

PICCOLI INTERPORTI CRESCONO: IL POLO LOGISTICO DI MORTARA

INTERMODALI si nasce, LOGISTICI si diventa



■ A cura della Redazione

Ci vuole coraggio a posizionare un Interporto tra i colossi di Piacenza, Tortona e Novara candidandosi a svolgere un ruolo di primo piano sia quale hub intermodale sia come punto di riferimento per l'insediamento di operatori logistici presso i nuovi magazzini in corso di realizzazione...



Foto grande: rendering del Polo Logistico integrato di Mortara, oltre 700mila metri quadri di area complessiva dedicata a sviluppo intermodale e logistica. A lato: Antonio Colnaghi, esponente della pavese Fondazione Banca del Monte di Lombardia: "Abbiamo vinto una sfida incredibile"

Il Polo Logistico di Mortara si presenta con la pacatezza di Antonio Colnaghi, esponente della pavese Fondazione Banca del Monte di Lombardia, motore dell'iniziativa e detentrica della quota di maggioranza nel Consiglio di Amministrazione: "La nostra forza – dice – è un fortissimo radicamento nel territorio e l'adozione di una politica dei piccoli passi che, dal giorno dell'inaugurazione (novembre 2009 – *Ndr*), ci ha portato a gestire sino ad oggi quattro coppie di treni a settimana sulla tratta Rotterdam – Mortara e ritorno". Il tutto grazie al coinvolgimento di enti pubblici (*vedi box*) ma anche di realtà dedite alla logistica intermodale quale il Gruppo Den Hartogh che, tramite la controllata Shuttlewise, siede nel CdA del T.I.MO. srl (Terminal Intermodale di Mortara srl), la società di gestione della struttura nel cui azionariato compare, oltre al Polo Logistico, anche Argo Finanziaria (Gruppo Gavio).

"Entro la primavera – prosegue Colnaghi – le coppie di treni sulla tratta saranno cinque. Contemporaneamente sono in fase avanzata i contatti per l'insediamento nei nostri magazzini dei primi operatori

logistici attratti dalle ottime condizioni economiche, dalla possibilità di personalizzare le strutture su misura delle loro esigenze e da una realtà locale "a misura d'uomo".

Niente male per un'entità il cui assetto societario è stato consolidato a fine 2004 e che in soli cinque anni da "prato libero" ha oggi al suo attivo un fascio intermodale (tre binari) pienamente operativo e un futuro ambizioso: "La nostra forza – spiega Colnaghi – è di non aver mai fatto il passo più lungo della gamba. Di esserci mossi con determinazione nel solco di un progetto condiviso, di aver risposto in maniera adeguata alle aspettative degli operatori: i nostri treni viaggiano senza intoppi, a pieno carico, con tempi e costi concorrenziali". Un work in progress che ha portato ad affiancare alla quotidiana operatività lo sviluppo delle strutture: "Il sostegno delle realtà locali è fondamentale – chiosa Colnaghi -: Mortara ha risposto in maniera positiva investendo nel progetto sin dalle sue origini".

Origini che risalgono all'inizio dello scorso decennio e che trovano il loro certificato di nascita a fine 2004

con l'ingresso, nel capitale sociale, della Fondazione Banca Del Monte con tutta la connessa forza finanziaria: "Ho ben presente due date – ricorda Colnaghi -: il 21/12/2004 la Fondazione entra nel progetto, il 3 dicembre 2009, solo cinque

anni dopo, parte il primo treno per Rotterdam. Dalle risaie al terminal intermodale in 72 mesi, credo sia un vero record", anche se le difficoltà non sono mancate, sia dal punto di vista tecnico-ingegneristico sia dal punto di vista del coordinamento

dei diversi enti pubblici e privati coinvolti.

