

IL FUTURO DELLA LOMELLINA

Polo logistico, a Mortara è già business

Si attende solo il collegamento ferroviario. Astolfi: «Contatti con molte aziende, anche straniere»

MORTARA. Parlandone Andrea Astolfi, l'amministratore delegato, guarda lontano. Ma neanche tanto, perché sarà solo la fine dell'anno quando il più grande investimento mai fatto in Lomellina uscirà da un progetto ambizioso per diventare realtà. A poche centinaia di metri dalle ultime case di Mortara, a ovest, verso Castello d'Agogna, sta per concludersi la realizzazione del Polo logistico integrato, circa 600.000 metri quadrati destinati a collegare il trasporto su rotaia a quello su gomma e viceversa.

E in più a permettere alle aziende di gestire l'immagazzinamento, la distribuzione e addirittura la «manipolazione» delle proprie merci.

Da tre anni al timone dell'iniziativa, che mette 100 milioni di euro sul conto delle opere, è un Andrea Astolfi che non nasconde la propria soddisfazione. Avvocato, docente di Diritto commerciale all'ateneo pavese, Astolfi è stato indicato dalla Fondazione Banca del Monte di Lombardia, che con il 99% della quota azionaria è al centro della Polo logistico S.p.A., mentre alla presidenza siede Mario Arcelloni, sindaco di Robbio, succeduto al vallesse Roberto Bisoglio (vicepresidente è Ferdinando Crovace, consigliere d'amministrazione della Fondazione al pari di Astolfi).

«L'investimento per il terminale — spiega Andrea Astolfi — è da ritenersi concluso tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009. Diciamo che aspettiamo soltanto il collegamento ferroviario con la Rete ferroviaria italiana. Per quanto riguarda la logistica vi sono già alcuni contatti con aziende, anche straniere, che troveranno in questo spazio una opportunità di lavoro e sviluppo. Anche se è chiaro che la principale beneficiaria dall'investimento resta di certo la Lomellina».

L'enorme area alle porte di Mortara funzionerà in pratica in due direzioni. La cosiddetta «intermodalità» che è il collegamento e l'utilizzazione della rete ferroviaria per avvicinare le merci ai punti di smistamento. Vale a dire collegare rotaia a gomma. Mentre la «logistica» è rappresentata dall'offerta di spazi per immagazzinare e trasformare le merci, veri e propri capannoni, a misura di cliente, dove i treni entreranno direttamente, saranno scaricati del loro contenuto che potrà essere stoccato in maniera opportuna, oppure destinato alla distribuzione in modo più dettagliato, oppure ancora trasformato per essere utilizzato successivamente.

Ed è forse quest'ultimo il caso più interessante sul piano dello sviluppo locale, perché proprio una parziale trasformazione delle merci in transito costituirà la più vantaggiosa ricaduta sul territorio.

«L'Italia — continua il professor Astolfi — sappiamo essere particolarmente carente sul piano delle alternative al trasporto su gomma, cioè ai veicoli che viaggiano sulle strade. Non per nulla la Regione Lombardia ha finanziato il progetto con 9 milioni di euro a fondo perduto, perché questo significa anche alleggerire il traffico pesante. Siamo di fronte a un investimento che è tecnologicamente molto avanzato e che vuole coniugare l'obiettivo di creare ricchezza con il rispetto del territorio. Sarà il più moderno e il meno invasivo possibile».

Per tener fede a queste «linee ispiratrici» la società si è impegnata con oltre un milione e 300.000 euro di investimento per il verde, che all'interno del Polo occuperà ben 180.000 metri quadrati, una dimensione largamente superiore agli standard di legge, tanto da siglare una convenzione con l'Istituto di Botanica dell'università di Pavia. Un grande spazio dove si lavora, circondato da un vero «casco verde» che proteggerà l'ambiente. Un esempio per tutti è il canale che sarà costruito appositamente per far defluire le acque bianche, quelle delle piogge, nel torrente Agogna, che da Castello transita verso Olevano, a un paio di chilometri di distanza, nel bel mezzo del-

Insedimento a misura di ambiente: 180mila metri quadri saranno destinati al verde

l'Eldorado delle risaie.

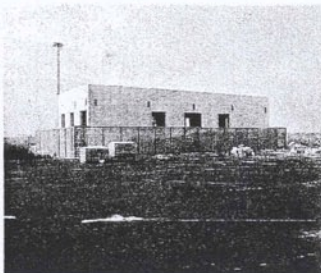
«Un enorme impegno — aggiunge Andrea Astolfi — riguarda poi le infrastrutture collegate, per permettere alla rete viabilistica di supportare gli operatori che faranno riferimento al Polo di Mortara. Importanti le realizzazioni di Regione, Provincia e Rete ferroviaria, ma è giusto ricordare che la stessa società del Polo integrato si farà carico di al-

largare il tratto di sede stradale che collega Mortara a Tormello, per poi proseguire anche verso la rete autostradale. Un'opera che si racconterà alla circoscrizione di Tormello e alla futura rotonda presso l'ospedale Asilo Vittoria di Mortara, decisa dal Comune».

