

Camera dei Deputati
IX Commissione permanente
(Trasporti)

**Memoria ANITA nell'ambito del recepimento della Direttiva
sull'Emission Trading System – ETS 2**

Roma, 5 luglio 2024

L'Associazione

ANITA è la prima Associazione italiana nata per rappresentare le imprese di successo dell'autotrasporto merci e della logistica. Fondata in **Confindustria** nel 1944, da 80 anni si impegna a favorire la crescita del settore con l'obiettivo di rafforzare la competitività delle realtà associate e del sistema logistico nazionale. Aggrega oltre **1.700 aziende** che operano nel trasporto merci per conto di terzi, in Italia e all'estero, sviluppando più del **50% del traffico merci** con circa **100.000 addetti**.

L'Associazione aderisce a **Federtrasporto** ed è presente sull'intero territorio nazionali attraverso le articolazioni della Confederazione. Esprime il legame tra le imprese attive nel segmento di ogni dimensione, specializzazione e forma giuridica, benché la quota più corposa sia riconducibile alle medie e grandi imprese: gli operatori più solidi e strutturati dell'autotrasporto merci e della logistica per dimensioni maggiori in termini di addetti, numero di veicoli, investimenti e valore aggiunto. Un elemento che porta ANITA a distinguersi dalle altre associazioni di categoria e le consente di sostenere le posizioni più innovative e funzionali alla prosperità del comparto.

Svolge attività di lobbying nei confronti delle istituzioni nazionali ed europee, dinanzi alle quali si fa portavoce delle istanze della categoria e promuove la parità di condizioni competitive fra i diversi Stati membri. Figura tra le parti datoriali firmatarie del **CCNL per il settore trasporto merci, logistica e spedizioni**; rileva dati sul trasporto delle merci, promuove convegni, studi e cura pubblicazioni per incoraggiare l'adozione di politiche virtuose, a vantaggio del comparto. Inoltre, per seguire più accuratamente le problematiche delle imprese, ANITA ha realizzato **nove sezioni di specializzazione**: Trasporto Eccezionale, Trasporto Intermodale e Contenitori, Trasporto Internazionale, Trasporto con Silos, Trasporto Merci Pericolose, Trasporto Prodotti Alimentari, Trasporto Rifiuti, Piccole Imprese Consorzi e Cooperative, Logistica e Distribuzione.

L'Associazione supporta la crescita imprenditoriale delle aziende associate e ne valorizza la vocazione internazionale. Crede nel progresso, nell'innovazione tecnologica, in quella digitale e promuove la sostenibilità nelle tre dimensioni: ambientale, economica e sociale. Allo stesso modo incoraggia l'intermodalità e costruisce sinergie con tutti gli attori della filiera logistica, sostenendo politiche di sviluppo orientate alla sicurezza e alla legalità. Aderisce a **Transfrigoroute International**, l'Associazione europea per il trasporto di prodotti alimentari costituita da operatori, costruttori, allestitori di veicoli e di attrezzatura del freddo detenendone la rappresentanza italiana.

Premessa

Sebbene il provvedimento in esame non contempli tra i soggetti regolamentati (art. 2, comma 3, lettera ccc)) le imprese di autotrasporto, in quanto **consumatori finali di prodotti energetici**, ANITA pone grande interesse sul recepimento dell'ETS 2 per le implicazioni che questo meccanismo può portare al comparto stradale.

Il settore potrebbe infatti subire i costi indiretti derivanti dall'applicazione della tassazione dei carburanti fossili – tuttora largamente prevalenti sul mercato anche in relazione alle ancora limitate immissioni al consumo di carburanti alternativi – che andranno inevitabilmente a ricadere sul mercato, essendo impensabile che possano essere assorbiti dalle sole aziende di autotrasporto.

Al tempo stesso riteniamo che **l'introduzione dell'ETS 2 stradale possa dare una spinta alla decarbonizzazione del trasporto pesante**, qualora vengano messe in atto azioni e interventi finalizzati al rinnovo delle flotte di veicoli industriali, all'utilizzo di carburanti alternativi e allo sviluppo dell'intermodalità.

In questa ottica, **è necessaria una corretta allocazione dei proventi derivanti delle aste e che una parte di tali proventi venga assegnata al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.**

In merito all'ETS marittimo, ANITA segnala che **l'aumento dei noli derivante dall'introduzione del sistema** a partire dal 1° gennaio di quest'anno, e ulteriormente incrementato dal 1° luglio 2024, **ha già prodotto effetti significativi. Tali aumenti incidono sulle imprese** di autotrasporto e, in particolare, sui collegamenti con le isole, **compromettendo la sostenibilità economica di queste Regioni.** Pertanto, nel rispetto del principio costituzionale della continuità territoriale, ANITA ritiene che i collegamenti con le isole debbano essere esonerati dal sistema ETS.

