

Con il raddoppio della Bologna-Verona si riapre la direttissima verso il Nord Europa

ALESSANDRO RICCI, dal 2004 alla presidenza dell'Interporto Spa, viene da una lunga esperienza di pubblico amministratore: allo stesso tempo è stato sindaco di Granarolo e consigliere provinciale con impegno particolare sui temi del trasporto e della programmazione territoriale. <Così gli diciamo ora può verificare de facto se le scelte politiche di tanti anni fa hanno funzionato o meno>.

<Facendo questo lavoro ho capito spiega Ricci che le scelte strategiche e di pianificazione territoriale sono ancora oggi vitali e ne possiamo essere fieri. La scelta del luogo e delle dimensioni ci hanno dato ragione: abbiamo investito su un'area di oltre quattrocento ettari che abbiamo finora occupato solo in parte e che quindi potrà svilupparsi senza problemi anche nei prossimi anni>.

La struttura sta crescendo o è ferma?

<Bisogna distinguere anche se la nostra è una crescita graduale nel tempo. Per quello che riguarda le infrastrutture fondamentali come terminal Fs accessi, aree doganali, ci sono tutte da tempo; lo sviluppo immobiliare invece è legato alle esigenze del mercato. Noi costruiamo quando abbiamo l'acquirente o il cliente che chiede di affittare un magazzino>.

Quante imprese di trasporti ci sono oggi all'Interporto?

<Oggi sono insediate centodue imprese e nella struttura lavorano circa 1.800 persone. Nell'anno di picco, il 2006, abbiamo movimentato ben 6.000 treni>.

E la crisi? Ne state risen-

Per il Presidente Ricci l'Interporto è lo snodo tra il Meridione e la Germania

di **Marco Montaguti**

tendo?

<Certo. Abbiamo risentito per tutto l'anno in corso delle difficoltà complessive dell'economia, con dati differenti tra strada e rotaia. Per quello che riguarda il traffico stradale noi siamo una specie di termometro che conferma i dati complessivi del sistema. Per quanto riguarda le ferrovie c'è stato un dop-

Alessandro Ricci



pio effetto negativo a causa della fine degli aiuti statali al settore e degli aumenti delle tariffe del trasporto ferroviario>.

Qual è stata la percentuale di calo nei trasporti?

<Fino a metà novembre i dati sono stati molto negativi, con cali, sullo stesso mese del 2008, tra il 30 e il 50 per cento del traffico stradale>.

E da novembre in avanti?

Con cinque nuovi operatori ferroviari si rinforzano le tratte verso Sud

<Bene, dalla seconda metà di novembre abbiamo invertito la tendenza. Noi facciamo rilevazioni settimanali con valutazioni quindicinali e siamo molto cauti. Però per la prima volta quest'anno abbiamo rilevato un'inversione sullo stesso mese dell'anno scorso. Un dato positivo di pochi decimi, certo, ma positivo>.

Quindi stiamo emergendo dalla crisi?

<Lo spero, ma è presto per dirlo. Una conferma l'avremo con l'andamento dei primi mesi del 2010, da febbraio ad aprile. Intanto

noi abbiamo avviato una nuova fase>.

Quale?

<Cogliamo questa fase di difficoltà per rimodulare le scelte e le strategie, per mettere in campo azioni che ci consentano di essere pronti al momento della ripresa. Abbiamo aperto ad altri operatori ferroviari ed oggi operano cinque società del settore. Abbiamo ripristinato contatti con il Meridione come la Pomezia-Bologna-Germania e la Nola-Bologna-Verona. Poi, stiamo puntando a valorizzare un fatto storico per la nostra città, un fatto di cui poco si sono occupati la stampa, i politici mentre il mondo economico pare non se ne sia neppure accorto: il raddoppio della Bologna-Verona>.

Cosa significa per noi il raddoppio della Bologna-Verona?

