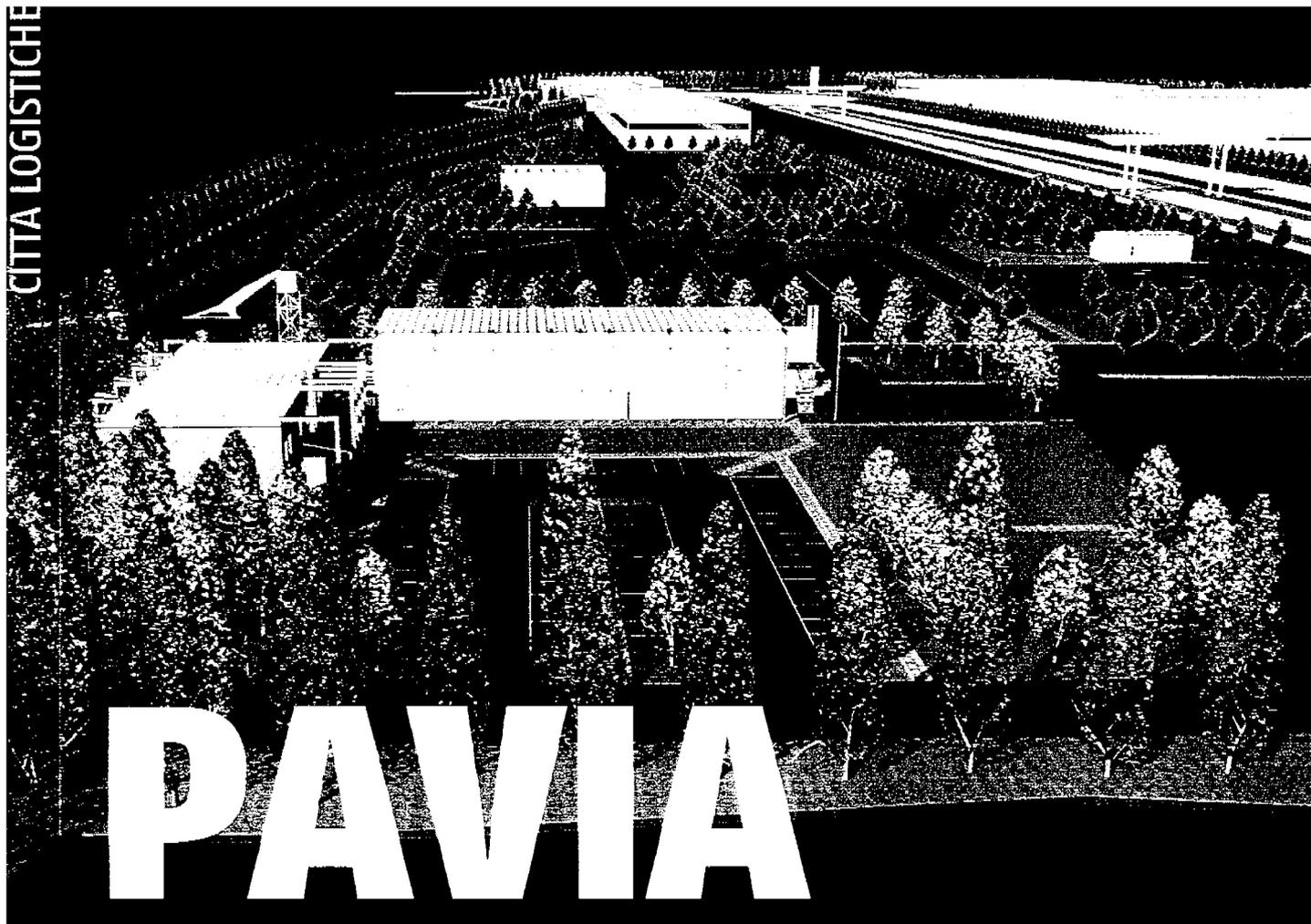


CITTA LOGISTICHE



Tir e scambi nella risaia dismessa

Bruno Dardani

Pendolari in uscita in direzione Milano, pendolari in entrata con destinazione Università. Una provincia sonnolenta come le risaie che per oltre 25 anni le hanno conferito il primato europeo nella produzione di riso; molte le aree dismesse, sempre più scarse le opportunità di occupazione; ma anche molte banche e molto risparmio.

