

UN PARCO INTERMODALE A MORTARA

In Lomellina sta per nascere un centro di 600 mila mq. Vuole realizzare una perfetta integrazione tra logistica e intermodalità, cui dedica una superficie di oltre 100 mila mq

di Pietro Vitale

Inserito nel Corridoio 5 della rete europea dei trasporti, il parco logistico intermodale di Mortara è ubicato in una posizione nodale: al centro di importanti direttrici stradali, ferroviarie e aeroportuali, all'interno del triangolo industriale Milano-Genova-Torino e al crocevia di numerosi distretti industriali. Punta a realizzare una perfetta integrazione tra intermodalità e logistica. Provisto di un terminal ferroviario e di aree preposte a insediamenti per la gestione dei flussi merci, il parco è localizzato esternamente al nodo ferroviario internazionale concentrato sugli assi dei valichi e la sua connessione con il sistema portuale ligure. Il sistema territoriale lombardo va riferito alle logiche del rafforzamento delle direttrici ferroviarie, sia nord, attraverso la cerchia Como-Lecco (Bione-Maggiasco) Bergamo, sia sud, dove un ruolo strategico assume il nodo di Pavia-Mortara, nel quadro anche di un raddoppio della linea ferroviaria Milano (F. Genova)-Mortara.

LA POSIZIONE

Si delinea pertanto un modello tendenziale "a rete", fondato sull'articolazione di una varietà di sistemi locali. Tale modello implica domandare la presenza di interconnessioni e di mobilità. Questi problemi sono accentuati dalla funzione che la regione Lombardia svolge nel quadro internazionale, come naturale territorio-cerniera lungo alcune fondamentali direttrici longitudinali e trasversali

per i traffici Nord-Sud ed Est-Ovest, che pongono la regione in una situazione di "snodo" relativo, ma con una rete infrastrutturale che si rivela ormai al limite della congestione.

L'area della Lomellina, nel quadro anche della sua collocazione all'interno della macro-area logistica del Nord-Ovest, assume pertanto una posizione di "cerniera" tra lo sviluppo internazionale incentrato sugli assi dei valichi e la sua connessione con il sistema portuale ligure. Il sistema territoriale lombardo va riferito alle logiche del rafforzamento delle direttrici ferroviarie, sia nord, attraverso la cerchia Como-Lecco (Bione-Maggiasco) Bergamo, sia sud, dove un ruolo strategico assume il nodo di Pavia-Mortara, nel quadro anche di un raddoppio della linea ferroviaria Milano (F. Genova)-Mortara.

L'INTERMODALITÀ

Il terminal intermodale è stato concepito interpretando le più recenti esperienze europee. Interessata un'area di oltre 100 mila mq e la sua progettazione punta a garantire un esercizio strettamente integrato tra linea, stazione di Mortara e impianto del parco logistico intermodale. Le soluzioni tecnologiche adottate (elettrificazione sia di una tratta della linea Castagnole L.-Asti-Mortara per circa 850 metri dalla stazione di Mortara che dei tratti ferroviari intermediali, compresa la radice di modulo operativo intermodale; modifica all'impianto di segnalamento ACEI di Mortara) permetteranno, in

particolare, l'arrivo/partenza dei convogli direttamente dal terminal, con benefici in termini di gestione delle manovre e adempimento delle procedure tecnico-amministrative. Di fatto il terminal intermodale del parco logistico sarà parte integrante della stazione di Mortara e, quindi, in diretta connessione con la rete nazionale fondamentale (linea Alessandria-Mortara-Novara e direttrici transpine del Sespione e di Modane).

La produttività terminalistica massima, data da un modulo di tre binari della lunghezza di 630 metri e un settore di appoggio con quattro fasci di binari elettrificati, ulteriormente potenzialmente e raccordiabili, è stimata in nove coppie di treni giornalieri. È previsto l'utilizzo di gura a portale a vite di corsa fissa ed è stata disposta la costruzione del sistema di fondazioni fin dal primo lotto realizzativo.

IL PROGETTO

Il parco logistico intermodale di Mortara è una realizzazione della Polo Logistico Integrato di Mortara SpA, di cui la Fondazione Banca del Monte di Lombardia nel 2004 ha acquistato la partecipazione di maggioranza. Il capitale sociale residuo è suddiviso in parti uguali tra la Provincia di Pavia, la Camera di Commercio di Pavia, il Comune di Mortara e il Cpisal.

Consorzio intercomunale, piano sviluppo alla Lomellina. Si estende su di una superficie complessiva di 600 mila mq, che si articola in due settori ferroviario-intermodale e logistica. Distribuita su due comparti, uno a est e l'altro a sud-ovest dell'area intermodale, su una superficie complessiva di circa 320 mila mq, l'area logistica si presenta come interessante opportunità insediativa:

I numeri del parco

Area complessiva
m² 592.418
Area di ampliamento
m² 90.778
Area fasce di rispetto stradale e ferroviario
m² 18.140
Superficie territoriale
m² 483.500
Area intermodale
m² 103.600
Superficie comparto logistico
m² 320.620
di cui comparto est
m² 74.485

di cui comparto sud ovest
m² 246.135
Area di pertinenza centro direzionale
m² 2.475
Area servizio mezzi
m² 5.345
Area destinato alla viabilità
m² 10.705
Area standard recuperata in piano
m² 80.755
di cui a verde m² 26.740
di cui a parcheggi
m² 14.015

le soluzioni saranno messe a punto in funzione delle esigenze di mercato e utilizzatori.

SERVIZI E AMBIENTE

Le aree adibite a verde sono un qualificante attributo del progetto con un'estensione di oltre 130 mila mq, a testimonianza di una precisa ricerca di compatibilità con l'ambiente e la pianura lomellina. Un'attenzione specifica è stata, infatti, posta all'inserimento paesaggistico e alla sistemazione del verde con diffuse piantumazioni di vegetazioni autoctone, in piena coerenza con la denominazione di parco. Il terminal intermodale inoltre si conforma pienamente alla recente normativa della Regione Lombardia in tema di protezione della falda acquifera.

Il parco sarà dotato di un centro direzionale che ospiterà servizi per imprese e servizi generali, oltre che una struttura alberghiera e servizi alle persone (bar-tavola calda, mensa e albergo). Tra i servizi offerti si sottolinea l'elevata informatizzazione delle attività nella logica di un sistema "aperto" alle relazioni internazionali. I lavori sono stati avviati ed è prevista l'attivazione dell'impianto per la fine del 2008.

I lavori dovrebbero terminare per la fine del 2008; il parco ospiterà anche un centro direzionale

