla prudenza: «Un paio di anni fa un collegamento simile tra Gorizia e Ospitaletto è fallito per mancanza di traffico: non c'era però l'emergenza. Questo tipo di

servizio, in realtà, ha un senso solo in situazioni temporanee». Tecnicamente l'autostrada viaggiante non è facile da gestire. I carri RoLa, modello più utilizzato, hanno ruote piccole e viaggiano lenti, soprattutto in scambi e raccordi. In termini di resa la sostenibilità è bassa. «Noi pensiamo che 8 ore, comprensive di viaggio su rotaia e carico/scarico mezzi - sostiene Piccoli - sia il tempo stimabile di spostamento della merce. Lungo, certo, ma appetibile in alternativa al fermo totale».

Per quanto riguarda il numero di frequenze, il direttore sostiene che «il servizio dovrebbe prevedere una partenza ogni due ore. In questo modo il camion che salta un treno ne può trovare un altro vicino o può comunque partire ogni volta che arriva». Nessun problema invece in termini di rotture di carico: il camion arriva, sale sul treno e scende dall'altra parte. Anche i costi di raccordo sono bassi, qualche decina di euro. La spesa pesante è sul fronte ferroviario: i carri costano molto e Trenitalia fa pagare le tracce che anche per la velocità lenta sono estese. «È per questo - conclude Piccoli - che almeno un 30-40% deve essere coperto da fondi pubblici».