È in questo habitat dai colori leonardeschi che nasce a Pavia un'idea probabilmente unica, assolutamente originale per l'Italia; sia per contenuti e finalità, sia per modalità di approccio: rivitalizzare un'estesa area agricola, quella di Mortara, trasformandola in polo logistico primario al servizio del più importante centro di produzione, consumo e distribuzione del paese, quello di Milano. E realizzare questa

La Fondazione Banca del Monte di Lombardia trasforma parte della liquidità in asset logistici: disco verde al Parco di Mortara, con un investimento fino a 100 milioni di euro. La Spa strumentale inizia a cercare partner immobiliari e logistici per realizzare un'infrastruttura intermodale fondamentale nell'area del Sud Milano

operazione di concreto marketing territoriale, convertendo parte della grande liquidità bancaria presente sul territorio in asset immobiliari specializzati, capaci di incubare attività imprenditoriali e di generare occupazione.

Anche il soggetto che ha lanciato il guanto di sfida è del tutto originale: la Fondazione Banca del Monte di Lombardia è stata infatti la prima fondazione in Italia a chiedere e ottenere dal ministero dell'Economia l'autorizzazione a «toccare il patrimonio» - sottolinea il suo presidente Aldo Poli - e utilizzarlo per un intervento economico con forti finalità sociali». A sostegno di questo indirizzo, Poli ricorda la famosa sentenza costituzionale, all'esito del braccio di ferro tra l'allora ministro Tremonti e il presidente dell'Acri Giuseppe Guzzetti: «La Corte ha affermato

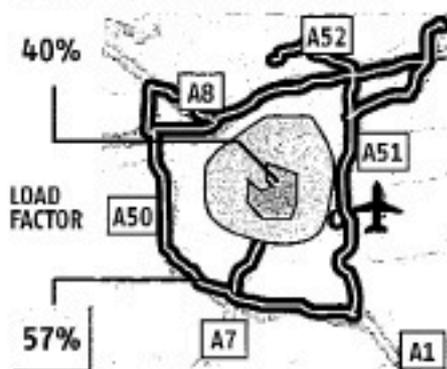
con chiarezza un principio: le Fondazioni sono soggetti privati. Ma, aggiungo io, soggetti chiamati a gestire soldi altrui. Senza questa premessa potrebbero apparire non chiari gli obiettivi che ci siamo dati e la svolta gestionale che abbiamo impresso». Il ragionamento di Poli è questo: i soldi gestiti sono frutto del lavoro e della produzione di chi risiede nel territorio di riferimento della banca, perciò «è corretto pensare che debbano essere reinvestiti in operazioni capaci di generare occupazione, imprese e ricchezza per il territorio e la collettività locale». In vista della svolta, la Fondazione ha compiuto alcune mosse coerenti con la nuova filosofia gestionale: da un lato privilegiare i progetti che nascono in Fondazione, dall'altro intercettare le reali necessità, non solo culturali o architettoniche, del territorio di riferimento.

In questo senso il «progetto professionalità», nel quale la Fondazione Banca del Monte di Lombardia è impegnata da sette anni, è stato propedeutico all'impegno nel Parco logistico di Mortara, che è operazione di marketing territoriale. Il «progetto» finanzia stage di formazione all'estero, in grandi realtà aziendali, riservati a giovani laureati o diplomati della zona. Nella maggior parte dei casi si tratta di giovani già inseriti in azienda, quindi il valore aggiunto di *know how* internazionale è immesso direttamente nella produzione.

Questa focalizzazione sul mondo del lavoro e dell'impresa ha fatto maturare la nuova idea: utilizzare la liquidità per rivitalizzare il tessuto economico locale. Nasce così il Polo logistico, che dà concretezza a un progetto della

Milano assediata dai furgoni

Coefficiente di carico dei mezzi commerciali



Provincia e della Camera di commercio di Pavia, con i Comuni della Lomellina, rimasto congelato proprio per mancanza di fondi.

L'ingresso della Fondazione, con la disponibilità a investire fino a 100 milioni di euro per realizzare l'intero parco, collegamento ferroviario incluso, ha avuto l'effetto di un terremoto, provocando reazioni a catena. Intanto, la comunità locale è apparsa consapevole di un'opportunità unica di rivitalizzazione economica. Poi, la Regione Lombardia ha riportato la sua attenzione su un'area strategica a sud di Milano, prossima al Corridoio V e attraversata dalla futura autostrada Broni-Mortara, a sua volta destinata a interconnettere le aree logistiche di Novara e Piacenza. Infine, hanno ricevuto nuovo impulso i piani degli operatori logistici, che già avevano individuato nella Lomellina una sede ottimale per concentrare traffici e attività distributive al servizio di Milano.

