

# QUI BRUXELLES

Notizie dall'Europa



N° 1 - 2014

## **1. UE: studio su ecocombi**

## **2. Dati statistici europei**

## **3. Il porto di Anversa**

## **4. La legislazione europea**

- Pesi e dimensioni
- Aiuti De-minimis
- Tariffazione infrastrutture
- Tasse sull'energia – prelevi in % del PIL
- Tasse sulla infrastruttura
- Tasse di immatricolazione ed automobilistica
- Tasse sulle assicurazioni
- Trasporto ferroviario
- Sviluppi prossimi
- Conclusioni
- Combustibili alternativi
- Cabotaggio

## **5. Rapporti con altre associazioni ed Enti**

## **6. Focus sulle priorità Anita**

## 1. UE: studio su ecocombi

È stato presentato uno studio sui Paesi che attualmente hanno tali veicoli<sup>1</sup> in vista della discussione in sede parlamentare della proposta di Direttiva sui pesi e le dimensioni. Lo studio evidenzia sensibili miglioramenti nei consumi, quindi nel livello delle emissioni, e rischi quasi nulli nella sicurezza. L'estensione ai traffici internazionali tra due Paesi che li ammettono – e che sta scatenando un'accesa polemica sia tra Commissione e Parlamento europei, sia internamente allo stesso Parlamento<sup>2</sup> – è di fatto operativa tra Svezia e Danimarca. Sul ponte dell'Oresund sono transitati nel 2010 circa 1600 veicoli all'anno in entrambi i sensi di marcia.

## 2. Dati statistici europei

Il centro studi inquadrato nel Ministero dei trasporti francese ha pubblicato alcune rilevazioni statistiche d'interesse<sup>3</sup>. Il trasporto delle merci è aumentato solo per i trasportatori dei paesi nuovi entrati (Polonia +7,1%, Romania +12,6%, Bulgaria +14,9%), mentre è diminuito nei Paesi della vecchia Europa (Germania -5,2%, Spagna -3,7%, GB -6,7%, Francia -7,3%); l'autotrasporto italiano ha un dato negativo pari a -13,2% per un totale europeo pari a -4%. Il Belgio ha registrato il calo più vistoso -24,5%.



Il cabotaggio attivo ha rispecchiato l'andamento del trasporto internazionale con incrementi vistosi nel trasporto effettuato dai Paesi nuovi entrati (tra i Paesi della vecchia Europa, solo la Spagna ha registrato un segno positivo). La Romania con il + 144% evidenzia l'incremento più elevato ma è appena un decimo rispetto all'attività della Polonia. Il trasporto italiano e quello tedesco hanno registrato un calo del 13% e la Francia un calo del 20%.

<sup>1</sup> Germania, Belgio, Olanda, Svezia, Danimarca e Finlandia. I veicoli cosiddetti "MAXXI" – autoarticolati da 18,75 mt – sono in prova in Germania, Inghilterra e Italia.

<sup>2</sup> Con il PPE a favore della soluzione ed il PSE e verdi contrari.

<sup>3</sup> CNR Osservatoire économique - gennaio 2014.

### 3. Il porto di Anversa

Ha chiuso il 2013 con un aumento delle tonnellate movimentate del 3,5% ed un calo nel settore container dell'1,7% (8.572345 TEUS). Le navi "extra grandi" con più di 10.000 teus sono state 197 di cui 31 le navi "giganti" (con oltre 13.000 teus).



La compagnia svizzera MSC ha deciso di concentrare la sua attività in questo porto.

### 4. La legislazione europea

#### **Pesi e dimensioni**

È in atto una discussione in Commissione trasporti della proposta del Relatore. Sono state accolte alcune richieste di ANITA, in particolare l'inserimento della tolleranza in altezza. Nella proposta di compromesso sarà inserita, quasi sicuramente, anche la questione delle 44t su 5 assi (2+3). È stato altresì confermato che il controllo a distanza sui pesi varrà solo come presegnalazione e non come rilievo sanzionatorio. Salvo possibili difficoltà, attualmente non prevedibili, avremo un testo favorevole alle necessità delle imprese aderenti ad ANITA. Si rimarca, peraltro, la totale assenza delle altre Associazioni europee salvo la francese, la spagnola e la belga.

La sensazione è che il richiamo allo sviluppo del combinato sia più una posizione "politicamente corretta" che non una vera convinzione.

Il voto sulla proposta, inizialmente rinviato, è stato confermato con l'alea di una differenza minima tra favorevoli e contrari.

