

## Interporto Bologna: tutta un'altra velocità con **MERCITALIA FAST**



**Da tre anni a questa parte, Interporto Bologna sta lavorando per il rilancio del raccordo ferroviario che, oltre all'area immobiliare dedicata alla logistica, caratterizza il sito. Con il lancio di Mercitalia Fast, l'interporto diventa a tutti gli effetti un operatore intermodale al servizio delle più grandi aziende della grande distribuzione**

Intervista a **Sergio Crespi**,  
direttore generale **INTERPORTO BOLOGNA**

### **Logistica Management: Quali sono i nuovi obiettivi di Interporto Bologna dal punto di vista del trasporto intermodale?**

**Sergio Crespi:** Interporto Bologna è una piattaforma logistica delle più grandi d'Europa, con 4 milioni e duecentomila metri quadrati di superficie logistica e più di 700 mila metri quadrati di magazzini coperti. A fronte di questo fermento immobiliare della logistica che continua a propagarsi, quello che da tre anni a questa parte stiamo cercando di fare è rilanciare Interporto Bologna come piattaforma non soltanto logistica ma anche di trasporto ferroviario merci. L'interporto infatti ha più di 600 mila metri quadrati di terminal ferroviari sui quali poter creare relazioni nazionali ed internazionali di traffico merci.

Quando sono arrivato qui tre anni fa, mi sono trovato di fronte ad una situazione di squilibrio: una logistica che cresceva e cresce tutt'ora e una parte ferroviaria ai minimi termini. Mi sono chiesto come mai Bologna, pur essendo in una posizione strategica dal

punto di vista di scambi ferroviari, era al di fuori dei radar di sviluppo del trasporto merci su rotaia. La risposta è stata complessa ed articolata. Innanzitutto, a livello ferroviario le merci si fermano in Italia soprattutto sulla gronda Nord (da ovest a est: Novara, Busto Arsizio, Gallarate, Segrate, Melzo, Padova e Verona) dopodiché fanno fatica a scendere. Inoltre, i grandi operatori internazionali del trasporto da questa gronda nord si proiettavano verso il resto dello Stivale via strada.

In questo contesto, ha avuto un ruolo importante la cura del ferro dell'ex ministro dei trasporti e delle infrastrutture Graziano Delrio ed infatti la storia sta cambiando. Basti pensare che è partita nelle settimane scorse la tanto desiderata linea adriatica a profili alti che collega l'Italia e permette ai semirimorchi profili alti di essere trasportati sulla linea ferroviaria e quindi Bologna sarà un rilancio naturale da Sud verso il Nord. Poi ricordiamoci che c'è la Galleria di Base del Gottardo e del Monte Ceneri che nel 2020-2022 riverseranno sulla gronda Nord una tale quantità di merci tale per cui non tutti i terminal sopra citati saranno in grado di accogliere questi volumi. Trovarci al di sotto di questa "cintura" diventerà dunque strategico.

A fronte di questa mia analisi, abbiamo cercato di inserire alcu-

ni progetti nazionali ed internazionali per iniziare a far capire al mondo esterno, ma anche alle 120 aziende insediate, che è possibile in Interporto puntare su un trasporto ferroviario merci di qualità. Abbiamo iniziato quindi a specializzarci, prendendo unità di carico e cercando di attirare gli attori dell'intermodale nazionale come GTS, creando un network ferroviario nazionale ed internazionale. È così che sono sorti il Bari-Bologna con GTS che si è andato ad aggiungere al già attivo Nola-Bologna con ISC, oltre ad alcune tratte internazionali come il Bologna- Zeebrugge. Questo se parliamo di trasporto combinato non accompagnato. Più recente invece è l'impiego del trasporto ferroviario in altre declinazioni, come ad esempio il servizio Mercitalia Fast.

