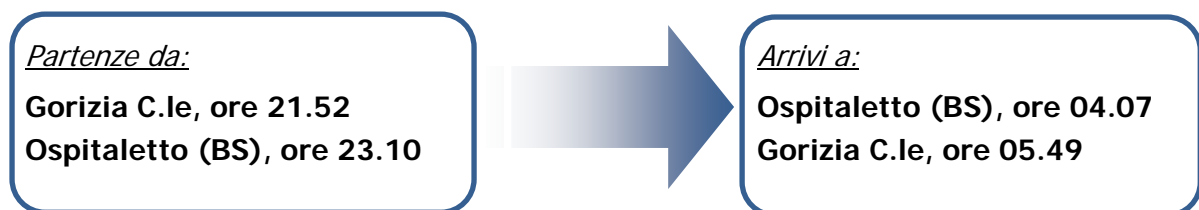


## Un' "Autostrada Viaggiante" da Brescia a Gorizia diretta verso i mercati del Centro- Est Europa

### Le caratteristiche del servizio

- riduzione del tempo netto della trazione ferroviaria di almeno un'ora/tratta;
- articolazione degli orari di partenza dai due terminal capo-linea in ragione dell'aspettativa dei clienti;
- implementazione delle tracce giornaliere da una ad almeno quattro per direzione, in linea con l'andamento della domanda potenziale.
- **Frequenza:** n. 1 coppia di treni (A/R)/giorno per 4 giorni/settimana (dal lunedì al giovedì), con il seguente indicativo schedule giornaliero:



- **Composizione treno:** n. 19 carri ultrabassi (Saadkms), con relativa carrozza passeggeri  
Il servizio in questione offre una capacità di carico pari a 19 autotreni/giorno per ognuna delle due direttrici e per verso (tot. 38/in+out), in alternativa al percorso autostradale Gorizia-Valico S.Andrea-Villesse-Ospitaletto (BS) e viceversa.
- **Caratteristiche tecniche dei veicoli ammessi al trasporto:** mezzi stradali codificati "P400" aventi lunghezza m 18,75, larghezza m 2,60, altezza m 4, peso complessivo a pieno carico di 44 tonnellate.
- **Terminali di arrivo e partenza dei convogli e relative piattaforme di carico/scarico:**  
**Gorizia:** Scalo ferroviario Interporto S.D.A.G. di Gorizia  
**Ospitaletto:** Terminale Intermodale Bertani Trasporti S.p.A.
- **Termini di chiusura treno per accettazione del carico:** 2 ore prima del rispettivo orario di partenza.
- **Condizioni di prezzo competitive** ed opportunamente dimensionate sulla base del fattore d'incidenza del costo del carburante risparmiato, dell'usura veicolo, del pedaggio autostradale e delle ore di guida che il transfer ferroviario consente di recuperare rispetto ai massimali giornalieri previsti.

### **BENEFICI AMBIENTALI DETERMINATI DAL PROGETTO – DIFFERENZIALE COSTI ESTERNI**

L'avvio e la realizzazione del servizio di "autostrada viaggiante" consente una rilevante riduzione dei costi esterni prodotti sull'ambiente dal transito su strada dei veicoli pesanti; una stima di tale impatto si rende possibile comparando i diversi valori di detti costi e la loro riduzione derivante dal trasferimento modale strada/ferrovia, secondo i parametri ufficiali UE ricavabili dalla documentazione dei programmi Marco Polo, per singolo treno A/R sulla relazione considerata, con un saturazione a regime pari al 90%:

<b>Tratta</b>	<b>Km/ tratta</b>	<b>Numero veicoli/ anno</b>	<b><u>Autotrasporto</u> costo KM/veicolo (Euro)</b>	<b><u>Ferrovia</u> costo Km/veicolo (Euro)</b>	<b>Minori costi esterni sul totale trasportato (Euro/anno)</b>
Gorizia-Ospitaletto-Gorizia	314	9.000	0,7	0,3	1.130.400

### **UTILIZZATORI DEL SERVIZIO**

Il servizio potrà essere utilizzato dalle società di autotrasporto/autotrasportatori nazionali ed esteri in entrata ed in uscita, che abitualmente usano la direttrice autostradale "A 4" ed il raccordo Villesse-Gorizia-Villesse, nelle relazioni di trasporto internazionale di transito da e per l'Est Europa (Slovenia, Austria Orientale, Ungheria, Cechia, Slovacchia, ecc.) verso le aree industriali del Nord Italia.

Proprio per quanto riguarda gli utilizzatori del servizio dei paesi che necessitano di permessi di transito bilaterali per l'attraversamento di territorio nazionale, verrà studiata la possibilità che l'esibizione del biglietto relativo al trasporto ferroviario Ro/La di un vettore camionistico sostituisca la necessità per lo stesso di un permesso di transito sul sistema stradale nazionale. La motivazione risiede nel minor impatto ecologico del trasporto ferroviario e nella necessità di trasferire quanto più possibile quote di traffico camionistico dalla strada alla ferrovia.

Gorizia, 16 novembre 2009