Poi resta la parte ferroviaria con i tre binari che dalla linea Mortara-Casale si staccheranno per entrare tra i capan-

noni modernissimi che sorgeranno nei pressi del centro direzionale che già fa bella mostra di sé. Capannoni spesso «a misura di proprietario», cioè realizzati secondo le richieste specifiche di chi a Mortara invierà, su gomma o su rotaia, i propri prodotti, pronti per essere avviati al mercato. Sembra un sogno, ma resterà tale solo per sei mesi.

Giovanni Rossi



Andrea Astolfi amministratore delegato del Polo logistico e a sinistra uno dei capannoni

Ecco la società di gestione del terminal intermodale

La missione di «Pimo» è lo scambio gomma-ferro

MORTARA. Si chiama Pimo, vale a dire Parco intermodale di Mortara, ed è la maggiore novità ed anche l'ultima arrivata nella struttura di realizzazione e gestione del Polo integrato che sorgerà alle porte del capoluogo lomellino. La «P.I.M.O. srl» è la società di gestione del terminal intermodale di Mortara costituita lo scorso 6 giugno. Socio di maggioranza, con una quota del 51%, è la Polo Logistico Integrato di Mortara S.p.A., a sua volta costituita per il 99% dalla Fondazione banca del Monte di Lombardia.

Nella restante, minima, parte confluiscono le partecipazioni di Comune di Mortara, Provincia, Cipal (Consorzio intercomunale per lo sviluppo dell'alta Lomellina) e Camera di commercio di Pavia.

Nella Pimo, siedono: Cemati, società partecipata dalla Rfi Cargo (ex Ferrovie dello Stato) e Hupac, che detiene una quota del 25%, e aporrà la propria esperienza di soggetto

organizzatore e gestore del trasporto combinato strada-rotaia; l'olandese Den Hartogh, operatore logistico specializzato nella filiera industriale chimica e, Argo Finanziaria, appartenente al Gruppo Gavi, che possiedono il 14% e il 10% del capitale sociale.

Pimo si propone di promuovere il trasporto ferroviario delle merci attraverso lo scambio gomma-ferro, nonché lo sviluppo economico e la crescita occupazionale nell'area mortarese e Lomellina. Nella fase iniziale, nel periodo 2009/2013, è previsto un traffico giornaliero minimo di quattro coppie di treni a fronte di una potenzialità massima di nove coppie di treni al giorno. Con Rfi, Rete ferroviaria italiana, verrà stipulata una convenzione per le modalità di allaccio alla stazione di Mortara. Nodo già importante essendo posto sulle direttrici per Milano, Novara, Alessandria, Vercelli, Pavia, Casale.

«Vale la pena di chiarire — spiega Andrea Astolfi, amministratore delegato della Polo integrato S.p.A. e presidente della Pimo — che quando la Fondazione Banca del Monte si impegnò in questa realizzazione decidemmo di modificare lo statuto, per dare ai soci criteri di rappresentatività non limitati alle ripartizioni strettamente numeriche della quota societaria. Ci impegnammo cioè a valorizzare la partecipazione degli enti locali coinvolti». Non possono sfuggire le partecipazioni «eccellenti» nella neonata srl. In primo luogo quella della Rete ferroviaria italiana, attraverso Cemati, che ha indicato nell'ingegner Francesco Materni l'amministratore delegato della società. Un coinvolgimento che significa creare un sistema di «vasi comunicanti» tra attori che nell'impresa ricoprono ruoli di protagonisti.

Discorso analogo per il Gruppo Gavi, con esperienza di primo piano nella rete autostradale italiana, ma soprattutto indicato come costruttore della futura autostrada Broletto-Pavia-Mortara-Vercelli. Infrastruttura forse indispensabile al polo mortarese, certamente importante per far supportare alla attuale rete viabilistica l'impatto di un polo mortarese giunto a pieno regime, cioè datato 2013.

Di certo la nascita di Pimo segna l'affacciarsi di quelle competenze che sono state la richiesta immediata per una gestione manageriale dell'iniziativa, quella voluta da Aldo Poli, presidente dell'Ascom pavese, quando per la prima volta espresse interesse della Fondazione Banca del Monte (sempre da lui presieduta) per l'investimento in Lomellina e da Andrea Astolfi, poi, quando accettò la «gatta da pelare» per dirla in lomellino stretto.

In questo senso il bagaglio di conoscenza degli olandesi della Den Hartogh è una garanzia a tutto tondo.

Se poi ci si prende la briga di guardare sulla cartina geografica la posizione del Polo mortarese rispetto al Sempione, in direzione Svizzera, o a Modane, verso la Francia, e poi ancora al porto di Genova ci si accorge che chi ha scommesso sulla Lomellina ha guardato lontano e probabilmente ha visto giusto. (g.r.)