

MORTARA: AL VIA LA COMMERCIALIZZAZIONE DEI MAGAZZINI LOGISTICI

In collaborazione con:



Il valore aggiunto dell'INTERMODALITÀ

■ A cura della Redazione

L'importanza di un polo integrato che combina intermodalità, logistica, spazi verdi e servizi: il Parco Logistico Integrato di Mortara

Per intermodalità si intende la possibilità di utilizzare, in modalità combinata, diverse tipologie di trasporto. La mobilità è uno degli elementi essenziali del vivere quotidiano: l'integrazione modale permette, infatti, di razionalizzare le possibilità di spostamento sul territorio, di creare un effetto di sinergia tra mezzi di trasporto differenti con importanti benefici economici e ambientali. In generale, i vantaggi dell'intermodalità sono molti e sono riassumibili in:

- **diminuzione** del traffico stradale
 - **ottimizzazione** della struttura e della gestione dei trasporti
 - **maggiore sicurezza** delle merci
 - **risparmio** sui costi
 - **riduzione** dell'inquinamento
 - **diminuzione** dell'incidentalità stradale
 - **minore** usura delle strade
- Secondo l'analisi **sul trasporto combinato** recentemente pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture in collaborazione con l' ISPI - Comitato per l'Istituto Superiore di alti studi per le strutture e le infrastrutture nel comparto delle costruzioni, della viabilità e dei trasporti - del Politecnico di Torino, sono complessivamente transitate nel 2009, attraverso le Alpi, 134 milioni di tonnellate di merci. È stato rilevato che tra il 1994 e il 2009 l'intermodale è passato dal

14% al 21% e che la quota modale detenuta dal trasporto su ferro è più alta per le importazioni (38%) rispetto alle esportazioni (23%), con flussi di merce da/per l'Italia per l'85% di destinazione/origine Nord Italia.

Le tipologie delle merci maggiormente veicolate tramite trasporto intermodale su distanze superiori a 500 km sono l'alimentare, il siderurgico, il chimico e il tessile. Dal punto di vista economico, la competitività del combinato terrestre, rispetto al servizio su gomma, è più vantaggiosa, qualora i traffici nelle due direzioni siano bilanciati. Si stima che sulle lunghe distanze possa arrivare a costare circa un 18% in meno, assicurando un lead time (*tempo complesso operativo - NdR*) estremamente competitivo. Il totale delle merci che arrivano o partono dai porti italiani su gomma è di circa 40 milioni di tonnellate e considerato che il vantaggio competitivo che in termini di tempi di inoltro i porti italiani hanno sugli scali del Nord Europa è di alcuni giorni, il trasporto intermodale su ferro può acquisire un considerevole segmento di domanda relativo ai flussi di merce da e per i porti. Occorre, tuttavia, considerare, in riferimento ai porti del Nord Italia, che la relativa brevità dei collegamenti terrestri, se non ben gestiti,

può esser un fattore di criticità per la crescita dell'intermodalità.

In Italia, e nello specifico in Lombardia, il Parco Logistico Integrato di Mortara si presenta come il primo interporto sul territorio lombardo in grado di combinare la logistica all'intermodalità.

Prima il terminal, poi la logistica

Contrariamente a quanto accade normalmente, è stata avviata inizialmente l'attività terminalistica per poi sviluppare la logistica. Il **Terminal Intermodale**, inaugurato a fine 2009, è gestito dalla TIMO srl (Terminal Intermodale di Mortara). Il terminal è partito con una relazione con l'Olanda, all'inizio con tre coppie di treni alla settimana per poi diventare nel tempo cinque coppie alla settimana aggiungendo una fermata al confine tra Olanda e Germania. Il terminal ha però interessanti programmi di sviluppo come sottolinea Davide Muzio, Consigliere Delegato di TIMO: "Lo start up del terminal è stata una storia di successo: nati in piena crisi economica mondiale, siamo stati capaci di più che raddoppiare i volumi di traffico in poco più di un anno e abbiamo ambiziosi programmi di crescita nel 2012 che porteranno a un ulteriore raddoppio o triplicamento. Oltre alla relazione con Rotterdam stan-

no per essere avviate una relazione con il porto di Savona-Vado con 5 coppie di treni alla settimana, realizzando così di fatto il corridoio europeo 24 detto "dei due mari", e una relazione con il nord della Germania e più precisamente con il bacino della Ruhr sempre con 5 coppie alla settimana. Abbiamo inoltre in avanzato stato di definizione altri progetti sulla Francia." Il terminal di Mortara presenta alcune caratteristiche che lo rendono particolarmente interessante per lo sviluppo di nuovi traffici: la presenza di un fascio di binari elettrificati per arrivi e partenze interno al terminal consente di conseguire importantissime sinergie e ottimizzazioni nella gestione delle manovre. Sappiamo infatti che spesso la competitività del trasporto intermodale si gioca in termini di qualità di servizio e di costi dell'ultimo miglio. Il terminal di Mortara potendo gestire internamente le manovre può offrire un servizio eccellente a costi estremamente competitivi.

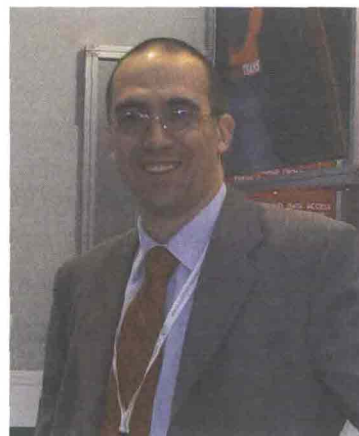
Aggiunge inoltre Muzio: "La decisione di elettrificare la radice dei binari di carico/scarico ci dà un ulteriore vantaggio competitivo: infatti ci consente di introdurre i treni o di farli partire con il locomotore elettrico direttamente dai binari operativi senza il bisogno di manovre intermedie".