La Fondazione ha creato una società strumentale (detenuta al 99%), apportando il capitale per acquisire 1570 mila quadri di terreno agricolo, e ha ottenuto dalla Regione Lombardia un contributo di 9 milioni di euro per favorire l'intermodalità ferro-gomma. La Polo logistico Mortara Spa ha bruciato le tappe: le ruspe sono da mesi al lavoro e nell'aprile 2007 consegnerà la palazzina direzionale. Entro il 2008 dovrebbe arrivare il primo treno merci, sulle due li-→

Rogge e canali lasciano il posto a piazzali e magazzini



→ nee ferroviarie di Trenitalia che scorrono nel cuore del parco logistico.

«Con la crescita continua della domanda di trasporto nell'area milanese, e con le aree che tradizionalmente hanno soddisfatto questa domanda, ormai prossime a saturazione - spiega Aldo Poli - l'area di Mortara è destinata ad assumere un altissimo valore strategico. E la sua centralità sarà rafforzata dalla direttissima autostradale Genova-Novara-Milano, ma anche dal raccordo autostradale Broni-Mortara, destinato schiudere potenziali sinergie fra il nuovo parco logistico e l'interporto di Novara».

Nelle scorse settimane il via libera definitivo di tutti i Comuni della Lomellina ha rimosso anche le ultime perplessità rispetto al progetto. La strategia della Fondazione, nel breve termine, è di proseguire nella costruzione della «par-



Ruspe all'opera per sopraelevare le ex risaie di Mortara

Le infrastrutture prioritarie della Lombardia

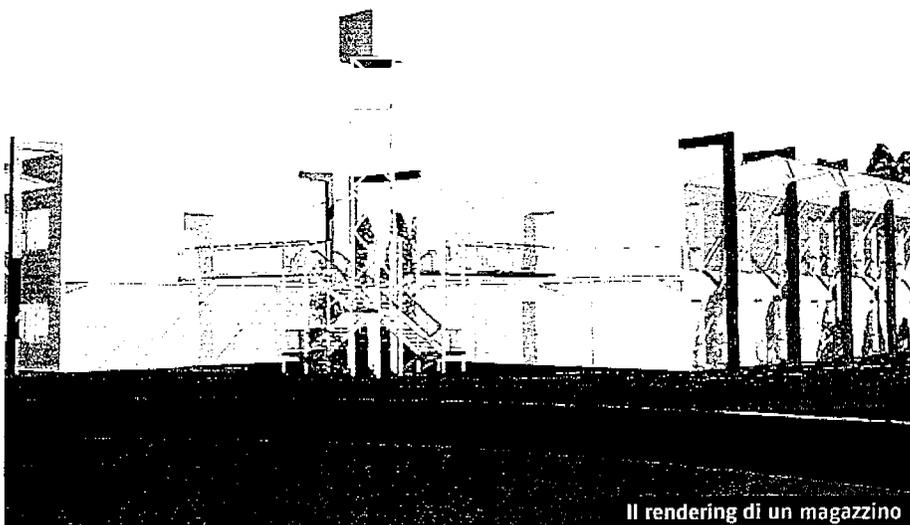
Corridoi ferroviari	Corridoi autostradali, viabilità di rilievo sovragionale	Infrastrutture puntuali; porti, aeroporti, interporti	Nodi urbani
Linea AC Milano-Torino	Sistema Pedemontano	Accessibilità Malpensa	Polo fieristico
AC Milano-Verona	Milano-Brescia	Sviluppo del sistema aeroportuale lombardo	Gronda Nord di Milano
AC Milano-Bologna	Asse Est-Ovest: BreBeMi e quarta corsia A4 Mi-Bg		Tem-Tangenziale Est esterna Milano
Corridoio Genova-Novara Sempione-Basilea	Tre corsie della A9 da Lainate a Como		Monza: metropolitana
Corridoio Milano-Chiasso Gottardo-Zurigo			Brescia: metrò e tangenziale sud

te pubblica» del parco merci, per poi coinvolgere gli operatori logistici anche nel capitale della Spa (già tre di loro hanno manifestato interesse), affidando la costruzione dei magazzini a un gruppo immobiliare in grado di progettare e realizzare infrastrutture su misura delle esigenze dei clienti.

Il parco logistico potrebbe anche ospitare silos per granaglie e un'area dedicata allo stoccaggio di merci pericolose. Lo status giuridico della Fondazione, che non può investire in iniziative che distribuiscano utili, potrebbe produrre un ulteriore valore aggiunto nella fase di avviamento, ad esempio promuovendo la stipula di contratti di affitto degli immobili logistici, a canoni preferenziali e incentivanti.

«Se trasformiamo liquidità in immobili, questi devono rendere alla Fondazione come la liquidità - precisa Poli - In questo caso per la Banca la quadratura non può essere rappresentata dall'utile, bensì dalle ricadute positive sul territorio, in termini di rivitalizzazione del tessuto economico e di creazione di nuovi posti di lavoro». Il presidente della Fondazione osserva che «la provincia pavese è abituata a esportare denaro: è ora che questo denaro venga investito qui, sfruttando un'opportunità davvero unica grazie alla posizione geografica, nell'ombelico logistico del nord Italia».