**LM: Com'è nata l'idea di Mercitalia Fast?**

**SC:** L'idea di un'alta velocità per le merci è scaturita da Mercitalia, attraverso l'amministratore delegato Marco Gosso e il capo progetto Francesco Cacciaponti, coi quali ero già in buoni rapporti ai tempi della mia esperienza in Hupac. Confrontandoci, abbiamo subito capito che Interporto Bologna poteva essere il terminal giusto perché cruciale a livello strategico-geografico e già dotato di una infrastruttura ferroviaria con collegamento interno alla rete dell'alta velocità elettrica. Da qui, abbiamo poi sviluppato il progetto Mercitalia Fast in un anno e mezzo circa. Mercitalia ha iniziato a lavorare sull'ETR 500 quando abbiamo firmato fisicamente il contratto: Interporto Bologna è stato il grande promotore del servizio anche a livello economico perché si è assunto l'onere di commercializzare otto carrozze sulle dodici lanciate, sia andata che ritorno. Una volta stipulato il contratto si è partiti poi coi lavori pratici d'investimento sulla modifica dell'ETR 500. Mercitalia Fast è un servizio basato su un treno ferroviario merci che viaggia con tutti i parametri dell'alta velocità del trasporto passeggeri. Sul convoglio, infatti, non sono state modificate neanche le porte. Sono state realizzate solo delle modifiche interne (svuotamento delle carrozze) per renderlo consono al caricamento di merci tramite i rolls. Poi è stato elaborato un piano informatico per ridistribuire in modo ottimale il peso della merce su tutto l'asse di caricamento delle carrozze.

Anche a livello di infrastruttura ferroviaria non sono state necessarie particolari modifiche. Interporto Bologna ha però realizzato in soli tre mesi una banchina di cross docking di 350 mq all'interno dei nostri terminal ferroviari per permettere il caricamento delle merci alla stessa altezza delle carrozze dell'ETR 500. Presso la banchina opera personale direttamente gestito da noi e la struttura fa parte del terminal Fast di Interporto Bologna composto anche da dodici bocche di carico in corrispondenza delle dodici carrozze, con un magazzino superiore dotato di scaffalature metalliche. In corrispondenza, è stato rifatto anche il manto stradale recintato con delle barriere ad hoc ed il tutto è servito da un sistema informatico di alto livello elaborato da Mercitalia

per il caricamento ottimale della merce a bordo che prevede il bilanciamento del peso per una corretta distribuzione del carico.

**LM: Che tipo di aziende sono interessate a questo tipo di servizio così innovativo?**

**SC:** Stiamo puntando a tutto il mondo dei corrieri espressi e dei trasportatori time sensitive, che hanno sempre utilizzato la strada perché alternativa più veloce rispetto alla ferrovia classica. Stiamo cercando di far capire a questi operatori che con Mercitalia Fast potranno essere ancora più veloci a prezzi concorrenziali, anche se non è facile instillare questo nuovo cambio di rotta, perché il tutto strada è una pratica talmente consolidata che dobbiamo portare dati oggettivi risultanti da analisi e best practise che dimostrano i vantaggi reali del servizio, che rispetta gli orari e viaggia a 300 chilometri all'ora, impiegando tre ore e mezza a compiere la tratta Bologna-Marcianise e viceversa. Inoltre, ci stiamo rivolgendo a quelle aziende sempre time sensitive che trasportano merce leggera, non ingombrante e ad alto valore aggiunto. Il farmaco, l'alimentare secco, il fashion, la profumeria e cosmetica, possono trovare in questo servizio la giusta combinazione di soddisfazione e di tempi certi e brevi a prezzi concorrenziali.

**LM: Possiamo fare un bilancio del primo mese di attivazione del servizio?**

**SC:** A livello di performance tecnico-ferroviarie, il treno è assolutamente puntuale: sono rispettati tutti i tempi previsti già in fase progettuale - Mercitalia Fast è attivo dal lunedì al venerdì con partenza alle 2:55 del mattino dall'Interporto e arrivo a Marcianise alle 6:25, per poi ripartire alle 18:30 e arrivare alle 00:05 - mentre dal punto di vista della commercializzazione del servizio, partendo da zero ed essendo un servizio innovativo, siamo ancora in una fase di sviluppo, durante la quale siamo impegnati a far capire alle aziende i vantaggi del trasporto su ferro rispetto a quello su strada, traendone del valore aggiunto. La saturazione dei convogli è prevista nel corso del prossimo anno, mentre al momento siamo all'incirca ad un terzo della piena occupazione delle carrozze.

