

## **Merci su ferro: Laguzzi, i privati sono cresciuti molto, passi in avanti fatti, ma la strada è lunga**

**Author :** aar

**Date :** 11 novembre 2016



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

(FERPRESS) – Roma, 11 NOV - Portare più merci in ferrovia e meno sui TIR, lasciando alla gomma l'ultimo miglio tranne nei casi in cui sono utilizzabili (ed efficienti) i raccordi. Questo in teoria... Abbiamo chiesto ad alcuni stakeholder il loro parere che parte dalla consapevolezza condivisa che da qualche tempo si vedono elementi positivi per gli sforzi del Gruppo Fs e del Governo per la ripartenza.

Abbiamo chiesto il parere a Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo.

*D: Laguzzi, nella pratica siamo ancor molto lontani da un consistente rilancio del settore e le imprese ferroviarie ancora faticano a recuperare i volumi di traffico persi in anni di abbandono. Cosa manca, nel medio periodo per fare passi in avanti decisivi e per attrarre il mondo dell'industria verso il trasporto ferroviario?*

*R: Intanto è doveroso premettere che le imprese ferroviarie private sono fortemente cresciute in poco più di un quinquennio fino a raggiungere quasi il 40% di quota del mercato. Siamo però consapevoli che la quota di inter-modalità media europea è tre volte quella dell'Italia e nei paesi più virtuosi è addirittura di dieci volte superiore e quindi dobbiamo crescere ancora di più.*

La nostra ricetta per colmare le quattro differenze con l'Europa è fatta di quattro ingredienti:

- Treni lunghi 750 mt invece che 500-600.
- Treni che trainano 2000 t invece che 1600 t.
- Linee con sagoma da 4 mt
- Macchinista solo.

Le azioni avviate dal Mit colmano le prime tre permettendo un minor costo per il mercato del 15-20% e quindi attivano un incremento storico della competitività dell'intermodalità. Resta il macchinista che consentirebbe un ulteriore minor costo del 10-15%. Infine bisogna ricordarsi che bisogna trovare soluzioni insieme all'autotrasporto e non contro.

*D: Privati e azienda pubblica possono competere per attrarre nuove aree di mercato?*

*R: Oggi le imprese associate in FerCargo competono più tra loro che con Trenitalia e la competizione è la condizione base per una collaborazione con l'autotrasporto che pretende, giustamente, di lavorare con chi rischia come loro. La storia insegna che il monopolio ha ridotto in 10 anni i propri treni km da 80 milioni a meno di 30 e che, nonostante ciò, perde il 25% del valore della produzione. E nessuna impresa privata sarebbe ancora viva dopo avere perso in 10 anni 2 miliardi di €.*