



**GUIDATE UN VERO CAMPIONE**

## RENAULT PREMIUM TRUCK RACING





**LA RIVISTA È NUOVA PIÙ RICCA CON PIÙ NOTIZIE PIÙ BELLA**  
-4.000 pagine  
Anche nelle aree di servizio!

**Uomini e Trasporti.it**

Redazione | Contatti | Pubblicità | Leggi l'ultimo numero | 272 - NOVEMBRE 2011 | Abbonati alla rivista | Iscriviti alla Newsletter

HOME
NOTIZIE
DOMANDE & RISPOSTE
DOCUMENTI E MODULI
COSTI DI ESERCIZIO
BACHECA DEGLI ANNUNCI
ARCHIVIO

Logistica | Ufficio Traffico | Leggi e Politica | Finanza e Mercato | Acquisti
8 novembre 2011
Seguici su Facebook
RSS

**IN PRIMO PIANO** **LOGISTICA**



**Trasporto marittimo: gasolio caro? Torniamo alle vele**

**UFFICIO TRAFFICO**



**DITECI LA VOSTRA!**  
E voi cosa ne pensate dell'autostrada viaggiante Brescia-Lubiana?

**LOGISTICA**



**UOMINI E TRASPORTI DI NOVEMBRE è ON LINE**

**ACQUISTI**



**55 VEICOLI AI RAGGI X**  
Eleggete il Principe del risparmio

**UFFICIO TRAFFICO**



**8 dicembre: alle 19.30 parte lo sciopero dei benzina, ma prima si tratta al ministero**

**FINANZA E MERCATO**



**L'autotrasporto francese a caccia di consensi**

**LOGISTICA**



**Logistica. Confronto a Bologna su Libro Bianco Europeo sui trasporti**

**ACQUISTI**



**Schmitz Cargobull AG: riceve la certificazione «KAM Professional»**

**LEGGI E POLITICA**



**Ecco finalmente i costi minimi dell'Osservatorio**

**LEGGI E POLITICA**



**Rimaste invariate le quote Albo 2012**

**AREA RISERVATA ABBONATI**

Accesso riservato alle sezioni

**ANTEPRIMA UOMINI e TRASPORTI**  
Sfoggia la rivista.

**CHIEDI ALL'ESPERTO**  
Poni quesiti e richieste ai nostri esperti.

**AGENDA DEL MESE**  
Informazioni utili su scadenze, norme etc.

Registra il tuo abbonamento sul sito e riceverai via mail la password per accedere

ricerca  cerca

dal 08/11/2010 dal 08/11/2011

**COSTI DI ESERCIZIO**

**L&E™** evoluzione dei costi chilometrici, distinti per settori e percorrenze: uno strumento essenziale per preventivi e rinnovi contrattuali.

**DOCUMENTI E MODULI**

Tutto quanto serve per ottenere finanziamenti, effettuare versamenti, chiedere rimborsi: una bussola nella burocrazia.

**BACHECA DEGLI ANNUNCI**

Veicoli e attrezzature da vendere/acquistare, un servizio da offrire, un lavoro da cercare: un luogo di scambio lungo la supply chain.



**ODESSA. RELAX...**

6 NOVEMBRE, ORE 13.35 Sono arrivato ieri... ma che bella questa città! Mi piace Odessa! Quasi quasi mi fermo qualche giorno... qui è pieno di gente sorridente, di palazzi eleganti, di v... [\[leggi tutto\]](#)

Commenti





7 novembre 2011

[A4: lavori terza corsia da Venezia a Trieste](#)

## 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 Slovenia, 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 avanzata 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.

## 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».