Con previsioni di traffico di 50-60 mila autotreni all'anno, il Parco logistico di Mortara ha tutte le credenziali in regola per funzionare come polmone merci, al servizio di una vasta area che, oltre a Milano, potrebbe include-



Il rendering di un magazzino



re anche il porto di Genova. «La battaglia per far transitare il Corridoio V al di sotto delle Alpi - prosegue Poli - si combatte e si vince anche radicando il traffico in strutture, come quella che stiamo costruendo, in grado di distribuirlo generando ricchezza».

Nella Lomellina monocultura (e monoculturale) per la prima volta l'acqua delle risaie torna a incresparsi: nel Parco logistico la Fondazione sta infatti progettando insediamenti in grado di generare immediata occupazione: come un albergo e una mega officina di assistenza ai mezzi pesanti, operante 24 ore su 24.

Ma a disegnare il futuro di questa infrastruttura logistica, saranno probabilmente gli operatori del settore. La Fondazione Banca del Monte di Lombardia ha più volte precisato che il suo obiettivo è di far partire il Parco logistico, e poi di restare azionista di riferimento, diluendo la propria quota fino al 51 per cento.

A compiere le scelte chiave per l'uso razionale del nuovo Parco logistico dovrebbe essere un management autonomo, dotato di competenze professionali adeguate, insieme con soci «prestatori d'opera», i cui piani di sviluppo saranno valutati anche in funzione della capacità di radicare business sul territorio.

«Per troppo tempo - afferma ancora Poli - siamo stati un'area di transito. Adesso il mercato ci offre un'opportunità irripetibile. Vogliamo sfruttarla». E si vociferava che fra i gruppi che già hanno manifestato il loro interessamento, sia presente

una grande multinazionale disposta a investire e ad utilizzare Mortara come sua base logistica nel nord Italia. Ma anche gruppi italiani, che potrebbero contribuire a porre Mortara al centro di un network comprendente le autostrade e le altre strutture interportuali.

Mortara è infatti divisa dall'area novarese da una decina di chilometri. E nel comprensorio di Novara, già oggi caratterizzato da crescente congestionamento, si stanno sviluppando alcune fra le più importanti iniziative logistiche private dell'area padana.

Dopo pochi mesi di lavoro, l'intera piattaforma di base è quasi completata: un lavoro ciclopico che ha comportato la sopraelevazione di un metro, di terreni che erano ben al di sotto del ciglio stradale, e per secoli utilizzati solo per la coltura del riso. «La sopraelevazione dei terreni è quasi un simbolo», sottolineano nella Fondazione Banca del Monte di Lombardia. Per la prima volta dal dopoguerra, infatti, l'area pavese sembra pronta a rimettersi in gioco, a investire e scommettere non solo sulla qualità della vita o sulla capacità di ospitare transiti, merci e persone, ma su una vera e propria metamorfosi.

E la scommessa? Trasformare una delle ultime province agricole del Vecchio continente in una regione polifunzionale, in grado anche di rivitalizzare l'habitat - divenuto sterile negli ultimi anni - di piccole e medie imprese.

AUTOSTRADA REGIONALE

Ok alla Broni-Mortara

Anche l'autostrada Broni-Mortara, che del nuovo parco logistico dovrebbe essere un'asse portante, ha compiuto significativi passi in avanti: i sindaci dei Comuni interessati al tracciato lo hanno approvato all'unanimità. La Broni-Mortara fa parte della short list delle opere prioritarie della Regione Lombardia: lunga 69 chilometri, è destinata a interconnettersi a Ovest alla A26, l'Autostrada dei Trafori, non distante da Vercelli; dopo l'attraversamento di Oltrepò pavese e Lomellina, e dell'A7 Genova-Milano all'altezza di Gropello Cairoli, l'allacciamento alla A21 Torino-Piacenza-Brescia.

La conferenza dei servizi è alle porte. Poi sarà messo a punto il progetto preliminare, in vista della gara per individuare il concessionario, entro l'anno. Il bandolo della matassa è in mano a Infrastrutture Lombarde, società cedente posseduta dalla Regione.

Per garantire un accesso diretto al nuovo Polo logistico, il tracciato originario dell'autostrada ha subito alcune modifiche, prima fra tutte quella relativa alla location del casello di Mortara, alle porte del nuovo centro per la movimentazione delle merci. C'è ancora incertezza per quanto riguarda

i tempi di costruzione: si parla di tre anni per i cantieri.



Il Presidente Aldo Poli