## **Aiuti De-minimis**

La conferma delle limitazioni al trasporto stradale (100.000€ e non utilizzo per acquisto veicoli) è attenuata dalla possibilità di arrivare a 200.000€ con utilizzo per attività collegate al trasporto a determinate condizioni. Le richieste di ANITA, presentate insieme a Confindustria ed Anfia, non hanno avuto il benché minimo appoggio da parte delle Associazioni italiane (assenti come sempre). La mancanza di tutte le associazioni europee e la consueta mancanza di coordinamento tra Governo centrale e Governi periferici del nostro Paese, conferma la tesi per la quale il ricorso ad aiuti di Stato non rappresenta una particolare rilevanza.

## **Tariffazione infrastrutture**

È stato presentato uno studio della Commissione<sup>4</sup> in vista di una nuova Direttiva che sarà presentata nel mese di luglio.

In conseguenza ad una forte sensibilizzazione sui prezzi delle infrastrutture, sono stati dichiarati alcuni obiettivi:

- Impatto su molte decisioni rilevanti e di lunga durata nel settore del trasporto (localizzazione delle fabbriche, esternalizzazione delle attività, ecc...);
- Impatto sulle decisioni di utilizzatori, operatori ed investitori, sul modo di muoversi al fine di pervenire ad una crescita sostenibile.



Un obiettivo non dichiarato, ma che è emerso nel corso delle audizioni, è di addebitare agli utilizzatori una quota consistente di finanziamenti per le infrastrutture e per la manutenzione delle stesse.

È stato raccomandato, inoltre, di estendere alle vetture il peso dei costi di congestione.

L'internalizzazione dei costi esterni vale in Europa il 2,1% del PIL (1,4% di imposte sui carburanti, 0,5% di imposte sui veicoli, 0,2% sui pedaggi).

---

<sup>4</sup> Commission Staff Working Document SWD (2013)269 final - presentazione del 9 gennaio.

## **Tasse sull'energia – prelevi in % del PIL**

Il totale dei prelievi in UE è di 170 miliardi (2011). Più del 90% è prelevato dal trasporto stradale. L'Italia con il 2,2% è ben al di sopra di Francia, Germania, Spagna ed Austria (UE a 27 e 17 rispettivamente 1,9% e 1,7%). Tutti i Paesi hanno notevoli differenze nel prelievo sulla benzina e sul gasolio a vantaggio di quest'ultimo. Il prelievo sul gasolio effettuato in Italia pone il nostro Paese al 2° posto dopo la Gran Bretagna. Da notare che nel prelievo sul GPL siamo al terzo posto.

## **Tasse sulla infrastruttura**

Il differenziale esistente è altissimo tra Paesi: si va da 0,06 a 0,30 €/km.

## **Tasse di immatricolazione ed automobilistica**

La Grecia ha il livello più elevato per l'immatricolazione seguita da Francia ed Italia appaiate.

Per l'Italia la tassa automobilistica è bassa rispetto agli altri, poco sotto la Germania e di poco superiore alla Francia.

## **Tasse sulle assicurazioni**

L'Italia (con il 23,25%) si pone al 6° posto dopo la Danimarca, la Francia, la Svezia, il Belgio e il Portogallo.

## **Trasporto ferroviario**

Il trasporto ferroviario ha un livello bassissimo di tassazione sull'energia e il pedaggio per i treni merci in Italia (2,5€ treno/km) è tra i più bassi e vede la Germania seguita dalla Francia.



In quasi tutti i Paesi esistono tariffe ribassate sul gasolio per trazione e per l'energia elettrica. Sono tre gli Stati membri prevedono agevolazioni per la riduzione del rumore: Germania, Repubblica Ceca ed Olanda.

## **Prossimi sviluppi**

Come comunicato altre volte, esiste l'orientamento per la sostituzione delle vignette con pedaggi legati al chilometraggio e alle categorie EURO dei veicoli. Sarà incoraggiata l'internalizzazione dei costi di congestione per le vetture ma solo nelle tratte urbane. È prevista anche l'applicazione di limitatori di velocità nelle vetture. Inoltre, è prevista una serie di misure per le altre modalità di trasporto sia passeggeri sia merci.

