

**COMMISSIONI RIUNITE BILANCIO CAMERA E
SENATO**

**Disegno di Legge “Bilancio di previsione dello Stato per
l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio
2023-2025” (A.C. 643)**

Audizione di ANITA

Roma, 2 Dicembre 2022

Illustri Presidenti, Onorevoli Senatori e Deputati

Vi ringrazio per l'invito all'audizione odierna, di particolare interesse per la nostra Associazione che rappresenta le imprese italiane più strutturate di autotrasporto merci per conto terzi e di logistica operanti in ambito nazionale e internazionale, particolarmente attive nel trasporto intermodale. Sono 1.700 le imprese associate, che impiegano oltre 90.000 dipendenti e una flotta di oltre 75.000 veicoli.

Le imprese di trasporto e logistica svolgono attività strategiche per il benessere economico e sociale dell'Italia, che rappresentano un driver della crescita e un fattore connettivo e di competitività di grande rilevanza per il sistema produttivo e distributivo.

Occuparsi del loro stato di salute e delle loro prospettive di sviluppo si configura dunque come un'azione politica necessaria, di grande importanza e rilevanza economica.

Anche le imprese di autotrasporto si trovano ad operare in un contesto molto complesso e incerto, oggi profondamente segnato dalle dinamiche inflattive e da fenomeni geopolitici di non facile soluzione, che creano loro parecchie difficoltà.

L'aumento dei prezzi del gasolio, del gas, dell'energia elettrica e delle materie prime, le interruzioni delle catene di approvvigionamento, la chiusura di alcuni mercati strategici dovuti al conflitto russo-ucraino e la carenza di lavoratori nel settore si stanno aggiungendo alle già complesse sfide conseguenti alla crisi post pandemica e a quelle derivanti dalla decarbonizzazione del settore trasporti.

Pensare a misure pubbliche di sostegno e sviluppo per il settore vuol dire porsi l'obiettivo nazionale di migliorare l'offerta e la capacità logistica del Paese, per sostenere il sistema produttivo e distributivo e per dare competitività all'economia italiana anche sui mercati internazionali attraverso l'innovazione dei processi operativi e la concreta attuazione della transizione energetica e ambientale dell'autotrasporto e della logistica in modo funzionale agli impegni climatici assunti in ambito europeo.

In questa ottica, rappresentiamo alcune proposte che prioritariamente andrebbero considerate nell'ambito della formazione della Legge di bilancio per il 2023.

Misure di compensazione per il “Caro energia”

Apprezziamo gli interventi per l’acquisto di energia elettrica e gas naturale, estesi al primo trimestre del 2023, di particolare interesse anche per le imprese di logistica e trasporto e, con riferimento alle imprese a forte consumo di energia elettrica (cd. “energivore”), auspichiamo che possano esservi ricomprese anche le imprese del nostro settore che gestiscono magazzini, soprattutto quelli frigoriferi, con forte consumo energetico per garantire la catena del freddo.

Con riferimento alle imprese di autotrasporto, per comprendere quanto il “*caro energia*” pesi sui bilanci aziendali, basti pensare che le sole spese per l’acquisto di carburante rappresentano il 30% dei loro costi totali.

E’ impensabile che tali imprese riescano ad assorbire totalmente i significativi aumenti di prezzo che hanno interessato i carburanti ormai da più di un anno e mezzo, non solo con riferimento al gasolio, ma anche a vettori energetici alternativi come il GNL.

Ci preme sottolineare come le imprese che hanno finora investito in veicoli più ecologici si sono ritrovate con dei costi gestione molto più alti, per effetto del taglio accise e del connesso venir meno del rimborso accise e ciò, in assenza di adeguati sostegni, rischia di arrestare il processo virtuoso di transizione energetica e ambientale.

Abbiamo pertanto accolto con favore le risorse previste all’art. 85 del Disegno di legge di bilancio per il 2023, pari a 200 milioni di euro a compensazione degli incrementi di costo subiti dalle imprese di autotrasporto per l’acquisto di gasolio.

Condividiamo inoltre la previsione contenuta nello stesso articolo secondo cui tale contributo sia destinato unicamente **alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia**.