**LM: State già pensando ad ulteriori sviluppi del servizio?**

**SC:** Stiamo già pensando ad un secondo treno che potrebbe circolare durante il giorno e che si potrebbe inserire benissimo nel traffico passeggeri dell'alta velocità, in modo da poter ottimizzare il trasporto anche per il cliente. Stiamo parlando di realizzare un secondo ETR che prevedrebbe già l'utilizzo di porte modificate per il caricamento di pallet al posto degli attuali roll, che risultano un po' limitanti rispetto alla merce da caricare. I trasportatori, infatti, agiscono soprattutto su pallet, quindi il nostro prossimo obiettivo sarà quello di poter garantire loro che la merce possa

(Continua a pag. 43)

### Le principali caratteristiche dell'ETR 500

*Dagli inizi di novembre, il nuovo servizio all freight Mercitalia Fast gestito dal Polo Mercitalia (Gruppo FS Italiane) collega ogni giorno (dal lunedì al venerdì), in 3 ore e 30 minuti – utilizzando la rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana – il terminal Mercitalia di Maddaloni-Marcianise (Caserta), la naturale porta d'accesso logistica al Sud del Paese, con l'Interporto di Bologna, uno dei più importanti hub logistici del Nord Italia.*

*Nella progettazione del servizio si è scelto di utilizzare uno dei treni più performanti adatti alla rete AV nazionale: l'ETR.500, il primo treno ad alta velocità a cassa non oscillante costruito in Italia; il suo progetto partì negli anni Ottanta per vedere la luce, con alcuni cambiamenti, negli anni Novanta con la produzione in serie e l'utilizzo da parte di Trenitalia. Per anni punta di diamante del trasporto passeggeri nazionale, è l'unico treno con caratteristiche morfologiche che consentono un adattamento al trasporto merci e con caratteristiche operative che non creino interferenze con i treni viaggiatori. Oggi, con il servizio Fast, un "ex Frecciarossa" è completamente revisionato e modificato sia dentro che fuori: l'interno delle carrozze è implementato da una pavimentazione industriale in acciaio e i classici sedili interni lasciano spazio ad una struttura di stivaggio per i roll-container, la livrea esterna invece trasmette potenza e velocità, è*



*accattivante e in linea con gli standard grafici moderni. La composizione di questo nuovo treno è di 12 carrozze e permette il trasporto a pieno carico di ben 720 roll-container raggiungendo la velocità di 300 km/h.*



*I roll utilizzati sono in acciaio zincato, con dimensioni pari a 70x80 cm, altezza 180 cm e ruote in polipropilene. Tali unità di carico verranno fornite ai clienti del servizio Fast, i quali provvederanno direttamente a stivare i loro pacchi all'interno dei propri magazzini e ad avvolgerli successivamente con film termoretraibile. I roll vengono quindi recapitati, a seguito del picking, ai magazzini del terminal Fast di Interporto Bologna senza alcuna possibilità di disguido o perdita dei pacchi contenuti all'interno. Alla consegna al magazzino, i roll vengono pesati ed a ciascuno di essi, in funzione del peso, viene assegnato un posto specifico nella carrozza, garantendo la sicurezza e la tracciabilità durante il viaggio.*

*L'uso dei roll permette di andare in consegna direttamente ai clienti finali anche nel caso dei negozi al dettaglio, in cui possono essere utilizzati per il posizionamento dei prodotti in scaffale.*

*Il roll inoltre può supportare anche i pallet EUR6 (80x60 cm), garantendo quindi grande flessibilità nel trasporto. Per i prodotti che richiedono una temperatura stabilizzata, Interporto Bologna prevede l'uso di contenitori isotermici che utilizzano le piastre eutettiche per il mantenimento delle temperature necessarie, in un range tra i 25 e i 10 °C.*




essere trasportata con pallet anche attraverso Mercitalia Italia. Non ci siamo ricreduti comunque sull'impiego dei roll perché inizialmente il servizio era pensato per il canale eCommerce, per merci dunque leggere e ad alto valore aggiunto.

