

POLO LOGISTICO Obiettivo 150.000 container



Una scommessa vinta dalla Fondazione Banca del Monte che ha investito in un'opera che ha rilanciato il territorio e l'economia lomelline

PAGINA DI ANTONIO AZZOLLINI

Correva l'anno 1989 ed in Provincia Silvio Berlusconi e la sua giunta disdano vita a 2 a.p.a., che avevano come fine la realizzazione a Sallara e a Voghera di due poli logistici integrati. L'intenzione era quella di promuovere lo sviluppo economico dei territori. Con la Provincia nascono queste due società in collaborazione con Camera di Commercio ed i

rispettivi Comuni. Dei 2 progetti i timori a decollare fu quello sostenuto dalla Fondazione Banca del Monte di Lombratica, presieduta da Aldo Poli, che nel 1991 sottoscrive una prima lettera di intenti e successivamente, 3 anni dopo, entra nella Polo Logistico Integrato di Mortara. Una crescita continua e il raggiungimento di importanti risultati: questi gli obiettivi raggiunti da Polo Logistico S.p.A. in questi anni, mono-

stante la crisi generalizzata che negli ultimi tempi ha attraversato il mondo dei trasporti e della logistica. L'oca in campo verde che vola sui canali mortaresi, il simbolo della società di gestione dei terminali intermodali (T.M.O), dice molto sull'idea originaria dei fondatori della società mortarese, ma con l'obiettivo della promozione dei territori. «Siamo stati capaci di credere e tagliare traguardi sempre più significativi



anche per la ricaduta sul territorio e per il suo sviluppo - conferma il Vice Presidente, Ferdinando

Crivene che segue il progetto fin dalla nascita, e cioè dal 1989. Ad oggi sono quindici le persone impie-

gate nelle società, oltre al personale occupato per le attività indotte nell'area e nel territorio.

L'idea, il progetto, gli sviluppi

Per il Polo Logistico Integrato fondamentale è stato il ruolo della Fondazione Banca del Monte di Lombardia che, nel 2004, offre il proprio supporto agli enti locali (Provincia, Camera di Commercio, CIPAL e Comune di Mortara) in un progetto destinato a promuovere lo sviluppo economico e occupazionale del territorio lombellino. Mortara risulta nella programmazione regionale uno snodo di rilievo per il traffico merci, posizionato all'intersezione di importanti direttrici stradali, ferroviarie e aeroportuali, al centro del triangolo industriale Milano-Geno-

va-Torino. Così la Fondazione, ottenuta dal Ministero delle Finanze il nulla osta alla creazione di un'impresa strumentale per la promozione di un interporto merci, acquista i terreni e dà il via al progetto. Un progetto a tappe serrate nel quale la Fondazione investe 70 milioni di euro. Tra il 2007 e il 2008 vengono realizzate le opere edilizie, la realizzazione di aree verdi, le opere di urbanizzazione e quelle relative al comparto ferroviario: elettrificazione, armamento, segnalamento. Comprendono, tra l'altro, l'adeguamento delle sedi stradali (non ultime le

opere di riqualificazione della ex statale 596 tra Mortara e Tromello) con la costruzione di un cavalcavia ferroviario, portate a termine con una spesa di circa 8 milioni di euro) e l'estensione dei binari ferroviari. Nel 2008 è costituita nella sua prima forma la società di gestione del comparto ferroviario che oggi è diventata T.I.M.O srl (Terminal Intermodale di Mortara) controllata per l'81% dalla Polo Logistico Integrato di Mortara. Dal 2010 in avanti l'attenzione è concentrata sulla gestione e i progressi non si fanno attendere.

Il Terminal intermodale

Dal 2010 ad oggi il Terminal intermodale ha movimentato merci con una crescita sempre in forte crescita, portate a termine con una spesa di circa 5.114,7 unità intermodali (e cioè container, unità di carico che possono essere utilizzate da diversi mezzi di trasporto) nel 2014, con un aumento di circa il 25% rispetto all'anno precedente. La capacità massima stimata è di circa 9 coppie di treni al giorno per circa 150.000 container all'anno: un obiettivo importante al quale ci si avvicina per tappe.

