

SVILUPPO & INTERMODALITÀ

Pare che i vertici della società si sarebbero fatti vivi prima dell'estate scorsa

EQUILIBRI SOCIETARI DA MANTENERE

Il nodo da sciogliere sarebbero le quote da cedere all'azienda tedesca. La Polo Logistico Spa, starebbe infatti valutando accordi e strategie da mettere in campo, per mantenere la maggioranza delle quote, senza dover rinunciare a preziosi "partner"

ACCORDI CON LA FERROVIE A PASSO DI LUMACA

L'unico intoppo è rappresentato dai ritardi, causati dalla burocrazia, per ottenere dalle Ferrovie dello Stato i permessi per realizzare il cavalcavia in prossimità della frazione di Casoni di Sant'Albino e lo spostamento del cavo Zermagnone

La Kombiverkehr, grande multinazionale della logistica, ha preso contatti con la Pimo per entrare nella gestione

Polo Logistico: il colosso tedesco bussava alla porta

Il nodo da sciogliere sarebbe il numero di quote da cedere alla società di Francoforte

Otto chilometri di lavori fino a Tromello

7 milioni di euro per la statale

La società Polo logistico darà un contributo di 7 milioni di euro per la riqualificazione della statale 596 dei Cairoli. In totale sono otto chilometri nel tratto compreso tra Mortara e Tromello. L'amministrazione provinciale di Pavia si è impegnata a stanziare 900 mila euro che saranno utilizzati per

gli espropri delle aree a lato della statale. L'operazione è già certa, mancherebbero solamente alcuni dettagli nel perfezionamento degli accordi tra il privato (la Polo logistica) ed il pubblico (la Provincia). Secondo i progetti, la riqualificazione della strada avrà termine nel 2010.



Anche la Kombiverkehr, il colosso tedesco specializzato nel settore della logistica, bussava alle porte di Mortara. Per ora si tratta di una semplice indiscrezione, ma sembra che le trattative tra i manager della multinazionale con varie sedi Francoforte, Amburgo e Bonn e il presidente del consiglio di amministrazione della Polo Logistico, Andrea Asfoli, proseguano a ritmo serrato, soprattutto nelle ultime settimane.

In sostanza la Kombiverkehr (in parte di proprietà della Stinnes, una consociata della Deutsche Banche) vedrebbe nel polo lomellino una sorta di nuova frontiera situata nel cuore degli scambi con l'Italia e il nord Europa. Il nodo da sciogliere sarebbe però il numero di quote da "cedere" al colosso tedesco (che tra l'altro avrebbe già rilevato il servizio per Rotterdam della Conliner).

Nel senso che attualmente la Polo Logistico Spa, starebbe valutando accordi e strategie da mettere in campo, per mantenere la maggioranza delle quote, senza dover rinunciare ad un partner così strategico come la Kombiverkehr. I vertici dell'azienda tedesca, una delle più importanti in Europa in questo settore, si sarebbe rivolta alla Polo Logistico poco prima dell'estate, chiedendo di entrare a far parte del pacchetto azionario. Per ora però tutte le bocche rimangono rigorosamente cucite e dai vertici della società è un secco "no comment". All'azienda tedesca piacerebbe la posizione del Parco Logistico che sarebbe da considerarsi strategica: inserito nel corridoio 5 della rete europea dei trasporti, il Parco si trova all'interno del triangolo industriale Milano-Genova-Torino, al centro, quindi, di importanti direttrici stradali, ferroviarie e aeroportuali. Tra l'area portuale genovese e la pianura padana, tangente al sistema logistico che si è sviluppato nel novarese e complementare alla direttrice alpina del Sempione. Riguardo

all'intermodalità, sarebbe interessante per l'azienda tedesca la prospettiva del collegamento con il traffico verso il centro e nord Europa e con la Francia, in particolare, se venisse potenziato l'asse di Lione. La richiesta del grande gruppo tedesco dovrà avere l'avvallo di tutti i partner della Pimo, la società che si occuperà della gestione dei servizi, composta da Cemaf Spa (leader nel trasporto combinato strada-rotaria), dalla olandese Den Hartogh (che opera nella filiera logistica per l'industria chimica e ASTM - Autostrada Torino-Milano Spa) e dal gruppo Gavio (leader nel settore autostradale e del trasporto merci). Nel frattempo le opere di realizzazione della più grande infrastruttura lomellina fino ad ora mai realizzata proseguono a ritmo serrato. L'unico intoppo è rappresentato dai ritardi, causati dalla lungaggine burocratica, per ottenere dalle Ferrovie dello Stato, i necessari permessi per realizzare il cavalcavia in prossimità della frazione di Casoni di Sant'Albino e lo spostamento, con la realizzazione di un "sottovia", della roggia Zermagnone dalla parte opposta della linea ferrata, rispetto ad oggi. I permessi erano già stati concessi ad inizio estate, ma pare che altri cavilli burocratici avrebbero allungato i tempi di queste due importanti opere. Particolarmente necessaria è la seconda, senza la quale non sarebbe possibile far penetrare nell'area dello scalo merci i treni provenienti dalla linea per Casale. La roggia Zermagnone si trova in mezzo tra la proprietà della Polo Logistico e la linea ferrata, compromettendo la messa in opera di un tratto indispensabile. Sarebbe quindi necessario spostare, come prevede il progetto, tramite un "sottovia", il corso della roggia al di là della ferrovia per consentire l'installazione dei binari e quindi di una corsia di collegamento con il polo logistico.

Stefano Calvi