



FEDERTRASPORTO

**AUDIZIONE INFORMALE
DI FEDERTRASPORTO
PRESSO LA IX COMMISSIONE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
CAMERA DEI DEPUTATI**

Atto del Governo n. 161

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958 nonché della direttiva (UE) 2023/959 modificando la direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione

9 luglio 2024

Audizione informale del Presidente di Federtrasporto

dott. Paolo Colombo

Atto del Governo n. 161 (ETS)

Ill.mo Presidente, Ill.mi Onorevoli,

desidero in primo luogo ringraziare il Presidente Deidda e i componenti della Commissione per l'invito all'audizione odierna che ci consente di sottoporre alla Vostra attenzione il punto di vista di Federtrasporto in materia di EU *Emissions Trading System* (EU ETS).

Federtrasporto, costituita nel 1993, è la Federazione che all'interno di Confindustria raccoglie le associazioni degli operatori e dei gestori delle infrastrutture nei settori dei trasporti e della logistica rappresentando complessivamente circa 2.500 imprese, 135.000 lavoratori e 40 miliardi di fatturato nelle modalità del ferro, della gomma e dell'aereo.

I trasporti e la logistica

E' opportuno premettere che i settori dei trasporti e della logistica hanno un impatto rilevante in termini di ricchezza e di occupazione per il Paese. Il solo settore della logistica, ad esempio, ha generato nel 2023 un valore totale delle attività di 135,4 miliardi di euro – l'8,2% del PIL nazionale – occupando circa 1,4 milioni di persone¹.

¹ Fonte: Confindustria - Industria, Trasporti, Logistica e Infrastrutture: Insieme per la competitività del Paese. Gennaio 2024.

Il loro contributo alla ricchezza del Paese va tuttavia ben oltre alla mera dimensione specifica. I trasporti e la logistica svolgono infatti un'imprescindibile funzione abilitante in settori trainanti per l'economia nazionale come quello manifatturiero (18% del PIL) e quello turistico (13% del PIL).

Criticità EU ETS

Rispetto all'originario obiettivo del sistema ETS disegnato dalla Direttiva 2003/87/CE, tesa a disincentivare gli utilizzi meno efficienti in termini di emissioni di gas climalteranti, con le modifiche che si sono succedute negli anni, da ultimo con le Direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 che con lo schema di decreto legislativo in esame si provvede a recepire, l'ETS ha preso sempre più le sembianze di una **mera tassa che investe trasversalmente sempre più ambiti produttivi**, senza distinzioni.

Così, l'allargamento del suo ambito di applicazione tra gli altri al settore del trasporto marittimo, del trasporto stradale e l'ulteriore irrigidimento delle misure sul trasporto aereo, produrranno l'inevitabile conseguenza di un aumento generalizzato dei costi per le imprese europee.

I settori coinvolti, è bene ricordarlo, sono caratterizzati da mercati fortemente competitivi e da marginalità limitate. In tali condizioni, **ogni variazione della struttura dei costi delle imprese non potrà che trasferirsi in maniera diretta sulle famiglie, sulle altre imprese della filiera e in definitiva sulla competitività del nostro sistema economico e produttivo** che, come accennato in precedenza, fa un rilevante affidamento sulla mobilità delle persone e delle merci per produrre ricchezza.

A titolo di esempio, nel corso del 2023 si è già registrato un incremento medio del 4% del costo dei trasporti marittimi per effetto dell'introduzione dell'ETS e si prevede che la stessa dinamica proseguirà anche nel 2024 e negli anni successivi.

Non sarà poi passato inosservato il recente annuncio di Lufthansa di un incremento del prezzo dei biglietti fino a 72 euro a tratta per far fronte alle sempre più stringenti e onerose misure dell'Unione in materia ambientale.

Una inevitabile **spinta alle dinamiche inflattive** che su altri fronti la stessa Unione sta cercando invece di contrastare.

Un aumento dei costi che inciderà sulla **competizione asimmetrica** già in atto con le imprese **extra-UE**.

In tale contesto, diventa **determinante la gestione dei proventi delle aste ETS** che in base alla stessa normativa europea devono essere impiegati per compensare i costi indiretti dell'ETS e promuovere azioni finalizzate alla decarbonizzazione. E' necessario quindi invertire la tendenza che ha visto finora destinare circa il 50% dei proventi delle aste (3,2 miliardi di euro nel 2022) al bilancio dello Stato e solo 150 milioni di euro al Fondo che finanzia la compensazione dei costi indiretti dell'ETS, con l'obiettivo di avviare un processo virtuoso, la cui regia per i settori in esame dovrebbe essere affidata al Ministero del Infrastrutture e dei Trasporti, per finanziare i costi della transizione energetica attraverso i proventi derivanti dal sistema di scambio delle quote di emissione.

Ma anche sotto il profilo delle finalità ambientali del nuovo sistema ETS emergono delle gravi contraddizioni.

La modalità con cui è prevista l'inclusione nel Sistema del trasporto stradale - attraverso i fornitori di carburante (c.d. ETS 2) - mette di fatto sullo stesso piano il **trasporto privato su gomma**, che è il maggiore responsabile dell'inquinamento

con quasi il **18% del totale** delle emissioni di gas climalteranti, con il **trasporto collettivo** con autobus (trasporto pubblico locale e trasporto commerciale) il quale, contribuendo per solo lo **0,7% delle emissioni**², è invece in grado di produrre significativi benefici in termini di emissioni per passeggero e che quindi dovrebbe essere maggiormente sostenuto e finanziato, non certo tassato.

Merita, inoltre, un'attenzione particolare l'impatto dell'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS sulla capacità competitiva delle **imprese che risiedono nelle isole**, in particolare in Sardegna.

La necessità di incorporare nella struttura dei costi delle aziende che operano sulle isole anche l'ulteriore incremento dovuto ai collegamenti marittimi, dopo quelli aerei, rischia infatti di compromettere definitivamente ogni prospettiva di sviluppo di significative aeree del Paese.

Proposte

Nella consapevolezza dei limitati margini dettati dalle Direttive (UE) 2023/958 e 2023/959 e dallo schema di decreto legislativo in argomento e auspicando che le considerazioni qui espresse possano essere tenute in considerazione nell'ambito della discussione sul provvedimento in esame e nella futura azione legislativa di codesta Commissione, sintetizziamo di seguito le proposte a nostro giudizio più rilevanti:

- Prevedere espressamente che le **risorse** derivanti dalle aste dell'ETS, non attribuite al bilancio dell'Unione, siano **destinate al finanziamento delle politiche finalizzate alla decarbonizzazione nei medesimi settori anche**

² Fonte: Politecnico di Milano su dati Ispra 2021.

attraverso la promozione di modalità di trasporto maggiormente sostenibili;

- Evitare contraddizioni tra la finalità della riduzione delle emissioni di gas climalteranti e le disposizioni attuative dell'EU ETS prevedendo, ad esempio, espresse **esclusioni dal campo di applicazione del sistema ETS del trasporto collettivo** su strada evitando la sua equiparazione al ben più “inquinante” trasporto privato;
- Prevedere espresse **esclusioni dal campo di applicazione del sistema ETS dei collegamenti da e verso le isole.**

Nel confermare la più ampia disponibilità di Federtrasporto a fornire ogni ulteriore contributo ritenuto utile, è gradita l'occasione per ringraziare per l'opportunità offerta e inviare i migliori saluti.

IL PRESIDENTE

Paolo Colombo