Difficoltà gestite in una sorta di originale gruppo di lavoro dove "ciascuna delle realtà coinvolte ha "prestato" professionalità proprie per la buona riuscita del progetto". Una formula tuttora operativa e che affianca le risorse sia di T.I.MO. che del Polo, risorse tra cui spicca Mauro Anzaldi, capo – terminal ma soprattutto 24 ore su 24 dedicate a logistica ed intermodalità visto che, pendolare tra Como (dove abita con la famiglia) e Mortara, durante la settimana risiede presso l'albergo che è parte integrante della struttura: "Abbiamo vinto una sfida incredibile – dice Colnaghi -: da zero a quattro treni a settimana, prossimamente cinque, tutti pieni, ben formati sia per peso che per UTI (*Unità di Trasporto Intermodale* – *Ndr*) in poco più di un anno. E trattative avanzate per inaugurare una nuova tratta da e per la Francia". A proposito di accordi l'ultima news è legata al protocollo siglato con il Porto di Vado (SV) al fine di attivare il Polo di Mortara quale retro porto intermodale per il rilancio in tutta Europa della merce in ingresso/uscita: "In un quadro

I soci che fecero l'impresa

Nel Consiglio di Amministrazione della Polo Logistico Integrato di Mortara spa (amministratore delegato Andrea Astolfi, espressione della Fondazione) sono rappresentati:

■ **Fondazione Banca del Monte di Lombardia (socio fondatore, 7 membri su 11)**

■ **Provincia di Pavia**

■ **Camera di Commercio di Pavia**

■ **Comune di Mortara**

■ **CIPAL - Consorzio Intercomunale per lo Sviluppo dell'Alta Lomellina**
A sua volta la Polo Logistico Integrato di Mortara spa detiene il pacchetto di maggioranza della società T.I.MO. srl (Terminal Intermodale di Mortara srl) costituita nel giugno 2008 e nel cui Consiglio di Amministrazione siedono:

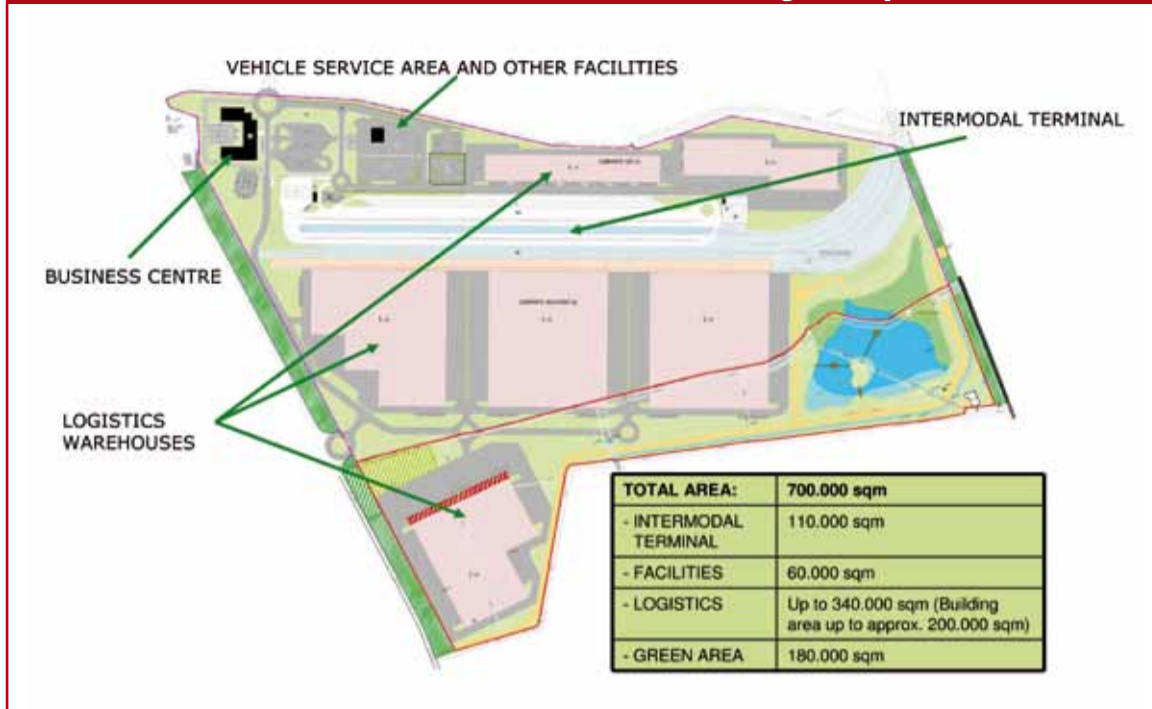
■ **Polo Logistico di Mortara (71% delle quote)**

