

Merci su ferro: Guglielminetti (PwC), capacità e spinta ci sono. Ma ispiriamoci alle best practices europee

Author : aar

Date : 10 novembre 2016



**4 GIORNI AL FORUMPIETRARSA
LE INTERVISTE DI FERPRESS**

(FERPRESS) – Roma, 10 NOV - Trasferire consistenti volumi di traffico dalla strada alla rotaia. Governo, imprese ed associazioni imprenditoriali (Assoferr, Confetra e Confindustria) si confronteranno lunedì prossimo a Pietrarsa, nella splendida location del Museo Nazionale Ferroviario in occasione del Forum dal titolo programmatico: “ Logistica e Industria in Treno - *Con il Governo un Patto per la Crescita*”. Ferpress nel corso della settimana ha chiesto un parere ad alcuni esperti e protagonisti del settore. Oggi è la volta di Paolo Guglielminetti, Associate Partner di PwC, Global Railway & Surface Transportation.

D: Non ci sono ricette, ma possiamo pensare ad alcune azioni concrete

R: Gli ingredienti fondamentali per ottenere un trend stabile strutturale di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia possono essere ispirati dalle migliori pratiche europee, costituite dai paesi dove il trasporto ferroviario assicurare ancora una quota consistente del trasporto delle merci, come Svizzera, Austria e Germania.

Questi paesi si caratterizzano per accompagnare lo sforzo imprenditoriale delle imprese del settore con azioni volte a

- intervenire sull'infrastruttura in tutte le sue componenti, non solo sulla rete principale (come il governo già sta facendo) ma anche quella di primo / ultimo miglio che è caratterizzata tipicamente da carenza di linee di finanziamento specifiche, minor ruolo del gestore dell'infrastruttura nazionale (che per i raccordi privati non ha un ruolo diretto) e (spesso) elevata obsolescenza
- incentivare l'innovazione tecnologica del settore, anche con programmi di ricerca dedicati finanziati dallo Stato, da sviluppare in sinergia con i programmi UE come Horizon, nonché la rottamazione dei rotabili obsoleti (non in linea con le nuove normative, ad es. in materia di rumore)
- garantire condizione di equa competizione con la modalità stradale, ad esempio in termini di armonizzazione delle regole e pratiche di controllo sulle condizioni di sicurezza.

D: Alla vigilia di un passaggio fondamentale, l'apertura della galleria di base del Gottardo ed a qualche mese dal potenziamento del Canale di Suez come vede il mercato potenziale del trasporto merci su ferrovia in Italia?

R: Grazie agli incentivi al settore ed alla lieve ripresa economica, negli ultimi 18 mesi è assistito ad una inversione della tendenza negativa che aveva caratterizzato gli ultimi anni.

Il miglioramento delle caratteristiche della rete in termini di capacità, modulo e sagoma, grazie ai programmi nazionali ed alle grandi opere internazionali come il Gottardo, creare le condizioni necessarie per consolidare questa ripresa.

Servono però altre misure come quelle sopra citate per assicurare il risultato.

La quota aggredibile è costituita dagli oltre 60 miliardi di tonnellate*km oggi spostate dalla strada du

distanze oltre i 300 km. Catturarne un terzo vorrebbe dire raddoppiare l'attuale traffico merci su ferrovie

D: Dal vostro punto di osservazione, saranno in grado le imprese italiane (tutte e quindi sia le private che quella pubblica) di approfittarne?

R: Capacità e spinta a crescere mi pare ci siano .

Le imprese del settore potranno approfittare degli sviluppi citati a mio avviso se si verificano soprattutto alcune condizioni:

1. una nuova "compattezza" del degli operatori del settore, che devono fare sistema perché hanno numerosi obiettivi convergenti (al di là della legittima competizione sul mercato)
2. una forte propensione all'innovazione tecnologica, sfruttando tutte le potenzialità della digitalizzazione, senza paura di investire in tal senso e di portare nuovo knowledge in azienda (quello consolidato in campo trasportistico e logistico "puro" non è più sufficiente)
3. una visione centrata sull'intensificazione dell'offerta di servizi ferroviari nel nostro paese, ampliando la copertura geografica (cosa indispensabile per servire certi segmenti di mercato) e non limitandosi quindi a sfruttare le nicchie del traffico tra i terminali del nord Italia e i grandi valichi.

Tutte le altre interviste



[Trasporto su ferro: Ambrogio, servono infrastrutture moderne ed efficienti, altrimenti il Gottardo favorirà i porti del Northern Range](#)



[Trasporto su ferro: De Girolamo \(Lotras\), contesto favorevole. La collettività richiede vantaggi ambientali](#)



[Trasporto su ferro: Paruzzi \(Solvay\), rilanciare Hardware e Software ferroviari per riprendere a crescere](#)



[Trasporto su ferro: Sciarrone, con la rete AV/AC porteremo dall'anno prossimo i megatrailer nel Sud Italia](#)



[Trasporto su ferro: Malvestio \(FLC\), il treno potrà avere un forte ruolo anche nell'epoca dell'eCommerce](#)



[Trasporto su ferro: Spirito, i nuovi mercati lo sposteranno verso l'intermodalità marittima e la lunghissima percorrenza](#)