



Metrocargo, il magazzino automatico

Presentato a Genova il progetto combinato per l'Autostrada del Mare nell'integrazione porto-retroporto ideato e promosso da Guido Porta

Giuseppe Soncin

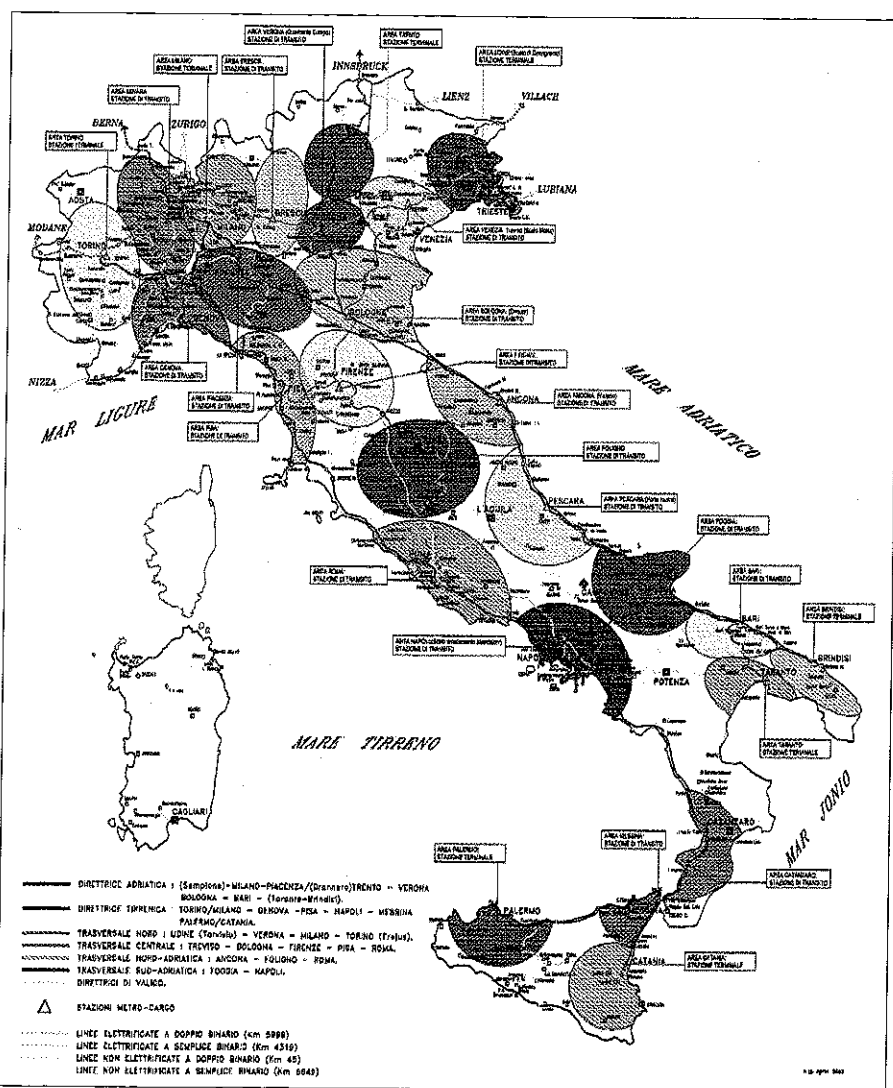
GENOVA - Più che mai affollata, la splendida sede dell'Autorità Portuale genovese a Palazzo S. Giorgio ha ospitato il 7 giugno la presentazione dei risultati triennali del progetto *Metrocargo*, ormai maturo per la sua realizzazione. Si basa su chiare esigenze di "far sistema" e semplici concetti logistici, quali la rete di connessione flessibile e capillare (analogamente al trasporto pubblico urbano di passeggeri, ad esempio la rete metropolitana) per catturare su ferrovia anche il traffico merci intermodale diffuso, con unità di carico/trasporto (introducendo pal-

let per container teu e feu o casse mobili; limitando i tempi di resa a quelli di viaggio e coincidenza), movimentate in terminali altamente automatizzati (analogamente all'avanzata gestione magazzino) per operazioni "intelligenti" di carico, scarico ed indirizzamento: tutto su piattaforma orizzontale e senza gru.

Integra il concetto combinato di "Autostrada Viaggiante" valido non solo per l'interporto ferroviario-stradale ma anche per l'Autostrada del Mare nell'integrazione porto-retroporto, in cui anche la stiva del ro-ro diventa un magazzino automatico. Pronto uno studio di fattibilità nel porto di Savona-Vado per impianto di *Metrocargo*, che

