

Transport '99, manifestazione leader per l'intero ramo dei trasporti, si è celebrato, dopo due anni di preparativi, nella nuova e funzionale sede della Fiera di Monaco. Come al solito ha proposto un'ampia panoramica su tutti i comparti, focalizzato l'attenzione - in una nutrita serie di convegni e dibattiti - sui grandi temi e problemi che interessano il mondo della logistica e dei trasporti, e sulle possibili soluzioni.

Sede del più importante salone dei trasporti d'Europa, Monaco è anche un modello nelle soluzioni per i trasporti. In un articolo più avanti parliamo del nuovo aeroporto di Monaco, qui diciamo che è collegato alla Fiera con un servizio diretto di pullman che inizia alle 7:57 del mattino dal Terminal A (ore 8 Zentralgebäude e 8:05 Terminal D) e prosegue ogni 30 minuti fino alle 17:57 (ore 18 Zentralgebäude e 18:05 Terminal D), durata 45 minuti. Col biglietto d'ingresso alla fiera il viaggio, nei due sensi, è gratuito. L'aeroporto è collegato con ben due linee di S-Bahn alla città, la 1 e la 8, oltre che, naturalmente, con una linea di autobus che arriva alla stazione centrale (Hauptbahnhof).

A sua volta il quartiere fieristico, che sorge a Riem dove prima c'era l'aeroporto, è collegato a Monaco con la linea di metropolitana U2, inaugurata qualche giorno prima dell'inizio di Transport '99.

Impressioni generali

La visita a una fiera, specialmente se molto grande e affollata, è sempre un po' faticosa, ma se l'ambiente è gradevole e stimolante, e se la logistica è razionale, la fatica quasi non si sente, e rimane la soddisfazione di riuscire a svolgere una gran mole di lavoro in poco tempo. Questa è stata l'impressione della maggior parte dei visitatori, e anche i 901 espositori devono essere rimasti molto soddisfatti (nel 1997 furono 690) dal pubblico attento che ha affollato gli stand (distribuiti su una superficie di 59.000 m², di cui 10.000 all'aperto).



Adtranz Italia: locomotiva politemensione E 412 per le Ferrovie dello Stato

Al Transport '99 di Monaco il punto su logistica, telematica e trasporto di merci e persone

di Giovanni Paparo

Quanto alla presenza italiana, di rilievo lo stand delle Ferrovie dello Stato assieme alle svizzere Sbb, Cff, FFs Cargo; massiccia la presenza dei porti dell'Adriatico, il Porto di Venezia ha organizzato un'interessante conferenza stampa. Era presente il Consorzio Interfluviale Po e l'Unione Navigazione Interna Italiana, li cito perché ho trovato impressionante il confronto con la realtà enorme della navigazione interna e dei porti interni fluviali del Nord Europa, anche Berlino ha il suo porto fluviale, come d'altra parte ce l'ha Parigi.

In un forum sui porti interni, sono circa 100 in Germania, si è detto che solo alcuni potranno emergere come centri logistici di interesse regionale o nazionale, e che c'è scarsa integrazione con le reti di trasporto transeuropee. Tra le vie da battere l'aumento della produttività e la collaborazione coi porti marittimi. Anche la realtà dei porti marittimi del Nord Europa è impressionante, la tendenza generalizzata è alle fusioni, alle alleanze, alle joint-venture, per divenire sempre più centri logistici completamente integrati, in grado di offrire una serie di nuovi servizi al di là delle tradizionali operazioni di transhipment e magazzinaggio.

I due maggiori porti tedeschi: Brema/Bremerhaven e Amburgo hanno mostrato in modo spettacolare le loro capacità con grandi stand collettivi insieme a decine di imprese che offrono servizi legati alle attività portuali. Con 3,55 e 1,8 milioni di Teu, Amburgo e Brema sono rispettivamente al 7° e 19° posto nella

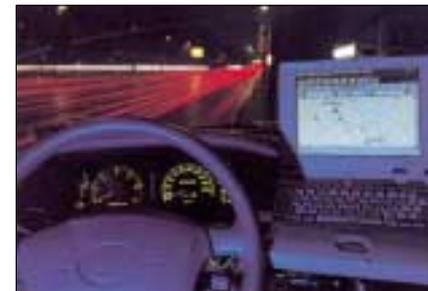
graduatoria mondiale del traffico container, e al 2° e 4° di quella europea.

La telematica, tema chiave

A sottolineare il ruolo chiave della telematica, tecnologia trasversale che interessa tutto e tutti, Transport da questa 7ª edizione si è definito ufficialmente "Salone internazionale della logistica, della telematica e del trasporto di merci e persone".

Sulle autostrade sono installati impianti telematici che contribuiscono a influenzare l'andamento del traffico riducendo code e incidenti. In quasi tutte le grandi città i sistemi di guida ai parcheggi e i sistemi Park & Ride facilitano la ricerca di un parcheggio e l'accesso ai mezzi di trasporto pubblici, mentre i sistemi di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale governano il traffico in modo che i mezzi pubblici abbiano la precedenza rispetto al traffico privato. In futuro saranno offerti agli automobilisti servizi telematici sempre più efficienti, ma occorre integrare i settori dell'informatica, del management del traffico, da una parte, e quello dei metodi di navigazione, dall'altra.

Prendiamo un navigatore satellitare su un'auto. Le cartine stradali elettroniche registrate su Cd sono riprodotte sul display, mentre il computer di bordo calcola continuamente le coordinate del veicolo in base ai segnali radio ricevuti dai satelliti e indica la direzione di marcia da prendere. Se i sistemi di navigazione devono diventare un prodotto di vasta diffusione, occorre che il softwa-



re sia compatibile coi diversi terminali delle automobili. A Transport '99 sono state presentate valide soluzioni al riguardo.

Stesso discorso per la gestione del traffico. Se i sistemi dovessero valere solo entro i confini dei singoli stati, la loro utilità sarebbe limitata. Il Gats, Global Automotive Telematics Standard, potrebbe la soluzione per tutti.

Entro il 2010 le imprese che offrono sistemi intelligenti per la gestione del traffico potrebbero raggiungere un fatturato di circa 40 miliardi di marchi. Ma la telematica ha dimostrato quanto è in grado di fare anche e forse soprattutto con gli Its, i Sistemi di Trasporto Integrati che si servono di tutti i vettori di trasporto in maniera "intermodale".

Il bus urbano del 2000

A Transport '99 è stata presentata l'ultima generazione di autobus cittadini, pregevoli per l'aumento del comfort per i viaggiatori e il conducente. (segue)