■ **Gruppo Den Hartogh (14%)**

■ **Argo Finanziaria (nel perimetro del Gruppo Gavio – 15%)**

Nel CdA sino a pochi mesi fa era presente anche Cemat che, per scelte strategiche di riposizionamento dei propri asset, è uscita dalla compagine societaria pur continuando ad utilizzare il Polo Intermodale per le proprie necessità.

Intermodal logistic park of Mortara



complessivo di crescita – dice Colnaghi – puntiamo a coinvolgere altri enti e realtà. Per quanto concerne l'intermodalità abbiamo manifestazioni di interesse da parte di altri vettori ferroviari ed operatori. E stimiamo di poter attivare intese anche con altri Porti e Interporti, a cominciare dal novarese CIM”.

di interagire con persone capaci e competenti, con cui è stato possibile stabilire un proficuo rapporto di collaborazione” ed occorre sottolineare come l'iniziativa sia nata anche a seguito di un bando regionale per lo sviluppo dell'intermodalità in un contesto, la Regione Lombardia, al primo posto delle dinamiche economiche nazionali ma paradossalmente priva di un Interporto. Il principale quesito contrario posto dagli operatori è legato all'infrastrutturazione del Polo, che non pare esattamente all'altezza degli hub più noti presenti nel raggio di un centinaio di chilometri: “L'esistenza di un terminal intermodale operativo ormai da due anni è la miglior risposta alla domanda sulla facilità di accesso alla struttura – dice Colnaghi -. Abbiamo messo in sicurezza i nove chilometri di collegamento tra l'Interporto e il sistema viario convergente su Mortara, baricentrica e facilmente raggiungibile sia dalla Gravellona Toce sia dalla Milano – Genova.

Stiamo seguendo con attenzione i progetti per la realizzazione della futura autostrada regionale Broni – Stradella – innesto Gravellona Toce. Quindi se già oggi i collegamenti sono garantiti a maggior ragione lo saranno domani. E chi avrà avuto la preveggenza di investire e credere nel progetto ne godrà tutti i vantaggi.” Nel frattempo i lavori proseguono: ad oggi sono operativi, accanto al terminal intermodale, il centro direzionale, l'officina meccanica, l'albergo/bar (in fase di assegnazione all'ente di gestione) e tutte le opere di urbanizzazione: “entro 6/8 mesi al massimo – prosegue Colnaghi – apriremo il primo magazzino raccordato da 40mila metri quadri. A quel punto il doppio pilastro su cui il polo si regge, logistica ed intermodalità, sarà pienamente operativo.” Anche nell'esecuzione dei lavori connessi agli immobili il Polo segue un criterio di “work in progress”: “Portiamo i capannoni sino ad un livello di “imbastitura”, in modo che,



Dall'intermodalità alla logistica

Se sinora il core business è stato strettamente connesso all'intermodalità, il futuro di Mortara intende essere anche logistico: “Abbiamo compiuto un percorso inverso rispetto ad altre realtà concorrenti – dice Colnaghi – che hanno rincorso l'intermodalità partendo dalla logistica. Per quanto ci riguarda i nostri magazzini si trovano già inseriti in un contesto raccordato e vocato alla gestione intermodale”. Una scelta dettata, a suo tempo, anche da intese ed investimenti per nove milioni di euro garantiti dalla Regione Lombardia purché nell'area fosse assicurata la creazione di un hub in grado “di eliminare più camion possibili dalla strada”.