**LM: In apertura ha accennato ai benefici ottenuti a seguito della cura del ferro. Pensa che questa visione continuerà o iniziano già a vedersi delle ombre?**

**SC:** Penso che il Governo attuale debba pensare al fatto che il 7% di split intermodale dalla strada a ferro ottenuto dall'Italia è ancora troppo basso. Non credo che arriveremo al 60% della Svizzera, ma sarebbe auspicabile adeguarsi ai parametri europei del 20-25%. Questo lo si può fare soltanto risolvendo le problematiche riguardo all'infrastruttura ferroviaria della Penisola. Ritengo che la politica mirante ad eliminare i colli di bottiglia e a permettere ai treni merci di viaggiare secondo i parametri europei, sia una strada che il nuovo Governo può e deve percorrere. Solo così si potrà sottrarre traffico dalla strada e portarlo su rotaia. L'adeguamento dell'Adriatica ne è un esempio eclatante. Sarà fondamentale inoltre fare in modo che i terminal ferroviari siano in grado di accogliere treni lunghi 750 metri (standard europeo). Nel settore ferroviario merci in generale, noto un fermento im-

portante e non penso solo a Mercitalia Fast, ma anche al progetto di ISC sul trasporto non accompagnato a profili alti sulla linea Tirrenica utilizzando sempre l'alta velocità, oppure all'iniziativa di Hupac di realizzare altri tre terminal ferroviari a Piacenza, Brescia e Milano-smistamento. Premesse le modifiche infrastrutturali, ritengo che da qui ai prossimi quattro/cinque anni, cogliendo l'onda lunga del Gottardo e Monte Ceneri, ci sarà merce per tutti e l'importante è, già da ora, coltivare progetti economicamente sostenibili cercando di fare rete.

Anche da parte dei porti e delle autorità portuali ho notato un vivo interesse a sviluppare progetti di questo tipo. Infatti, se pensiamo ad una bimodalità spinta tra mare e ferrovia, da parte nostra abbiamo firmato di recente un Memorandum of Understanding con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per lo sviluppo della relazione Bari-Brindisi-Bologna con un terminal ferroviario all'interno del porto di Brindisi proprio per fare in modo che la merce in arrivo dalla Turchia e dalla Grecia possa poi continuare a percorrere lo Stivale non via strada ma via ferrovia. Per concludere, sono decisamente positivo sul futuro del trasporto intermodale, perché la volontà di utilizzare il trasporto ferroviario è tangibile ed è assolutamente compatibile con uno sviluppo sostenibile del trasporto merci. 

## Viviamo il nostro lavoro con grande trasporto.



## Abbiamo sempre a cuore la tua merce.

## Spedisci la tua merce in Italia ed in Europa velocemente e in sicurezza con Palletways.

Palletways, l'unico Network di trasporto espresso di merce su pallet che offre per tutti i servizi Premium a livello nazionale il Servizio Garantito: il rimborso delle spese di trasporto in caso di consegna in ritardo\* della spedizione grazie alle sue 95 Concessioni e 3 Hub in Italia. Il gruppo Palletways, con una copertura di oltre 400 Concessionari e 13 Hub, è il leader in Europa del trasporto espresso di merce pallettizzata.

\*Unico obbligato e responsabile nei confronti del Cliente per l'adempimento del Servizio Garantito è il concessionario Palletways che ha stipulato il contratto di trasporto. Per maggiori informazioni concernenti le condizioni di applicazione del servizio, consultare le condizioni generali di contratto sul sito [www.palletways.com](http://www.palletways.com).

  
**Palletways**  
**We Deliver**

© Palletways Europe GmbH

**Il Network espresso per merce pallettizzata**

Trova il tuo Concessionario di zona su

[www.palletways.com](http://www.palletways.com)