GVA Redilco commercializza, in via esclusiva, le aree destinate ad uso logistico all'interno del Parco Logistico Intermodale di Mortara e sta affiancando i progettisti della proprietà nella definizione del progetto del primo magazzino logistico: 30.000 mq di superficie coperta, con doppio fronte di ribalte e adiacente lo scalo ferroviario.

"Abbiamo creduto fin da subito alla portata innovativa del Parco Logistico Intermodale di Mortara, esempio di interporto a gestione privata in Lombardia, in cui si è partiti prima dalla realizzazione delle infrastrutture necessarie alla sua funzionalità, per poi passare alla fase realizzativa dello sviluppo logistico - dichiara Alfredo Mauri,

Head of Logistics Department di GVA Redilco -. Abbiamo fatto nostri i valori su cui l'iniziativa si fonda, supportando l'importante valenza sociale che lo sviluppo ha sul territorio pavese, essendo finalizzato a migliorare la crescita economica e a ridurre l'inquinamento ambientale ed acustico che una ridotta circolazione di merci su gomma può comportare.

A testimonianza del fatto che il Polo Logistico Integrato di Mortara crede nel progetto immobiliare, oltre all'investimento sostenuto fino ad oggi, si inizieranno a breve i lavori di edificazione del primo capannone di 30.000 mq ad uso logistico di classe A di tipo speculativo". ■



Davide Muzio, Consigliere Delegato di TIMO: "Lo start up del terminal è stata una storia di successo: siamo stati capaci di più che raddoppiare i volumi di traffico in poco più di un anno e abbiamo ambiziosi programmi di crescita nel 2012 per un ulteriore raddoppio o triplicamento"

Un magazzino in un Polo

Queste le principali caratteristiche del primo magazzino logistico in progetto presso il Polo Logistico di Mortara e commercializzato da GVA Redilco:

Superficie immobile:

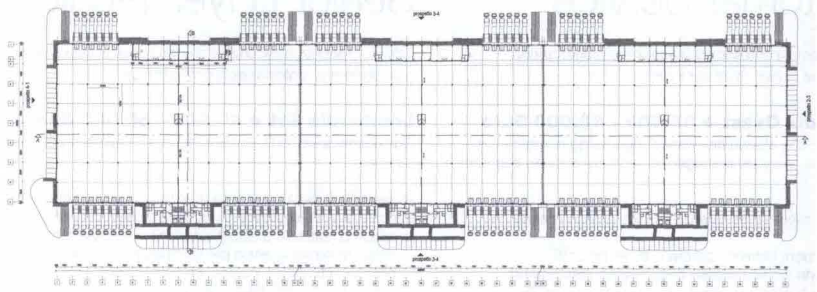
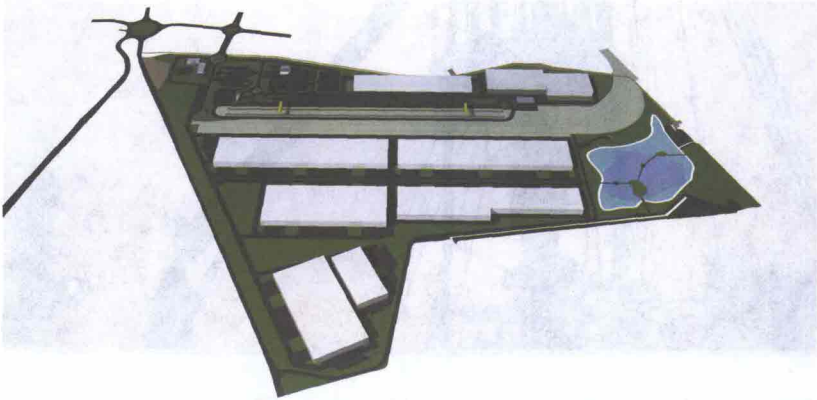
- ✓ Superficie coperta uso magazzino ca. 200.000 mq
- ✓ Superficie coperta in fase di fase di costruzione ca. 30.000 mq divisa in 6 moduli da 5.000 mq

Caratteristiche:

- ✓ Altezza utile sottotrave 12 mt
- ✓ Impianto Sprinkler
- ✓ 1 baia di carico circa ogni 800 mq

Collegamenti:

- ✓ Collegamenti ferroviari per Milano, Alessandria, Novara, Vercelli, Pavia e per i valichi/trafori del Loetschberg, del Gottardo e del Frejus
- ✓ Connessione diretta alla prevista autostrada regionale Broni - Pavia - Mortara (casello di Mortara)
- ✓ SS 494 Vigevanese, SP 211 della Lomellina e SS 596 dei Cairolì



“Abbiamo creduto fin da subito alla portata innovativa del Parco Logistico Intermodale di Mortara (a sinistra il rendering e la pianta del nuovo magazzino da 30mila mq, in basso il raccordo ferroviario) esempio di interporto a gestione privata dove si è partiti prima dalla realizzazione delle infrastrutture necessarie alla sua funzionalità per poi passare alla realizzazione dei magazzini destinati alla logistica” – dice Alfredo Mauri, Head of Logistics Department di GVA Redilco (foto)



Numeri intermodali

134: in milioni di tonnellate. Le merci transitate nel 2009 attraverso le Alpi

21%: la quota del trasporto intermodale sul traffico totale nel 2009 (nel 1994: 14%)

85%: la quota di merci gestita su ferro avente origine/destinazione il Nord Italia

Fonte: ISPI