Le relazioni già avviate sono: con il Belgio (Geni), con 5 colazioni a settimana in entrambe le direzioni; Mortara-Rotterdam e Mortara-Krefeld per un totale di 16 coppie di treni alla settimana. Sono allo studio nuovi collegamenti con il centro-sud Italia e con la Svizzera. Per il futuro grandi opportunità verranno offerte dall'ultima fase del tunnel di base del Gottardo, nel 2016, che consentirà il transito di treni pesanti fino a 2.000 tonnellate e lunghi fino a 750 metri, e dai piani di ampliamento dei porti liguri (con cui sono stati siglati protocolli d'intesa) che potrebbero portare fino al raddoppio dei traffici

esistenti. Mortara infatti è esattamente sul corridoio Genova-Rotterdam ed è ben posizionata sia sull'asse del Seapione che sull'asse del Gottardo. Proseguendo nella strategia di crescita basata sulla qualità del servizio e l'attenzione al cliente il Terminal di Mortara sicuramente potrà beneficiare sia dei nuovi volumi provenienti da nord grazie ad Alptransit (un progetto svizzero di alta velocità ferroviaria in corso di realizzazione, lungo gli assi del San Gottardo e del Lötschberg), sia dei nuovi traffici marittimi provenienti dai porti liguri.

L'ex sindaco Robecchi: "Orgoglioso di aver sempre creduto in questa iniziativa"

Tra gli autori dell'idea, del progetto ed infine della realizzazione del Polo Logistico Integrato di Mortara è doveroso citare un autorevole personaggio della politica pavese: Roberto Robecchi. L'ex funzionario dell'Inm, nella quale ha trascorso ben 36 anni, laureato in fisica, è stato Sindaco della città di Mortara dal 1994 al 2002 e dal 2007 al 2012.

"L'idea iniziale nacque alla fine del mio primo mandato - ricorda Robecchi - a seguito della programmazione regionale dell'intermodalità, che prospettava la possibilità di creare nuovi hub di dimensioni inferiori rispetto a quelli dei grandi interporti già esistenti e situati in una cerchia

a distanza abbastanza ravvicinata a Milano". Robecchi era Sindaco e contemporaneamente consigliere provinciale e "compagno di banco" di un altro consigliere provinciale della maggioranza di centrodestra presieduta da Silvio Beretta. Fermando Crovace, "Come Sindaco proposi immediatamente la candidatura della mia città. Intradurre una possibilità creata per rivalizzare il tessuto economico del territorio". La Regione promosse il progetto di Mortara grazie all'impennata del suo snodo ferroviario, che serve 6 linee - Alessandria, Milano, Novara, Asti, Pavia e Vercelli - ed è inserito nel corridoio 5 della rete europea dei trasporti.

Nacque la Polo Logistico S.p.a., costituita da Comune di Mortara, CIPAL, Camera di Commercio e Provincia, con un capitale di 800 milioni di lire. "Nei primi mesi del 2000 - dice Robecchi - la società Po- lo si attivò per la ricerca di nuovi soci finanziatori. A questo proposito devo ancora ringraziare Aldo Pali, Presidente della Fondazione Banca del Monte, per aver creduto nel progetto, che venne ufficializzato nel 2004. La società divenne operativa il 21 novembre del 2009 quando ci fu l'inaugurazione, con l'arrivo del primo treno di container. Oggi il Polo Logistico Integrato è una realtà in continua espansione".

«Come mortarese sono soddisfatto del successo di questa iniziativa e come ex Sindaco mi sento orgoglioso per aver creduto fin dall'inizio in questa nuova attività». Robecchi ricorda con simpatia Aldo Pali, l'avvocato Andrea Astolfi e l'amico Crovace.

"Prima di terminare il secondo mandato da Sindaco - ricorda Robecchi - ho voluto testimoniare la mia gratitudine a Poli conferendogli la cittadinanza onoraria di Mortara". "L'unico fattore negativo - afferma Robecchi - che ho già avuto modo di far presente più volte alle varie istituzioni sovracomunali, è rappresentato dalla visibilità prevista. Già oggi appare del tutto inadeguata. Possiamo immaginare quali potranno essere i



Roberto Robecchi con Aldo Pali

presente ed ancor più del futuro - conclude Robecchi - a mio avviso è quindi assolutamente indispensabile collegare, se non con un'autostrada, come sarebbe preferibile, almeno con una superstrada il Polo con l'autostrada Milano-Genova e Voltri-Savona.

