

GUIDO PORTA: DA SERFER A I.LOG E FUORIMURO

L'uomo della logistica

Dai servizi innovativi per il porto di Vado, i trasporti su rotaia nel Nord Est, le manovre nel porto di Genova, al traffico ferroviario di merci nel Nord Ovest



■ Nicola Capuzzo

A Genova c'è un professionista che attraverso la sua impresa ferroviaria riesce a giocare un ruolo di primo piano nel processo di privatizzazione delle ferrovie cargo italiane.

L'azienda si chiama FuoriMuro e il suo amministratore delegato è **Guido Porta**, nome noto per chi conosce bene i binari italiani, con un lungo curriculum ricco di esperienze professionali nella New Italsider, nella società Comafra spa, in un paio di aziende municipalizzate di Valenza e di Monza prima di passare alla Saamo spa e ricoprire fra il 1998 e il 2006 il ruolo di amministratore delegato di Serfer Servizi Ferroviaria (controllata di Trenitalia). Negli ultimi anni ha dato vita a I.Log Iniziative Logistiche, società con la quale è nato il sistema Metrocargo, un concept basato su una tecnica di movimentazione orizzontale delle merci che può essere costruito lungo i binari ferroviari sotto la linea elettrica di contatto, permettendo di caricare e scaricare le unità di carico da treno a treno (o da treno a camion) in un'unica operazione interamente automatizzata. Questo progetto, nato nel 2004 e aggiornato negli anni grazie anche alla progettazione tecnica di Metrocargo

Automazioni (società specializzata nell'ideazione e nella costruzione di macchinari e sistemi di automazione per la movimentazione delle merci), si è meritato recentemente un contributo comunitario all'interno del programma europeo Mit-Metrocargo intermodal transport.

Un primo esemplare del sistema di trasbordo dei carichi è stato installato a Vado Ligure dopo che l'Autorità Portuale di Savona ha scelto questa tecnologia per movimentare il trasporto su ferrovia dei container in ingresso e in uscita dalla futura piattaforma multipurpose attualmente in costruzione per Apm Terminals (Gruppo Maersk).

Metrocargo è un prodotto rivolto anche al mercato internazionale e viene spesso presentato anche all'estero in occasione di importanti fiere di logistica e di trasporti. «Siamo entusiasti di proporre in vari contesti internazionali di rilievo la tecnologia Metrocargo – spiega Porta – ispirata dalla convinzione che sia necessario un profondo rinnovamento del trasporto intermodale che permetta di equiparare il trasporto merci a quello dei passeggeri. Oggi un treno

parte con un carico che viene depositato quando raggiunge la destinazione finale. Noi crediamo che per rendere efficiente il trasporto merci su rotaia sia necessario cambiare approccio e passare da una logica "point to point" a una logica "stop and go" o di rete. Ecco perché abbiamo progettato una soluzione in grado di farlo». L'unicità di questo sistema è rappresentata dalla possibilità di operare sotto la linea elettrica di contatto senza alcuna manovra ferroviaria, tempi di scarico/carico di un treno ridotti a meno di 40 minuti, adattabilità a ogni tipo di convoglio e di unità di carico intermodale e una completa automatizzazione dell'intero processo. L'obiettivo di Metrocargo Automazioni è ora quello di commercializzare questo sistema presso i maggiori operatori logistici, portuali e retroportuali europei.

Ma oltre a I.Log e Metrocargo, il nome di Guido Porta negli ultimi mesi sale sempre più frequentemente alla ribalta per le due importanti imprese ferroviarie da lui guidate e operative nel Triveneto e nel Nord Ovest, sgomitando quotidianamente per trovare spazio nel mercato ferroviario italiano. La prima si chiama InRail ed è partecipata dalla società finanziaria Friulia del Friuli Venezia Giulia (35%), dalla società di logistica Inter-Rail (24%) e da altri partner privati che controllano il 41% del pacchetto azionario. Si tratta di un'impresa ferroviaria costituita nel 2006 con lo scopo di sviluppare attività di logistica e di trasporto su ferro nell'ambito regionale del Friuli Venezia Giulia. Oggi InRail si posiziona fra le prime 10 imprese ferroviarie italiane nel settore merci e il suo parco mezzi include anche due locomotori di proprietà. L'azienda si propone sul mercato come vettore ferroviario in grado di trasportare merci di qualsiasi tipologia in tutto il Nord Est, ma ha una specializzazione particolare nel trasporto di rottami ferrosi, prodotti siderurgici finiti e legname.

Stesso mestiere, ma in un'altra area geografica (il Nord Ovest del Paese), viene svolto da FuoriMuro, la società incaricata dall'Autorità Portuale di Genova di effettuare il servizio di manovra ferroviaria all'interno del porto, che pochi mesi fa ha ottenuto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria il rilascio della certificazione di sicurezza con il quale può operare a tutti gli effetti come impresa ferroviaria essendo abilitata ai servizi di trasporto e navetamento ferroviario anche al di fuori dello scalo. Propedeutico all'avvio della nuova attività era stato il rafforzamento patrimoniale dello scorso marzo che aveva portato a un milione di euro il capitale sociale di FuoriMuro, con l'ingresso del Gruppo Spinelli tra gli azionisti con una quota del 30% (gli altri sono Rivalta Terminal Europa 30%, InRail 15%, Tenor 15% e Compagnia Portuale Pietro Chiesa 10%). Questo aumento di capitale ha permesso l'acquisto di due locomotori Siemens Vectron di ultima generazione che sono andati ad aggiungersi a un "parco macchine" composto