In effetti la Regione Lombardia, con una menzione particolare all'Assessore competente, Raffaele Cattaneo, ha svolto un ruolo di primo piano nel sostenere il progetto: “In Regione abbiamo avuto la possibilità

Le frasi

ANTONIO COLNAGHI, Fondazione Banca del Monte di Lombardia
 “Quelli che nel Far West sono arrivati prima hanno occupato i terreni migliori... Credere nello sviluppo logistico ed intermodale di Mortara non è una scommessa ma investire sul futuro”

ROCCO GIORDANO, Professore di Economia dei Trasporti/ Università di Salerno. Esperto di logistica
 “Il Polo di Mortara è il primo esperimento di logistica pubblica condotto da una Fondazione di origine bancaria”

Road access



non appena identificato il conduttore, sia possibile personalizzare al massimo la struttura sulla base delle specifiche esigenze”. Insomma: costi appetibili rispetto alle location più rinomate, raccordo intermodale anche interno ai capannoni, velocità garantita nelle fasi di carico e scarico. Queste le motivazioni più spiccatamente commerciali che dovrebbero indurre a privilegiare la scelta del Polo Logistico di Mortara da parte non solo dei vettori ferroviari ma anche degli operatori logistici.

Una scelta garantita dalla presenza di un “socio fondatore” quale la Fondazione Banca del Monte di Lombardia: “Già oggi il territorio esprime massa critica tramite l'attività della Fondazione – dice Colnaghi -: gli operatori economici che decidessero di partecipare a questo progetto si troverebbero inseriti in una squadra attiva, partecipe ed interessata allo sviluppo dell'Alta Lomellina godendo di tutti i vantaggi di un territorio che vanta un corretto equilibrio tra ambiente e insediamenti produttivi, bassi livelli di traffico e grande fiducia nel futuro, una fiducia sostenuta da risorse adeguate”.

Risaie e container

Creare un Interporto in un ambiente particolare come l'Alta Lomellina, che si è più portati ad associare a

delizie gastronomiche e risaie piuttosto che a container, non può non aver posto qualche problema di compatibilità: “Equilibrare rispetto del territorio e sviluppo è uno dei grandi temi degli ultimi decenni. A maggior ragione in un'area, come l'Alta Lomellina, ad elevata vocazione agricola. Per questo le scelte compiute sono esito di progetti e ricerche compiute coinvolgendo l'Università di Pavia in modo da contemperare spinte e necessità così diverse. Il risultato – dice Colnaghi – è un Polo a basso impatto ambientale. Capannoni integrati nel paesaggio secondo criteri eco-sistemi. Ottimizzazione degli interventi infrastrutturali e viabilistici con azioni di mitigamento ambientale”. Una serie di interventi che, oltre che l'Accademia di riferimento, hanno coinvolto in gran parte imprese locali: “Le ATI (Associazione Temporanea di Imprese - NdR) hanno privilegiato aziende locali ad elevata professionalità e con specializzazioni mirate a garanzia non solo della perfetta esecuzione delle opere e della ricaduta degli investimenti sul territorio, ma anche del rispetto delle più avanzate tecniche di compatibilità”. E a garanzia ha agito una Commissione espressa dall'Albo pavese degli Ingegneri, una Commissione “che ha operato e opera a costo zero, nell'esclusivo interesse della Comunità”. ■

Un polo molto particolare

Questi i principali parametri del Parco Logistico Intermodale di Mortara, aderente ad Assologistica e, dal 2010, a UIR – Unione Interporti Riuniti:

- 704.265** l'area complessiva, di cui:
 - **111.723:** area intermodale
 - **499.361:** area dedicata alla logistica (magazzini in lotti da 5 a 200mila metri quadri, altezza sotto trave sino a 12 metri, ampia modularità interna, carico e scarico su più fronti con ribalte, possibilità di raccordo ferroviario, strutture ed uffici personalizzabili)
- 65** i milioni di euro investiti (di cui 9 dalla Regione Lombardia)
- 3** i binari intermodali per uno sviluppo di circa 700 metri cadauno
- 9** la potenzialità massima di coppie/treni giorno per un traffico stimato a regime di 150.000 UTI/anno (UTI: Unità Trasporto Intermodale)