

Il Freight Leaders Council chiede un piano nazionale per il trasporto ferroviario



“Serve un **piano nazionale per l’intermodalità ferroviaria** in grado di definire il target, individuare le criticità, rimuovere gli ostacoli e raggiungere un obiettivo molto urgente: abbassare l’impronta ambientale dei trasporti, l’unico comparto industriale che non è stato finora in grado di ridurre le **emissioni di Co2**”. E’ l’appello lanciato da Antonio Malvestio, Presidente del **Freight Leaders Council** intervenuto a **Mercintreno**, la manifestazione in corso oggi e domani a Roma sul trasporto ferroviario delle merci.

Il Freight Leaders Council, l’associazione che raggruppa i maggiori operatori della logistica italiana, ha pubblicato lo scorso anno il Quaderno #25 sulla **sostenibilità ambientale del trasporto e della logistica** con l’obiettivo di individuare azioni concrete per la riduzione delle emissioni. Tra le 6 proposte presentate al Governo e alle istituzioni, anche quella di predisporre un piano nazionale per l’**intermodalità**. Un’azione utile a mettere in chiaro le criticità e potenzialità del trasporto ferroviario delle merci in Italia. Una situazione ancora claudicante nel panorama europeo: oggi la quota modale del ferro per le merci in Italia è del 14,6% a fronte del 18% dell’Ue e contro l’85,4% della strada, dieci punti superiori alla media europea. Il **ferrobonus**, l’aiuto trimestrale che il Governo ha varato recentemente, è sicuramente un’azione positiva, ma insufficiente per una programmazione reale e duratura dell’intermodalità ferroviaria.

“Non tutte le merci possono viaggiare in treno – continua Malvestio – Bisogna individuare con attenzione la quota da spostare. Rimuovere gli ostacoli, tra cui per esempio la crescente illegalità che caratterizza il trasporto su strada, vittima di un forte dumping sociale ad opera di operatori dell’Est Europa: basti pensare che il tasso di lavoro irregolare nei trasporti è superiore al 70%, i distacchi e le somministrazioni irregolari di autisti dell’Est è cresciuta negli ultimi due anni del 116%, il cabotaggio è esploso e lo sfioramento degli orari di guida sta diventando oramai la regola”. Il piano per l’intermodalità dovrebbe prendere in considerazione anche le soluzioni a queste problematiche che rendono il trasporto ferroviario – insieme ad altri gap infrastrutturali – poco competitivo.

“Il miglioramento delle performance ambientali – ha concluso Malvestio – può incidere favorevolmente sull’intera filiera della logistica. Il **Freight Leaders Council** ha nel suo stesso logo l’incontro tra la strada e la ferrovia e gestisce dal 2012 in esclusiva l’edizione italiana del premio Lean&Green assegnato alle imprese che si impegnano a ridurre del 20% le emissioni inquinanti: un bollino che certifica lo sforzo e attesta procedure in linea con la sostenibilità ambientale”.