The ingenious METROCARGO problem-solving

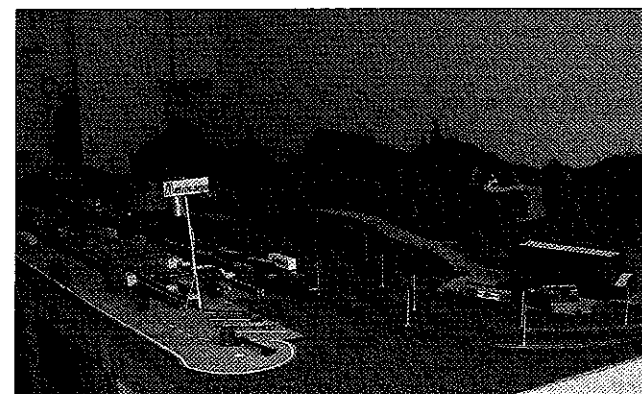
This patented rail system - invented in 2002 and promoted worldwide by Guido Porta, a transport logistics expert and managing director of Serfer (Genoa port rail services) - is now ready for implementation. It might indeed solve the problem of fast intelligent modal exchange and thus acquire distributed-freight railroad services, being competitively and flexibly capable to shift a transport quota from road to rail. The networked system would integrate strong relations service with the distributed local door-to-door minor relations. In an advanced Metrocargo terminal load/transport units (teu and feu containers, or boxes) are dealt with by a platform system that horizontally pre-arrange, load and unload them on trains, in parallel and without cranes for a fast intermodal node of "Travelling Motorways", either with road/rail or sea/rail modalities. In fact such intelligent terminals (about 20 units would be needed for an Italian coverage, at a cost of 5-12 M€ each) are necessary but not sufficient, since efficient operational info data must be exchanged through the system for management and preliminary planning. In relative terms, investments are not high, but few private transport entrepreneurs can face them and all expect that some public advance would eventually convince them to participate. This appears to be the conclusion of the workshop on Metrocargo, held on the 7 June in Genoa at the enchanting St. George Palace, site of the Port Authority presidency. Technical features were presented, together with control, management and financial expectations, supposed benefits and impact on the integrated transport. A scale prototype was run to the participants' attention, and then a round table faced various viewpoints by a diversified operators' panel, without be protest by the numerous and attentive audience.



Rete ferroviaria italiana - Itinerari e bacini di utenza "Metrocargo"

ha struttura modulare e presenta numerosi vantaggi applicativi, sino ad ora verificati mediante simulazione dinamica discreta (in ambiente Arena). La realizzazione di un completo sistema a rete richiede cospicui investimenti (5-12 M€/terminale) che si auspicano privati, eventualmente "lanciati" da iniziative pubbliche, per "incoraggiamento" all'imprenditoria (nei trasporti, alquanto "sparagnina"). L'ing. **Guido Porta**, a.d. di Serfer (Trenitalia) ed esperto logistico, è il brillante ideatore e promotore di *Metrocargo*, brevettato nel 2002, che ha sempre seguito negli studi ad hoc di I.log (Iniziativa Logistica) e di ACT Solutions (simulazione-gestione in realtà virtuale), e nelle ricerche meccanico-logistiche presso l'Univ di Genova. Consigliamo di visitare i siti www.metrocargo.it - www.ilog.it - www.actsolutions.it

La giornata, sponsorizzata dalle genovesi Autorità Portuale, Università e Camera di Commercio, dopo il rituale saluto delle Autorità, si è articolata in due fasi: relazioni tecniche con presentazione del prototipo fisico in scala e Tavola rotonda. Gli interventi, dopo la presentazione descrittiva di *Metrocargo* da parte di Guido Porta (I.log), hanno riguardato caratteristiche e prestazioni (**Renzo Ferrari**, Metrocargo Italia), sw di gestione e controllo (**Raffaele Maccioni**, ACT Solutions), aspetti economici (**Alessandro DiVasta**), ricadute sul territorio e tessuto produttivo (**Carlo Malerba**, Linea) ed applicazione al sistema portuale genovese (**Antonello Fontanili**, Uniontrasporti).



Riproduzione del sistema Metrocargo

Un grande prototipo è stato mostrato operativamente e presentato da **Pietro Canepa** (Parco Scientifico Tecnologico della Liguria). La successiva tavola rotonda, argutamente moderata da **Bruno Cardani** (Sole24Ore) ha visto numerosi interventi, nell'ordine, per: ottimizzare i trasbordi e stimolare investimenti (**Zeno D'Agostino**, LoGiCa, Napoli), verificare problematiche su impianto pilota (**Carmine del Riccio**, Trenitalia), aspetti organizzativi ed imprenditoriaizzazione (**Giovanni Satta**, ex FS), individuare target a livello di sistema integratom (**PierPaolo Puliafito** (CIELI, Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata), metrò-cargo in analogia al tram-cargo di Dresda (T. **Federighi**, FAI, Federazione Italiana Autotrasportatori), ritardo trentennale nelle infrastrutture e mancanza di spazi (**Luigi Negri**, Terminal Operator), ed infine **Walter G. Finkbohner**, simpatico consulente svizzero che ha espresso un'ottima testimonianza sulla qualità operativa di Serfer e quindi sulla professionalità di Guido Porta, dunque anche sulla credibilità, come I.log, del suo *Metrocargo*. Con senso pratico, Finkbohner, a fronte delle esigenze tipiche del cliente (puntualità se non rapidità, tracciabilità, costi) ammira il prototipo ma rinvia il proprio giudizio a quando un sistema reale completo sarà operativo e valutato economicamente al vero. Questa l'opinione diffusa, con un plauso al buon progetto e l'augurio di una sua pronta implementazione, pur con un ragionevole pessimismo congiunturale. □