

PARCO DI MORTARA GESTIONE A "P.I.MO"

Socio di maggioranza è Polo Logistico Integrato di Mortara SpA; presenti pure Cemat, Den Hartogh e Argo Finanziaria (gruppo Gavio).

di **Giuliana Settembrini**

Procedono i lavori per la realizzazione del parco logistico intermodale di Mortara partiti nel 2005. Oggi è già operativo il centro direzionale; a breve saranno completate le opere di urbanizzazione civili e idrauliche dell'area ferroviaria ed entro l'autunno è prevista la conclusione dei lavori inerenti le strutture a servizio dell'intermodalità, l'officina di servizio ai mezzi e le opere di armamento ferroviario interne. Entro l'inverno è atteso il primo treno e, a breve, l'avvio della logistica. L'interporto prevede infatti, accanto al terminal intermodale, aree preposte a insediamenti per la gestione dei flussi di merci. A est e a sud-ovest dell'area intermodale saranno distribuiti i magazzini, realizzati in funzione delle richieste degli utilizzatori. Oltre alla localizzazione strategica e ai servizi dell'interporto, un elemento di interesse per imprese, spedizionieri e vettori è

rappresentato dalla possibilità di realizzare magazzini raccordati ma, soprattutto, personalizzati. Una volta realizzati, verranno dati in affitto, ma non è esclusa la cessione di terreni da destinare alla logistica.

La gestione del terminal andrà a "P.I.MO" ovvero "Parco Intermodale di Mortara", società costituita lo scorso mese di giugno. Socio di maggioranza, con una quota del 51%, è la Polo Logistico Integrato di Mortara SpA. Gli altri soci sono Cemat (società partecipata da FS Cargo e Hupac), che detiene una quota del 25% e apporterà il proprio know how di soggetto organizzatore e gestore del trasporto combina-

to strada-rotaia; l'olandese Den Hartogh, operatore logistico specializzato nella filiera industriale chimica e Argo Finanziaria, appartenente al gruppo Gavio, che possiedono rispettivamente il 14% e il 10% del capitale sociale. P.I.MO. 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 in Lomellina. Nella fase di start up (2009-2013) è previsto un traffico giornaliero minimo di quattro coppie di treni/giorno a fronte di una potenzialità di nove coppie. Con RFI verrà stipulata una convenzione per le modalità di allaccio alla stazione di Mortara.

A est e a sud-ovest dell'area intermodale saranno realizzati i magazzini, da cedere per lo più in affitto

Le infrastrutture presenti all'interno del parco costituiscono un valore aggiunto per l'interporto che si colloca in un quadro favorevole: accessibile sia d'Oltralpe, sia dal sistema portuale ligure, sarà facilmente raggiungibile grazie alla connessione diretta alla prevista autostrada Broni-Pavia-Mortara, al raccordo autostradale A26/A4 Santhià-Stroppiana, alla ex SS494 e alla ex SS596, della quale è in programma l'ampliamento. Prossimo a Milano, il nodo di Mortara è destinato a rivestire un importante ruolo strategico, anche grazie al raddoppio della linea ferroviaria Milano (P. Genova)-Mortara. ■

