

HUB INTERMODALI E SVILUPPO STRATEGICO

MORTARA si candida a GATEWAY EUROPEO



Foto Daniela Scherret, Giornale Il Ticino - Pavia

■ Antonio O.Ciampi

Mortara stringe i tempi per inserirsi a pieno titolo nel sistema logistico intermodale e si candida quale "ponte" tra i porti liguri e l'Europa. Il ruolo della Regione Lombardia nell'ambito del progetto Transitecs



A lato un momento del Convegno tenutosi recentemente presso l'Interporto di Mortara nel corso del quale si è fatto il punto sullo sviluppo dell'infrastruttura e sullo stato di avanzamento del progetto Transitecs. Secondo Andrea Astolfi, ad del Polo Logistico Integrato, "l'obiettivo è di arrivare a regime a 9-13 coppie di treni/giorno"

L'occasione era di fare il punto sulla situazione del Polo di Mortara ad un anno dalla sua inaugurazione (vedi box), ma il convegno "Interporto di Mortara: "Gateway pilota" tra l'Europa e il Mar Ligure" tenutosi presso le strutture interportuali ha assunto una connotazione più ampia, ossia quella di un potenziamento delle attività nel quadro di uno sviluppo capace di coniugare l'iniziale vocazione intermodale con le attività logistiche (vedi "Intermodali si nasce, logistici si diventa" - Il Giornale della Logistica - marzo 2011 - NdR).

Non poteva mancare l'opinione di indirizzo del Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Bartolomeo Giachino che ha ricordato come in Europa la congestione del traffico pesi per l'1% del PIL ma in Italia questo costo salga al 2% e ha introdotto l'idea di un Fondo Rotativo per la Logistica da finanziare con un piccolo prelievo sui traffici. Giachino ha spiegato come una piccola tassazione di un centesimo su ogni container o vagona permetterebbe allo Stato di finanziare, attraverso quella che potremmo

"Il sistema logistico lombardo conta 18.000 imprese, 120.000 addetti, per un fatturato di oltre 10 miliardi di Euro"

Carlo Vaghi - Cestec

chiamare una sorta di Cassa Depositi e Prestiti, la logistica nazionale. Comunque non ci è sembrato che gli operatori presenti al Workshop fossero d'accordo, vista l'attenzione sui costi delle aziende.

Giachino ha ricordato anche come l'Italia sia il Paese con il maggior numero di veicoli e il minor sistema stradale, "anche perché dal '75 non si costruiscono più autostrade" e come "il Piano della Logistica sia quasi tutto a costo zero e, se avrà successo, potrà incrementare dello 0,5% il PIL di un'Italia che cresce dell'1% annuo."

Obiettivo a breve termine

Andrea Astolfi, ad del Polo Logistico Integrato ha anticipato come

l'obiettivo dell'Interporto sia di "arrivare a regime a 9-13 coppie di treni al giorno" favorito dalla posizione strategica all'intersezione del Corridoio Genova - Rotterdam da un lato e Lisbona - Kiev dall'altro, sotto la spinta di una sempre più attiva collaborazione con i porti liguri, in particolare Savona "coerentemente alle linee di sviluppo del progetto europeo Transitecs (Transalpine Transport Architects, finanziato dal programma di cooperazione transnazionale Spazio Alpino 2007-2013 - Nda) che si propone di promuovere il trasporto intermodale gomma-ferro attraverso l'individuazione di progetti-pilota di collegamento tra Italia, Austria e Germania." Per quanto concerne l'Italia il progetto ha definito due

"azioni pilota" finalizzate all'avvio di nuove relazioni di trasporto intermodale ferro-gomma, vale a dire la tratta tra Lombardia e Baden Württemberg / Baviera da un lato e tra Lombardia e Austria / Est Europa dall'altro.