Ciò premesso, si riportano di seguito osservazioni e proposte.

Per prima cosa, l'allocazione delle risorse dei proventi derivanti dalle aste è di cruciale importanza e deve contemplare tipologie di interventi che possano concretamente e utilmente favorire la riconversione delle flotte dei veicoli industriali e il trasferimento modale delle merci dalla strada verso modalità a minore impatto ambientale, come la ferrovia e il mare.

Diventa quindi necessario un'attribuzione diretta delle risorse derivanti dalle aste al Ministero competente su queste materie, ossia quello delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si propone pertanto di modificare l'articolo 42-undecies, prevedendo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sia riconosciuto come Ministero di riferimento per le attività di sua competenza, e dunque direttamente assegnatario delle risorse destinate alla decarbonizzazione del trasporto pesante (rinnovo flotte, incentivi all'intermodalità delle merci, incentivi per favorire l'utilizzo di carburanti alternativi).

Tra le finalità per cui possono essere destinate queste risorse, ANITA **accoglie con favore l'allocazione dei proventi del Sistema ETS per misure volte ad accelerare la diffusione di veicoli e la realizzazione di infrastrutture di rifornimento e ricarica**, come stabilito nell'articolo 42-undecies, comma 5, lettera b).

Come noto, **ad oggi circolano in Italia più di 700.000 veicoli industriali con massa superiore alle 3,5 tonnellate ed il 50,4% di questi è dotato di motori ante Euro 4.** Un altro dato allarmante è **l'età media del parco circolante che è intorno ai 14,3 anni.** In questi anni, gli **strumenti di agevolazione agli investimenti** che si sono avvicinati a supporto delle imprese di Autotrasporto per il rinnovo delle flotte **non si sono rivelati particolarmente sufficienti** per ridurre significativamente l'età media del parco circolante, rallentando così il raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo.

L'Associazione rileva che **la misura** contenuta nello schema di decreto è limitata alla diffusione di veicoli ad emissioni zero, che **andrebbe integrata includendovi anche i veicoli a basse emissioni** al fine di garantire il **rispetto del principio di neutralità tecnologica**, indispensabile per la transizione energetica del trasporto pesante, **promuovendo**, nel contempo, **un aumento della disponibilità e alla diffusione di carburanti rinnovabili.**

Le motivazioni di tale propensione verso l'apertura ai carburanti alternativi risiedono nel fatto che, mentre per le flotte urbane la decarbonizzazione sarà principalmente legata alla trazione elettrica, **il contributo dei biocarburanti nella transizione ecologica sarà fondamentale per il trasporto pesante su medie e lunghe distanze**, dove l'alimentazione elettrica non può essere immediatamente realizzata.

Oltre al rinnovo del parco veicolare in chiave sempre più green, **si rende anche necessario trasferire una quota del traffico dalla strada alle ferrovie e al mare, promuovendo lo *shift modale*** attraverso meccanismi di incentivazione.

In questo contesto, **richiamiamo ancora una volta l'articolo 42-undecies, comma 7, lettera b)**, il quale stabilisce la possibilità di destinare risorse ottenute dai proventi delle aste al fine di potenziare la multimodalità, ma solo con riferimento al trasporto pubblico.

La promozione della multimodalità nel trasporto delle merci è un tassello fondamentale del Green Deal europeo e deve essere adeguatamente sostenuto ed incentivato dagli Stati membri. Il potenziamento del trasporto intermodale delle merci risponde a esigenze di efficienza, economicità, sostenibilità e resilienza, rendendo i sistemi di trasporto più competitivi e rispettosi dell'ambiente.

Per questa ragione l'Associazione ritiene che sia fondamentale integrare il predetto articolo 42-undecies, comma 7, lettera b) includendovi anche l'intermodalità delle merci.

Tornando sulle possibili ripercussioni economiche negative sul settore dell'autotrasporto, ribadiamo il **possibile rischio di aumento dei costi dei carburanti** per gli utilizzatori finali e quindi per le imprese, derivante dall'applicazione del sistema ETS nel trasporto stradale.

Il rischio è che si verifichi una dinamica analoga a quanto accaduto con l'entrata in vigore dell'ETS marittimo, il quale ha generato sin da subito un rincaro dei noli marittimi, andando a generare degli extracosti per le imprese di autotrasporto merci che utilizzano il trasporto marittimo nelle operazioni di trasporto intermodale.

Per questa ragione, ANITA ritiene che questo tema debba essere attentamente considerato **in fase di parere parlamentare prevedendo anche delle misure di compensazione per i costi indiretti che potrebbero manifestarsi.**