<Ci siamo lamentati per anni di un gap infrastrutturale pesante come il binario unico verso Verona e il Brennero; e giustamente, visto che la gran parte del nostro export va verso la Germania e il nord Europa. E infatti la gran parte dei prodotti del nord destinati al sistema emiliano-romagnolo si ferma a Verona. Da lì i camion scendono e ricaricano con destinazione Verona da dove le ferrovie portano i prodotti al nord>.

Cosa possiamo fare?

<Dobbiamo cercare di spostare questo 'confine' da Verona a Bologna. Abbiamo appena stretto un accordo con un operatore tedesco che controlla cinque terminal intermodali nel cuore della Germania e dal 2010 cominceremo a promuovere nuovi treni. E dimentichiamo che l'asse Bologna-Verona è al cuore corridoio uno, quello che deve collegare Palermo con Berlino...>.

Interporto, sembrava un azzardo, fu una scelta felice

BOLOGNA, la città più a sud del nord e più a nord del sud. Questo proprio per la sua felice posizione geografica che ne fa il baricentro naturale degli scambi tra il nord industriale e il sud agricolo: non a caso, quando i trasporti erano in gran parte su ferrovia, il mercato ortofrutticolo bolognese era uno dei più importanti d'Italia. E ancora non a caso, trovandosi al centro della rete autostradale e ferroviaria italiana, Bologna è una vera e propria capitale della logistica. E' per questo che negli anni '70, per la precisione nel 1971, è nato a San Marino di Bentivoglio, l'Interporto. L'ideazione e la realizzazione di questa infrastruttura nasce proprio in quel clima di impegno di tutte le maggiori forze politiche e di buona collaborazione tra enti pubblici ed operatori privati. In quegli anni vengono progettati e avviati i lavori della tangenziale, dell'aeroporto, del centro agroalimentare, del Centergross e del quartiere fieristico. <La Camera di commercio è stata presente fin da subito nella società dice il presidente della Mercanzia, Bruno Filetti nella convinzione che l'Interporto avrebbe potuto, come poi ha fatto in tutti questi anni, contribuire a promuovere una nuova cultura della logistica, intesa come motore di svilup-

po e cuore del sistema economico locale e regionale>.

L'Interporto nasce, quasi in sordina, il 22 giugno 1971 per iniziativa di Camera di commercio, Comune e Provincia e delle associazioni degli autotrasportatori e si chiama 'Autoporto Bologna Spa'. Diventerà Interporto solo due anni dopo.

Il primo decennio, fino al '79, se ne va per la fase progettuale, che parte dall'aumento di capitale della società e dalla scelta del luogo, San Marino di Bentivoglio, tra i Comuni di Bentivoglio e di San Giorgio di Piano. La scelta è motivata da due ragioni fondamentali: la disponibilità di grandi spazi e la vicinanza della ferrovia Bologna Padova e facilmente collegabile alla rete autostradale: la vicinanza con il Centergross facilitava la funzione del trasporto di merci per il commercio all'ingrosso. Il '79 termina con l'ingresso delle Fs nella società.

Il secondo decennio vede delinearsi concretamente il volto dell'Interporto. Nel maggio dell'86 si realizza il trasferimento degli uffici doganali da Bologna nell'Interporto e l'anno successivo è la volta dell'insediamento dei magazzini generali. Il 1990 è l'anno storico per i pionieri dell'integrazione modale

e del trasporto combinato strada-rotaia. Il Parlamento vara infatti una legge, la 240, che contiene provvedimenti finanziari a favore degli interporti. L'intervento dello Stato e, in seguito, della Regione Emilia Romagna con una sua legge, consente di procedere più rapidamente alla realizzazione del secondo lotto dell'Interporto, mentre l'area nord ovest viene ufficialmente inaugurata nella

primavera del '91. Gli anni successivi vengono dedicati al consolidamento dell'iniziativa, alla ridefinizione dei compiti, all'introduzione delle nuove tecnologie, in particolare l'information technology, snodo fondamentale, nel primo decennio del nuovo secolo per consentire l'inseminazione tecnologia della old economy, prima fra tutti la logistica e il sistema trasporti. •

