

ALLESTIMENTI / FUORI SAGOMA

di Massimo Condolo



MEGATRUCK A SINGHIOZZO

In Europa qualcosa si muove, ma noi siamo ancora fermi ai 330 semirimorchi lunghi, nonostante i bei risultati. La richiesta di legalizzare gli autoarticolati da 18 metri e provare combinazioni da 25,25 mette adesso d'accordo costruttori italiani e stranieri

Semirimorchi lunghi e megatruck non sono nemici, e neppure antagonisti della rotaia o del mare, grazie alla capacità di adattarsi al trasporto multiplo di unità di carico (container e casse mobili) comunemente in uso. Concluse le sperimentazioni e raccolti i dati dei Paesi che già ammettono la circolazione degli uni o degli altri (o di entrambi), è inconfutabile che i megatruck possano meritarsi l'appellativo di ecotruck che ultimamente si è iniziato a usare: non solo per il minor consumo di carburante per tonnellata trasportata, ma anche per il minore carico sul singolo asse, parametro molto importante quando si valuta l'impatto del traffico su asfalti e ponti.

EUROPA DISUNITA

In diversi Paesi del Nord l'impiego di combinazioni da 25,25 metri (European Modular System, EMS) è ammesso da molto tempo. In Italia la sperimentazione di autoarticolati da 18 è iniziata nel 2009 sotto l'egida dell'Anfia, ma la loro legalizzazione non è ancora avvenuta. Negli ultimi anni alcuni Paesi fra cui Germania, Spagna e Portogallo hanno ammesso semirimorchi lunghi ed EMS, ma una normativa europea in materia non esiste ancora. Simbolica di questo è la situazione degli autoarticolati lunghi: 17,8 m ammessi in via definitiva in Germania e 18 m in

STANDO AI DATI RACCOLTI L'ESPERIMENTO DICOTTO HA FUNZIONATO, EPPURE PER IL NOSTRO CODICE DELLA STRADA RESTA UN'ECCEZIONALITÀ

via sperimentale in Italia. Un nonnulla che però potrebbe impedire, se ci fossero gli accordi di reciprocità, l'uso di un semirimorchio italiano in Germania. Va detto, per amor di precisione, che tutte o quasi le combinazioni italiane sono da 17,8 m: nei centinati e nei frigo, dove prevale la merce pallettizzata, i 20 cm in più non portano vantaggi in termini di carico, salvo, sui secondi, una migliore circolazione dell'aria. La sperimentazione italiana ha ormai dodici anni, e col secondo grande lotto di semirimorchi introdotto nel 2014-15 il circolante ha raggiunto le 330 unità. I dati raccolti dovrebbero quindi bastare per prendere una decisione: ammetterli in via definitiva senza contingentamento (logico, dal momento che durante la sperimentazione non ci sono stati incidenti legati alla maggiore dimensione) oppure considerare chiuso il test e il "non luogo a procedere" (pur se non si capirebbe perché). Anche se la circolazione di veicoli con dimensioni e masse eccedenti gli standard europei è demandata ai singoli Stati, sarebbe possibile già da oggi impie-

gare i megatruck per traffici transfrontalieri, con permessi per trasporti eccezionali o in base a specifici accordi bilaterali.

PUNTI DI VISTA CONDIVISI

Abbiamo chiesto un'opinione alle due associazioni della filiera automotive: l'Anfia che raccoglie i costruttori italiani e l'Unrae che riunisce distributori e importatori dei marchi esteri. Quando si è iniziato a parlare di allungare le combinazioni, Anfia e Unrae sposavano due cause diverse: l'autoarticolato da 18 metri la prima, i sistemi modulari da 25,25 la seconda. Ora le nuove normative tedesche sui "lang LKW" che comprendono sia l'uno sia l'altro hanno fatto cambiare punti di vista. E anche i cambi al vertice del Dipartimanto Trasporti Terrestri, prima del 2017 chiuso a qualsiasi combinazione oltre quota 18, hanno portato acqua al mulino di chi sostiene misure XXL "europee". L'Unrae ha quindi visto un possibile sblocco di mercato per i semirimorchi lunghi già proposti dai suoi associati sul mercato tedesco, se sarà supe- ➤



Doppio intermodale

L'autoarticolato lungo tedesco "tipo 1" (in apertura un Krone) può trasportare più comodamente due casse mobili da 7,6 m, precluse ai normali veicoli da 13,60 (se non ai portacontainer estensibili): da noi potrebbe circolare. Non ancora, invece, il classico EMS 25,25 m qui a fianco, molto diffuso in Scandinavia e composto da un 6x2, e un semirimorchio da 13,6 m con dolly.

ALLESTIMENTI / FUOTISAGOMA

tr

Tridem asimmetrico

Un semirimorchio centinato "Progetto Diciotto" Omar della seconda generazione. La distribuzione dei pesi e la facilità di iscrizione in curva hanno suggerito, nella quasi totalità dei casi, di arretrare il terzo asse e renderlo sterzante. La lunghezza del complesso si limita quasi sempre a 17,8 metri.



↳ rato il contingentamento imposto dalla fase sperimentale che non concede nuove immatricolazioni. Chiede quindi all'unisno con i costruttori nazionali e le associazioni di trasportatori la legalizzazione, pur con qualche dubbio che riguarda i pesi totali: avrebbe più senso, rileva, concedere ai semirimorchi lunghi maggiore portata rispetto a quelli tradizionali. Il limite a 44 tonnellate vanifica infatti in parte i vantaggi del metro e mezzo in più: i Diciotto, allo stato attuale, si trovano ad avere una portata inferiore ai semirimorchi normali a causa della loro maggiore tara. L'Anfia, che continua a raccogliere dati (tutti positivi) sui Diciotto circolanti, sottolinea come lo sblocco delle norme sulle dimensioni debba essere un accoglimento definitivo e

non, come si era ventilato in passato, l'ammissione di un ulteriore contingente limitato, che renderebbe titubanti nell'acquisto soprattutto gli operatori più piccoli.

POSSIBILISTI SUI VENTICINQUE

L'Unrae non abbandona l'idea degli EMS, di cui in Italia si parla da un decennio abbondante, con qualche cautela limitata però agli aspetti comunicativi: parlare al grande pubblico di camion più grandi dopo i crolli dei ponti degli scorsi anni potrebbe generare incomprensioni. Anche i soci Anfia vorrebbero iniziare una sperimentazione dei 25,25 m, visti i positivi risultati dei Paesi europei in cui circolano da tempo, magari iniziando dalle tratte più pianeggianti e rettilinee e costituendo del-

le "assembly area" sulle autostrade dove comporre e scomporre le combinazioni. Quanto alle configurazioni possibili, entrambi concordano che non ne esiste una migliore o più adatta alla situazione orografica e viabile italiana: "Bisogna scegliere i percorsi su cui autorizzare il transito", ci hanno detto, "e poi decidere di conseguenza". L'autoarticolato con biga in coda e la motrice a tre assi con dolly e semirimorchio sembrano le più adatte alla nostra situazione perché si compongono con elementi già presenti storicamente nel nostro parco circolante, mentre il B-double (trattore, semirimorchio con allestimento corto e ralla in coda, secondo semirimorchio) richiederebbe l'acquisto di veicoli per noi del tutto inediti. II



Meteora italiana

Nel 2010 la Omar, convinta sostenitrice degli EMS anche per il nostro mercato, aveva realizzato questo extralungo da 25,25 m che ha circolato sperimentalmente su un'area privata per dimostrare le doti di maneggevolezza della soluzione. Era composto da una biga e da un semirimorchio standard da 13,6 metri a tre assi.