In tale strategia la Regione Lombardia ha individuato nell'interporto di Mortara, sviluppato nel Piano

dell'intermodalità regionale e terminal di recente realizzazione nel territorio lombardo, il "gateway strategico" per l'intermodalità. L'obiettivo è contribuire ad incrementare la competitività delle imprese di trasporto e logistica tramite il coinvolgimento di associazioni di categoria, operatori di trasporto intermodale, operatori



A poco più di un anno dall'inaugurazione del T.I.MO. (Terminal Intermodale di Mortara) il traffico verso l'Olanda è passato da tre coppie di treni/settimana ad un treno giornaliero con un livello di saturazione del 97%. Prossimi obiettivi: sviluppo dell'attività intermodale e delle aree destinate alla logistica



Foto Daniela Scherrer, Giornale Il Ticino - Pavia

Per Bartolomeo Giachino, Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la congestione del traffico pesa per l'1% del PIL ma in Italia questo costo sale al 2%. Il Piano della Logistica "se avrà successo potrà incrementare da solo il PIL nazionale dello 0,5%"

logistici, camere di commercio e istituzioni.

Come ha rilevato l'Assessore al Commercio, Turismo e Servizi della Regione Lombardia Stefano Maullu, "la Lombardia movimentata circa 400 milioni di tonnellate di merci/anno e rappresenta la principale area di origine e destinazione italiana e una delle più importanti in Europa. Il trasporto su gomma rappresenta il 90% del totale, mentre quello su ferro (6%) viene svolto per i 2/3 con il sistema intermodale, attraverso 17 terminal regionali attivi."

Ma come ricorda Maullu, ci sono aspetti positivi e aspetti più delicati: "la struttura organizzativa del settore logistico vede una prevalenza di piccole imprese, con meno di 10 addetti e un gran numero di imprese individuali. Oltre il 90% di queste piccole e piccolissime aziende si colloca nel settore dell'autotrasporto". Questo, dice Maullu, quando "la Lombardia realizza più del 70% dell'import-export, con circa il 30% delle imprese logistiche italiane."

Un progetto pilota

La politica a livello nazionale e a livello europeo da anni privilegia, almeno a parole, il trasporto su ferro per decongestionare le linee di traffico stradale e potenziare quello ferrato.

Per questo, ha rilevato Astolfi, le numerose convergenze dei programmi di sviluppo portati avanti da T.I.M.O. (Terminal Intermodale di Mortara) con gli obiettivi del progetto Transitects, lo hanno indicato come sede di uno dei progetti pilota per lo sviluppo di un traffico intermodale non accompagnato fra i porti liguri (in particolare Savona), e il Nord Europa. Un progetto fondato su basi concrete dal momento che la relazione ferroviaria verso Germania/Olanda è già attiva e che a ottobre è stato firmato un protocollo d'intesa fra T.I.M.O. e Autorità Portuale di Savona per sviluppare servizi di shuttle ferroviario fra le due strutture.

A giugno si è avuto l'avvio di 4 coppie a settimana di treni fra Vado

già fornisce la manovra sia a Savona che a Mortara. Proprio Savona, che per location e potenzialità, potrebbe essere fattivamente al centro del progetto, ha confermato il pieno interesse a partecipare: il Presidente dell'Autorità Portuale, Rino Canavese, ha confermato l'acquisto di 4 locomotive elettriche e la programmazione di relazioni fisse su Rivalta Scrivia, Mortara e Mondovì per "sgomberare rapidamente le banchine a mare."