## **Conclusioni**

Le differenti modalità di esazione della tassazione sul trasporto dovranno essere armonizzate anche per rendere migliore e più orientato l'incentivo agli utilizzatori nella scelta modale. Sarà perseguito ogni sforzo per promuovere una maggiore internalizzazione di tutti i costi esterni. Da notare che per la prima volta la Commissione europea conferma l'opzione di internalizzazione dei costi ambientali. In ogni caso sarà seguita la politica sin qui adottata: rendere più stringenti gli standard dei vari tipi di emissioni al fine di rendere il trasporto più sicuro, più pulito e più efficiente dal punto di vista energetico.

## **Combustibili alternativi**

Prosegue l'iter della proposta che prevede la costruzione di una rete di combustibili lungo la rete transeuropea di trasporto. ANITA ha fatto inserire una segnalazione particolare per i veicoli adibiti al trasporto merci.



Secondo il punto di vista dell'Associazione vanno fatte delle distinzioni chiare:

- Veicoli ad uso urbano a causa della limitata autonomia e velocità è valido sia l'elettrico sia il gas;
- Veicoli medi fino a 75 q.li metano o GPL. Il peso delle bombole, la riduzione dello spazio carrozzabile e la limitata autonomia sconsigliano l'utilizzo su veicoli di grande portata per i quali la soluzione sta nel:

- LNG Gas Naturale Liquefatto e mantenuto a temperature bassissime, ciò permette un'autonomia fino a 900 km.

Il Paese più avanzato nella sperimentazione del LNG è la Spagna.

E' in fase di avvio una sperimentazione anche nel nostro Paese su iniziativa dell'interporto CIM di Novara. L'unica iniziativa sin qui registrata in Italia è del porto di Livorno che ha presentato una gru semovente a doppia alimentazione, gasolio e LNG, che ha evidenziato una riduzione dei consumi del 20%. L'iniziativa, cofinanziata dall'Unione europea. I porti di Koper e Valencia stanno avviando il progetto pilota.

## **Cabotaggio**

La Commissione europea in risposta ad una interrogazione di un Parlamentare europeo, ha confermato la sua posizione. Non ci sono dati che addebitino la situazione di crisi dell'autotrasporto al cabotaggio ed alle discrepanze economico/sociali tra i Paesi membri. Ed ovviamente ribalta sugli Stati membri sia la responsabilità dei controlli (nei primi 10 mesi del 2012 i controlli sull'internazionale, compreso il cabotaggio, sono stati circa lo 0,1% del totale dei controlli) e della fissazione della tassazione sul gasolio e del costo del lavoro.

## **5. Rapporti con le altre associazioni ed Enti**

Continuano gli incontri e gli accordi con i rappresentanti degli altri Paesi presso le Istituzioni. Laddove è possibile trovare orientamenti comuni vengono presentate posizioni. Anche i contatti con la Federazione dei sindacati dei Trasporti, con la Rappresentanza permanente e con il CESE ( Comitato Economico e Sociale Europeo), sono metodici. La Federazione francese ha pubblicato il barometro di fine d'anno relativo ai dati del 2012 con un pessimismo marcato delle aspettative delle imprese. Tali dati registrano un calo del 6,7% sul 2011 del trasportato, un aumento dei fallimenti (1338, 1474, 1481 rispettivamente nel 2011, 2012 e 2013). Il trasporto merci professionale in Francia è costituito da 37.000 imprese con 400.000 salariati, 53,2 miliardi di € di cifra d'affari e 17,4 miliardi di valore aggiunto.

La SKAL federazione del trasporto stradale che rappresenta le associazioni Finniche delle imprese di trasporto e logistica, ha ampliato la sua rappresentanza all'associazione del trasporto (ALT), ed all'associazione delle imprese di trasporto viaggiatori. Lavora in stretta collaborazione con l'Associazione nordica di logistica che raggruppa associazioni di Svezia, Danimarca e Norvegia.

## **6. Focus sulle priorità ANITA**

Oltre il monitoraggio delle attività del Parlamento europeo anche per il rischio di assenze sempre più marcate dei Parlamentari italiani, è necessaria un'attività di presenza in Consiglio dei Ministri coinvolgendo anche le Rappresentanze degli altri Paesi. La preparazione del semestre italiano e la nostra attiva partecipazione ad eventi che verranno organizzati durante questo anno costituiscono un impegno dominante. Un'attenzione particolare sarà riservata al convegno sulle questioni sociali del trasporto organizzato dal Governo francese in aprile ed al quale saremo invitati come da anticipazioni provenienti dal Ministero dei trasporti francese e dalla Federazione dei sindacati dei trasporti.

*A cura di Piero Onofri  
con la collaborazione di Gloria De Rugeris  
anita@anita.it*