

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

Roma, 05 luglio 2024

**Osservazioni FAI-Confraspporto su Schema D.lgs. di recepimento direttive sistema ETS
ETS2 (atto Governo 161)**

FAI-Confraspporto apprezza l'intendimento della Commissione di sottoporre l'atto Governo n. 161 a contributi da parte di soggetti rappresentanti imprese interessate dalle misure.

Il sistema dell'*Emission Trading System* (ETS), sia nella versione iniziale che nella derivazione del c.d. ETS2 ha avuto e avrà importanti impatti per il settore del trasporto, a cominciare dall'ambito marittimo e dell'aviazione, che sono già stati ricompresi dall'ETS. Il futuro inserimento anche del trasporto stradale porterà alla sostanziale inclusione di tutti i comparti attualmente considerati particolarmente emissivi. Al tempo stesso, come noto, trasporto e logistica svolgono un ruolo fondamentale per la competitività del sistema economico nazionale, e necessitano di un quadro giuridico in grado di garantire efficienza, evitando extra-costi e garantendo un *playing field level* che assicuri la leale concorrenza di tutte le imprese che operano in un mercato comune, anche laddove questo travalichi i confini nazionali o europei.

Lo schema di decreto legislativo proposto delinea la cornice normativa nazionale che si applicherà, per quanto di nostra competenza, a dei comparti fondamentali per la nostra economia, cruciali per lo svolgimento di tutte le attività economiche e sociali che caratterizzano il nostro sistema, e che coinvolgono imprese che già oggi devono rispettare una dettagliata regolamentazione di tutti i segmenti di attività, anche con riferimento alla sostenibilità ambientale e alle esternalità a essa assimilabili.

Settori che hanno già da tempo avviato importanti percorsi di decarbonizzazione e rinnovo delle unità, utilizzando le tecnologie, spesso le uniche realmente disponibili, in grado di coniugare la sostenibilità ambientale con quella, almeno di pari importanza, sociale ed economica, e ipotizzare il raggiungimento degli sfidanti obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra definiti dall'UE.

Con riferimento allo schema di decreto legislativo, si segnalano di seguito alcuni elementi su cui FAI-Conftrasporto:

Doppio Conteggio settore autotrasporto

L'articolo 7 dello schema di decreto in oggetto inserisce al D.lgs. 47/2020 gli articoli 42-ter e seguenti (Capo V bis, Sistema ETS per trasporto stradale, edifici e ulteriori settori) dando disposizione per l'attuazione del meccanismo ETS a tali settori.

In particolare, la proposta di inserimento dell'articolo 42-undecies (Vendita all'asta di quote per l'attività di cui all'Allegato I bis) prevede che la ripartizione che spetta all'amministrazione nazionale della quota parte di introiti dovuti al sistema ETS2 preveda tra le destinazioni delle risorse anche una compensazione per i consumatori finali per non aver evitato il doppio conteggio delle emissioni di CO₂ prodotte, o per aver restituito quote di emissioni non contemplate.

Con riferimento al settore dell'autotrasporto merci in conto terzi, il costo dell'ETS2 viene imputato direttamente in fase di acquisto del carburante, il cui prezzo finale prevederà la componente relativa a ogni quota che si consuma. Tale disposizione, che prende atto dall'impossibilità di un conteggio singolo in considerazione della vasta platea di consumatori, rischia di far convergere sul carburante consumato dai mezzi almeno tre differenti tassazioni. In primo luogo, infatti, le accise sui carburanti, di cui il nostro Paese "vanta" il livello più alto di Europa, piuttosto che una tassa assimilabile ai formali motivi di scopo, rientra a pieno titolo tra le disposizioni fiscali sul consumo energetico (come da ampia documentazione normativa unionale e nazionale). Accisa che viene conteggiata sulla base dei litri di carburante acquistato, e che, per garantire alle imprese la competitività rispetto agli operatori stranieri, prevede una

compensazione parziale per le imprese di autotrasporto, di cui beneficiano i consumi di carburante esclusivamente dei veicoli più puliti.

Di conseguenza, l'acquisto di carburante con evidenziazione della **quota di costo dovuta all'ETS2 rientra a pieno titolo come un doppio conteggio** che certamente non è giustificabile.

Il tema dell'accisa merita un approfondimento specifico, che possa mettere in evidenza quanto il trasporto stradale sia già soggetto a una tassazione riferita al consumo di energia. L'accisa non è considerata una tassa sul carbonio a livello formale, anche se sostanzialmente, in ambito europeo, il suo utilizzo è oramai considerato strumentale al raggiungimento di obiettivi puramente ambientali e anche nella legislazione ordinaria vige il connubio accisa e politiche di sostenibilità ambientale. L'evidenza è anche data dal meccanismo di compensazione parziale dell'accise per le imprese di autotrasporto che nel corso del tempo ha avuto, andando a escludere da tale beneficio i mezzi meno puliti, e prevedendo che il regime agevolato sia dovuto solo per le unità da Euro V in su. Infine, è bene ricordare che il livello di accisa sul gasolio vigente in Italia è il più alto d'Europa. In funzione di questo è stata prevista la compensazione per gli operatori professionali. L'inserimento di un extra-costi sull'acquisto del carburante dovuto all'**ETS2 rischia o di sterilizzare la compensazione di accisa**, oppure, in caso peggiore, aumentare il costo del carburante ancor più che con un pagamento integrale dell'accisa.