L'obiettivo degli organizzatori del progetto Transitects è di "utilizzare questo primo shuttle per dimostrare la fattibilità e la convenienza di un sistema più ampio di collegamenti



Foto Daniela Scherrer, Giornale Il Ticino - Pavia

Secondo Carlo Vaghi "il progetto Transitects ha lo scopo di promuovere l'incontro tra domanda e offerta e la partnership tra i terminali"

e Mortara per il trasporto di tank containers con materiale chimico che, giunti al T.I.M.O., vengono per la maggior parte trasbordati per proseguire sui treni verso il Benelux e l'area della Ruhr (da settembre 2011). Anche questi nuovi treni saranno gestiti da Shuttlewise (che dal Novembre 2009 offre il servizio Mortara - Rotterdam e dall'aprile 2010 lo ha esteso a Venlo, e che dal 18 marzo scorso ha avviato un nuovo servizio trisettimanale tra Rotterdam e Venlo con prosezioni per Pomezia, Nola e Bari), mentre la trazione sarà affidata a Serfer, che

fra i porti liguri e la Germania, in particolare le aree del Sud-Ovest come il Baden-Wurtemberg i cui rappresentanti politici ed economici hanno espresso già in diverse occasioni il loro interesse a puntare sulle strutture portuali liguri per gestire anche il previsto aumento del flusso delle loro esportazioni verso il Far East e il Nord Africa" conferma Davide Muzio, Consigliere di T.I.M.O. srl.

"Il progetto non finanzia nuovi collegamenti, ma ha lo scopo di promuovere l'incontro fra domanda e offerta e la partnership fra i ter-

minali" ha ricordato Carlo Vaghi, Project Manager di Transitects, che ha ricordato come "a Mortara il terminal è in esercizio prima ancora delle strutture logistiche e l'area sarà presto dotata di ottimi standard di accessibilità stradale (autostrada regionale Broni-Mortara)".

Ci sono stati anche incontri fra l'Autorità portuale savonese e quelle di Genova e La Spezia con operatori e potenziali clienti europei. Lo scorso marzo i porti liguri sono stati a Stoccarda dove hanno incontrato oltre 100 compagnie e stakeholders della Germania meridionale (Baden-Wurtemberg e Baviera).

Lo ha confermato Holger Bach, direttore del cluster logistico Wirtschaftsforderung Region Stuttgart GmbH che ha ricordato come la distanza del trasporto tra Ulm e il canale di Suez via Hamburg sia