anche da altri 7 locomotori diesel e 7 locotrattori. InRail e Fuorimuro, ancorché solo in parte facenti capo ai medesimi azionisti, fanno parte di un gruppo (in cui rientrano anche I.Log e Metrocargo) sempre più integrato: «L'espansione delle nostre attività ha reso necessario il trasferimento della nostra unica sede a Genova in un ufficio più grande dove sfruttiamo al massimo le economie di scala e le sinergie fra le diverse aziende. Dopo aver chiuso in attivo il biennio 2010-2011 con un fatturato giunto intorno ai 20 milioni di euro, quest'anno le cifre sono viste ulteriormente in crescita per il contributo di FuoriMuro che passerà da un volume d'affari di 5 milioni a 6,5 milioni di euro grazie anche l'avvio dei nuovi servizi di trazione ferroviaria fuori dal porto». Porta non nasconde la soddisfazione per l'acquisizione del certificato di sicurezza da parte di FuoriMuro. «Dopo aver riportato in crescita i traffici ferroviari all'interno del porto di Genova – afferma Porta – con una media mensile di circa 11 mila carri movimentati, abbiamo ora aggiunto un importante tassello alle attività dell'azienda trasportando le merci fuori dal porto in tutto il Nord Italia. Lavoreremo al meglio per soddisfare le forti attese del mercato, consapevoli che è la prima volta che un servizio di manovra in porto viene integrato con un servizio di trazione». Almeno finora, però, l'esordio come impresa ferroviaria di FuoriMuro è avvenuto al di fuori del contesto portuale perché i primi treni adibiti al trasporto di gas gpl e di truciol di legno post-consumo sono partiti mettendo in collegamento Marsiglia, in Francia, con Parma e Mortara passando per Ventimiglia e Genova.

L'investimento per la trasformazione in impresa ferroviaria ha comportato anche un'intensa attività formativa per il personale disponibile alla nuova attività di vezione ferroviaria che ha e sta tuttora frequentando lezioni in aula e tirocini formativi necessari all'abilitazione a primo agente. Per questa qualifica, occorre frequentare per un anno intero lezioni in aula full time e, successivamente, compiere un minimo di altri 6 mesi di tirocinio.

Porta, che è anche vicepresidente di Fercargo (l'associazione nazionale delle imprese ferroviarie private), ribadisce l'importanza di promuovere il trasporto delle merci via treno all'interno dei porti italiani. Per fare questo ha proposto tre "ricette" chiare: semplificare i servizi di manovra ferroviaria, procedere dove necessario con micro-interventi infrastrutturali e accrescere la rappresentatività delle aziende del settore. Le società private che offrono servizi di trazione ferroviaria rappresentano oggi oltre il 30% del mercato nazionale in termini di volumi di traffico prodotti e sono operative con molti collegamenti da e per i porti di Venezia, Trieste, San Giorgio Di Nogaro, Ravenna, Savona, Genova, La Spezia, Civitavecchia, Napoli e Gioia Tauro. «Occorre innanzitutto dare rappresentatività a tutte le imprese ferroviarie nei comitati portuali. La normativa, la legge 84 del 1994,

lo prevede, ma di fatto è presente solo l'impresa incumbent, ovvero Trenitalia, che nella maggior parte dei casi non svolge più servizi all'interno del porto. E inoltre non esiste un meccanismo di aggiornamento automatico e rapido che permetta alle nuove imprese che svolgono servizi di essere rappresentate». Guido Porta sottolinea anche la necessità di elettrificare i binari laddove possibile, così come accadrà a Genova, attuando interventi «essenziali per aumentare la fluidità e l'efficienza del servizio ferroviario. La semplificazione di questi servizi è fondamentale per facilitare l'accesso del treno nei porti e fornire un supporto concreto agli operatori ferroviari» ■.



Guido Porta

Medport: le attrezzature su misura per il porto

Oltre a occuparsi di imprese ferroviarie e di sistemi di movimentazione orizzontale dei carichi, Guido Porta ha appena costituito sempre a Genova anche la società Medport Equipment, azienda commerciale operante nel settore logistico-portuale con l'obiettivo di commercializzare attrezzature per la movimentazione delle merci (gru e carrelli elevatori) e trattori portuali. L'azienda distribuirà direttamente sul mercato italiano i prodotti della spagnola Fabrisem, produttrice di attrezzature realizzate su misura (in particolare rimorchi e semirimorchi per applicazioni portuali pesanti) e parallelamente collaborerà con Cargotec Italia quale partner commerciale per la rete di vendita. Accanto alla vendita e alla locazione delle attrezzature, Medport proporrà un pacchetto completo di servizi complementari ad alto valore aggiunto che intendono essere il vero tratto distintivo della società, e cioè la consulenza continuativa sia per la manutenzione delle macchine, sia per la formazione del personale incaricato di manovrare le attrezzature.

Accanto a Guido Porta nel capitale societario e nel management di Medport ci sarà **Claudio Gabbani**, professionista con una profonda conoscenza del settore logistico culminata con la carica di "product manager Big Truck" in una nota azienda del settore prima di approdare al recente ruolo assunto in Medport Equipment come responsabile commerciale (oltre che socio fondatore).