In secondo luogo, rimanendo sempre in ambito europeo, la recente revisione della **direttiva eurovignette** (Direttiva Ue 2022/362) prevede una rimodulazione dei criteri di calcolo del pedaggio autostradale che introdurrà una differenziazione sulla base dei km percorsi e della classe emissiva del mezzo. Indubbiamente, quindi, una **ulteriore tassazione sulle emissioni** prodotte che potrebbe indurre a una revisione in favore delle imprese di autotrasporto del sistema di riduzione compensata dei pedaggi autostradali.

È bene ricordare, inoltre, che le due disposizioni richiamate (accisa e direttiva *eurovignette*) sono strutturate in maniera tale da **agevolare e incentivare il ricambio del parco veicolare** o l'utilizzo di unità di ultima generazione.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, FAI-Conftrasporto rileva come il settore dell'autotrasporto rischi di essere penalizzato e che si sarebbe potuto dare seguito alla deroga per il trasporto stradale fino al 2030 (prevista dall'art. 30sexies della direttiva 2003/87 introdotto 959/2023) per evitare distorsioni del mercato che invece appaiono inevitabili.

FAI-Conftrasporto auspica che il tema possa essere oggetto di approfondimento e intervento in prossimi iter normativi.

Destinazione degli introiti delle aste per la quota di competenza nazionale

Per quanto attiene alla destinazione dei proventi derivanti dalle aste per l'assegnazione delle quote di emissione agli operatori del trasporto, FAI-Conftrasporto rileva, in prima istanza, la necessità di un **coinvolgimento diretto del Ministero dei Trasporti nella stesura dei Decreti per l'allocazione delle risorse.**

D'altro canto, tale coinvolgimento è già previsto dalla normativa attualmente vigente per quanto attiene al trasporto aereo (art. 6 comma 2 del D.lgs. 47/2020). Pertanto, si ritiene auspicabile e altresì coerente con lo spirito della norma, che tale previsione venga espressamente estesa anche alla ripartizione delle risorse derivanti dall'applicazione dell'ETS ad altri ambiti del trasporto, in primis quello marittimo - in quanto direttamente regolamentato - e, in secondo luogo, quello stradale, in quanto soggetto agli oneri derivanti dall'applicazione dell'ETS2.

L'inclusione, nell'iter decisionale, del Ministero che esercita competenze sui settori regolamentati, appare essenziale al fine di garantire l'utilizzo ottimale dei fondi e fornire opportune garanzie alle imprese assoggettate all'onere.

Oltre a ciò, FAI-Conftrasporto non può far a meno di rilevare l'opportunità di **un'assegnazione diretta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di una quota parte dei proventi derivanti dall'applicazione della normativa ETS ed ETS2** agli operatori del trasporto aereo, marittimo e stradale, acciocché il gettito di quella che si configura a tutti gli effetti come una "tassa di scopo", possa essere efficacemente reinvestito nel finanziamento di programmi di decarbonizzazione della filiera.

Incentivo all'intermodalità

FAI-Confraspporto crede fermamente che la promozione dell'intermodalità rivesta un ruolo centrale nella diffusione di modelli di trasporto più efficienti dal punto di vista operativo e più sostenibili sotto il profilo ambientale. Si ritiene pertanto condivisibile l'integrazione apportata all'art. 23 comma 7 lettera i) del D.lgs. 47/2020, in cui si individua, tra le finalità previste per la destinazione dei proventi delle aste per l'acquisto di quote di emissione, l'incentivo a “forme di trasporto, che contribuiscano in modo significativo alla decarbonizzazione del settore, compresi lo sviluppo del trasporto ferroviario”. Purtroppo, tale formulazione appare alla Scrivente eccessivamente ristretta e in parte avulsa rispetto al funzionamento effettivo del sistema trasportistico nazionale. Nel contesto morfologico italiano, infatti, nessuna forma di trasporto mono-modale può rispondere isolatamente alle esigenze di connettività e continuità territoriale del Paese. Un modello di trasporto può essere pertanto capillare, efficiente e sostenibile solo laddove sia fondato sull'integrazione modale.

Si propone pertanto di dare, al principio espresso dall'articolo in esame, un'enunciazione maggiormente inclusiva e più rispondente alla logica intrinseca del testo, che faccia esplicito riferimento al trasporto intermodale in generale e nello specifico al combinato strada-ferro e strada-mare, aprendo così alla **possibilità di impiegare il gettito derivante da ETS ed ETS2 all'incremento della dotazione destinata agli incentivi *Sea Modal Shift* e *Ferrobonus*.**

Tale interpretazione è peraltro confortata anche da quanto previsto dal nuovo articolo 42-undecies, comma 7, lettera b) dello schema di D.lgs. di attuazione, in cui il potenziamento della multimodalità viene espressamente indicato quale una delle finalità di spesa per il reinvestimento dei proventi delle aste ETS2.

Fondo per il ricambio del parco circolante

Nell'ottica della progressiva riduzione dell'impatto ambientale del trasporto stradale, FAI-Confraspporto apprezza l'ipotesi di destinare parte delle risorse derivanti dalle aste ETS2, al rinnovo del parco veicolare circolante, di cui al nuovo articolo 42-undecies, comma 7, lettera b). A tale riguardo, si impongono due ordini di riflessioni.

In primo luogo, FAI-Conftrasporto riterrebbe preferibile privilegiare una formulazione del testo improntata al principio della **neutralità tecnologica**, al fine di rendere agevolabili tutte le soluzioni utili a favorire la decarbonizzazione del settore e non esclusivamente le motorizzazioni a zero emissioni.

In secondo luogo, analogamente a quanto già previsto nello schema di Decreto legislativo per il trasporto marittimo (vedi art. 5, comma 7 lettera e)), sarebbe auspicabile che, a tale finalità, fosse riservato almeno il 50% dei proventi delle aste ETS2.