Tuttavia, è nostro dovere sottolineare che l’articolo 85 **non produrrà benefici immediati per le imprese se non venisse fin da subito chiarita la modalità di erogazione di tale contributo**.

Riteniamo necessario che **il contributo venga riconosciuto sotto forma di credito d’imposta** al fine di evitare ritardi operativi nella fruizione delle risorse, considerato che una piattaforma per la presentazione delle domande è già attiva per le risorse stanziare con il DL “Aiuti”.

Rinnovo del parco circolante in ottica green

Siamo convinti che per rendere concretamente possibile il percorso di transizione ambientale ed energetica del nostro settore, in linea con gli obiettivi europei del Green New Deal e del Pacchetto Fit for 55, si debba partire dallo stato dell'arte ossia dalla fotografia del parco automezzi industriali circolante in Italia e utilizzato dal trasporto merci in conto terzi: **l'età media dei veicoli pesanti è pari a 12 anni e oltre il 42% è di classe ambientale ante Euro IV. Se guardiamo all'età media del parco dei rimorchi e semirimorchi, si arriva a 17 anni.**

Partendo da questi dati, risulta evidente la necessità di una massiccia politica pubblica di rinnovo delle flotte con mezzi a minore impatto ambientale e più sicuri.

Riteniamo necessario l'adozione di un **piano di svecchiamento del parco circolante**, con un robusto stanziamento per il prossimo quadriennio, con la finalità di **ridurre di circa il 50% le emissioni di CO₂** derivanti dal trasporto merci su gomma e di **migliorare la sicurezza sulle strade.**

Un tale stanziamento consentirebbe la dismissione in 4 anni di circa il 50% dei veicoli obsoleti ed inquinanti, oggi circa 145.000, e la messa su strada di circa 18.000/anno tra veicoli, rimorchi e semirimorchi di ultima generazione.

Alla luce dell'assenza di riferimenti finanziari dedicati al rinnovo delle flotte dell'autotrasporto merci in conto terzi nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) 2022-26, auspichiamo pertanto la previsione nella legge di bilancio 2023 di un **fondo *ad hoc*, gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con una disponibilità complessiva di 950 milioni euro per il prossimo quadriennio a copertura dei predetti investimenti.**

L'adozione di un piano pluriennale di sostegno agli investimenti avrebbe, inoltre, impatti significativi per la stessa filiera dell'automotive, impegnata fortemente nella transizione produttiva verso tecnologie alternative nel trasporto pesante, anche in vista della prossima proposta della Commissione Europea sui nuovi target di riduzione delle emissioni per i veicoli pesanti.

Intermodalità nel trasporto merci

Riteniamo che il trasferimento delle merci dalla strada verso modalità a minore impatto ambientale, come quella ferroviaria e marittima, giochi un ruolo importante nella configurazione di un sistema di mobilità più moderna e sostenibile.

Nel contesto delle numerose criticità esistenti nelle infrastrutture e nell'offerta di servizi intermodali, che non permettono ancora al trasporto intermodale di essere competitivo rispetto al tutto strada, le politiche pubbliche di incentivazione finora condotte per il trasferimento modale non hanno prodotto risultati apprezzabili e necessitano di essere riviste.

Permane quindi **l'esigenza di prevedere un forte sostegno pubblico al trasporto combinato/intermodale strada-ferro e strada-mare con gli incentivi Ferrobonus e Marebonus, ma solo a condizione che i meccanismi di assegnazione delle risorse siano modificati.**

In particolare, **chiediamo di assegnare il contributo** (Ferrobonus e Marebonus) **direttamente agli autotrasportatori** e non alle società ferroviarie/MTO (società organizzatrici di trasporti combinati) e alle società armatrici, come oggi avviene, poiché non sono essi i soggetti che compiono la scelta modale di utilizzare il treno o la nave, ma sono i trasportatori che fanno questa scelta investendo nell'acquisto di unità di carico idonee. Il meccanismo vigente non ha promosso in modo efficace il ricorso alla soluzione di trasporto intermodale.