L'intervista a Ferdinando Crovace, vicepresidente del Polo Logistico Integrato Spa

Il Polo, un patrimonio del territorio su cui possiamo ancora investire

Ferdinando Crovace è componente del Cda della Fondazione Banca del Monte, Vice Presidente del Polo Logistico Integrato s.p.a., ex Presidente di Alleanza Nazionale Pavia e Presidente dell'associazione Anici del Pavia Calcio. Lo abbiamo intervistato in merito all'attività del Polo Logistico Integrato di Mortara.

Quando, da chi e come, è scaturita l'idea?

«Quella iniziale è nata dalla programmazione regionale che poneva Mortara quale snodo importante per il traffico commerciale a mezzo ferrovia e che aveva visto la Provincia, il Comune di Mortara, la Camera di Commercio ed il OIPAL proporre la costruzione di un terminali intermodale a Mortara. Gli enti pubblici si sono poi rivolti alla Fondazione perché si facesse carico del progetto, la Regione ha messo a disposizione un contributo significativo e la

Fondazione si è fatta carico dell'intervento stesso: l'opportunità non solo di costruire e sviluppare il traffico merci a mezzo ferrovia, ma anche di contribuire allo sviluppo della comunità. Posso dire che tutta la Fondazione, in tutte le sue componenti, ha apprezzato e sostenuto il progetto».

I motivi che hanno spinto la Fondazione a sostenere questa avventura?

«Lo scopo statutario della Fondazione, che è quello di promuovere lo sviluppo del territorio. La Lomellina risultava uno dei cinque territori più depressi d'Europa. Sicuramente l'intero territorio lombardo necessitava di una piattaforma per la distribuzione delle merci, in grado di ridurre il traffico su rotaia e incrementare quello su strada. Infatti le merci provenienti dai cantieri del nord Europa oggi arrivano su rotaia con evidenti ricadute positive

sulla sostenibilità ambientale, sul traffico e sulla diminuzione di incidenti». **I risultati finora ottenuti soddisfanno le originali aspettative?**

«I risultati sono certamente positivi ma ciò non vuol dire considerare vinta la battaglia perché sono ancora molte le sfide e le battaglie degne di essere combattute. Tengo presente che gli investimenti sui terminali e l'intermodalità sono sempre stati tra i meno redditizi e proprio per questo sono sempre stati sventati dagli enti pubblici. Posso anche aggiungere che il nostro programma è quello di sostenere, con la logistica, i costi dell'intermodalità, ma oggi ci troviamo ad operare in un mercato immobiliare profondamente in crisi. Non solo, è mancata totalmente una seria programmazione sull'offerta di logistica ed oggi vi è un'offerta largamente superiore

alla domanda. Posso solo aggiungere che noi abbiamo fatto una scelta di qualità. La nostra logistica offre servizi e condizioni largamente concorrenziali».

È per noi motivo di soddisfazione avere creato occasioni di lavoro non solo per i nostri 15 dipendenti, ma per le decine di persone che hanno lavorato per la costruzione dell'impianto e che stanno lavorando per le imprese che vi operano? **Le prospettive future ed il relativo stato d'avanzamento dei lavori.**

«Molti i progetti ancora in cantiere. Ne cito alcuni: la realizzazione del collegamento con la Svizzera e, in particolare, la realizzazione di nuovi binari in grado di accogliere le merci provenienti destinate al territorio elvetico per i quali la Svizzera mette a disposizione significativi contributi. Ci poniamo anche come possibile sbocco per la ferro-

La logistica

Per quanto riguarda la logistica, nel 2014 è stata completata la costruzione del primo edificio di circa 30.000 metri quadrati di superficie coperta, ad integrazione dello scalo intermodale già attivo, 2300 dei quali locati alla Società di Trasporti Van Dyck.

Nel novembre scorso la sottoscrizione di un importante contratto ha permesso di locare uno spazio di circa 29.000 metri quadri a

FDM Documentis Dynamics, leader nella gestione documentale (per banche, industrie farmaceutiche, pubblica amministrazione...). Il centro è dotato di servizi ristorante, bar e albergo, e di un'officina meccanica.

Le procedure degli appalti hanno sempre privilegiato la imprese locali con l'obiettivo di creare un indotto economico e opportunità di lavoro per il territorio.



Antonio Azzoletti