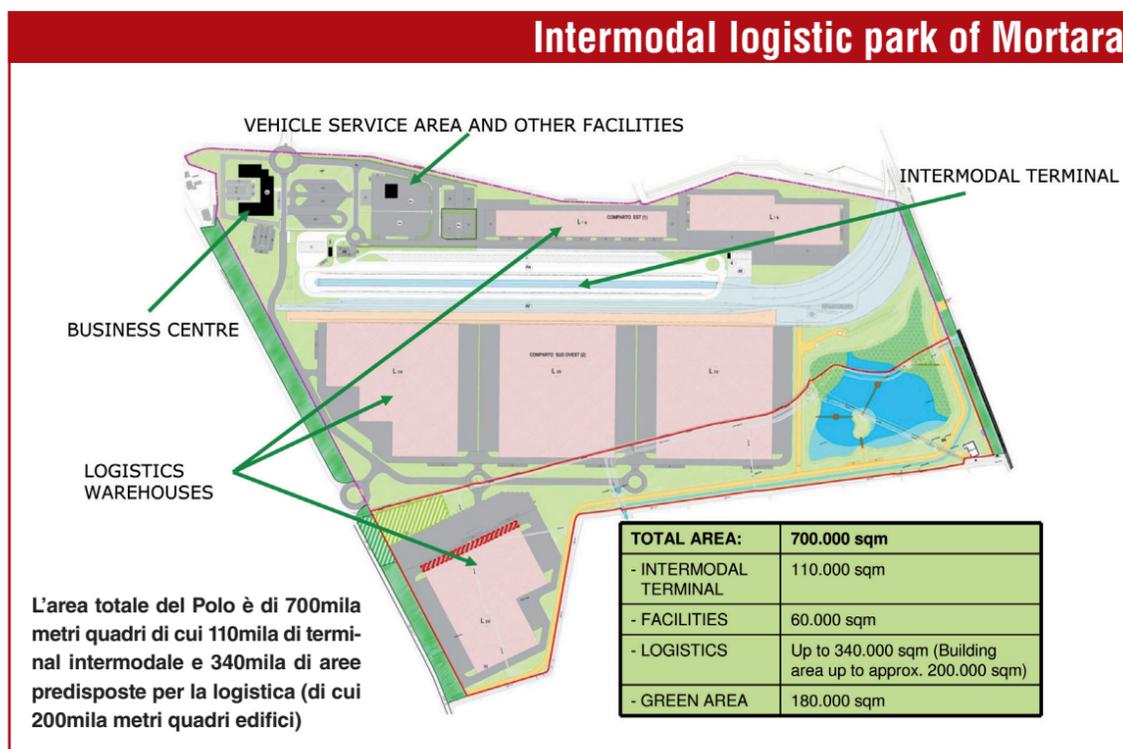
Il Polo di Mortara

Il quadro presentato a Mortara, nel corso del Convegno 'Interporto di Mortara: Gateway pilota tra l'Europa e il Mar Ligure' è positivo: a poco più di un anno dalla inaugurazione del T.I.M.O. Terminal Intermodale di Mortara, il traffico verso l'Olanda (Venlo e Rotterdam) gestito da Shuttlewise è passato da tre coppie di treni a settimana ad un treno giornaliero (5 settimanali) con un livello massimo di saturazione dei treni (siamo su una media del 97%).

T.I.M.O, costituita il 6 giugno 2008, è oggi controllata al 71% dal Polo Logistico Integrato di Mortara SpA (a sua volta partecipato da Fondazione Banca del Monte di Lombardia, Provincia di Pavia, Comune di Mortara, CIPAL - Consorzio Intercomunale Piano Sviluppo dell'Alta Lomellina e CCIAA di Pavia), al 15% da Argo Finanziaria e al 14% da Den Hartogh. È inoltre prevista la costituzione di una società di gestione della logistica, nella quale la Polo Logistico Integrato di Mortara SpA deterrà, all'inizio, il 100% del capitale ma sarà disposta, in prospettiva, anche a collocare sul mercato parte delle quote.

L'area totale è di 700.000 mq, di cui 110.000 mq di terminal intermodale, 60.000 mq di 'facilities', oltre 340.000 mq di aree logistiche (di cui circa 200.000 di edifici) e 180.000 mq di area verde. Obiettivo fra il 2011 e il 2012 è di arrivare a tre coppie di treni/giorno, 14 coppie/settimana e 45.000 ITU (Unità di Trasporto Intermodale)/anno. La capacità totale del terminal intermodale è di 9 coppie di treni/giorno (con gantry cranes) e di 150.000 ITU/anno.

“Progetto pilota per lo sviluppo del traffico intermodale”



di 746 km via treno e 6.445 km via mare, mentre il transito Ulm, Genova, Canale di Suez non superi i 770 km su rotaia ed i 2.606 via mare; fra l'altro con una drastica riduzione di CO₂ (-41%), polveri sottili etc

Il Prof. Rocco Giordano dell'Università di Salerno ha ricordato la posizione strategica di Mortara al di fuori dell'intasato nodo di Milano, ma anche come l'attraversamento delle Alpi su gomma costi al Paese 1.500 milioni di euro/anno, dovuti alle limitazioni e ai divieti (ad esempio per il passaggio in Svizzera) e come il polo logistico pavese possa rappresentare una porta logistica esterna di accesso all'area Expo 2015: "un progetto di telematica applicata integrato con il programma dei servizi dell'area logistica di Mortara consente un instradamento dei flussi sulle diverse aree di sviluppo dell'area milanese e una forte relazione con le attività di distribuzione urbana delle merci". Si associa Aldo Brevi, General Manager di Den Hartogh, che cita il vantaggio dei ridotti tempi morti di accesso al terminal rispetto ai tradizionali grandi centri intermodali. ■