



DICHIARAZIONE COMUNE AISCAT-ANITA-FAI SUL PACCHETTO COMUNITARIO *GREENING TRANSPORT*

La preservazione delle risorse naturali e l'applicazione, in aggiunta al principio di pagamento commisurato all'uso del bene, del principio di pagamento commisurato al danno ambientale prodotto, sono indirizzi generali e strategici non solo condivisibili, ma che hanno trovato da tempo attuazione lungo le infrastrutture italiane a pedaggio.

L'applicazione di tali principi, che risponde a criteri di equità sociale che condividiamo appieno, è in linea con il perseguimento della co-modalità/intermodalità e quindi con l'impulso a promuovere modalità alternative alla strada. Tuttavia, essa non deve necessariamente articolarsi in una penalizzazione di una modalità di trasporto a vantaggio di altre, ipotesi sulla quale è lecito avanzare forti dubbi. Tutt'oggi non è stata dimostrata la relazione causale tra la tariffazione stradale e trasferimento di merci ad altre modalità e, come accreditate ricerche hanno evidenziato¹ è molto difficile definire modelli per stabilire l'elasticità prezzo/domanda. Indagini specifiche rilevano che ad un rilevante aumento dei pedaggi, pari ad € 1/km, finirebbe per corrispondere un trasferimento alla ferrovia solo dell' 1,22% del traffico sulle direttrici interessate².

Pertanto, assumiamo la posizione riassunta nelle argomentazioni che seguono, considerando che il provvedimento proposto:

- Interviene esclusivamente sul trasporto stradale, sebbene non sia stata sufficientemente supportata una previsione su altre modalità di trasporto. Ciò crea una disparità di trattamento che comporta una distorsione del mercato nell'intento di rendere meno competitivo il trasporto stradale. Ciò significa che per aumentare quote di mercato, e non l'efficienza di modalità di trasporto alternative che dovrebbero invece aumentare quest'ultima, si va a penalizzare quella più efficiente;
- nell'affrontare il costo della congestione, prende in considerazione soltanto il trasporto delle merci. In sostanza soltanto il 15% del circolante è ritenuto responsabile dell'intera congestione, causata invece dal restante 85% del circolante (veicoli privati e autobus). Tutto ciò appare in contrasto con una delle variabili da considerare nell'addebito del costo di congestione, differenziando tra traffico di punta e traffico notturno;
- non valuta la parte dei costi esterni già internalizzata. Basti considerare, ad esempio, che le concessionarie autostradali effettuano ingenti investimenti a contenimento del rumore prodotto da traffico, finanziati dai pedaggi;

¹ Sistemi tariffari per il trasferimento di merci su strada negli Stati membri UE ed in Svizzera. Studio commissionato dal P.E – Dipartimento tematico B – alla Società T& T – luglio 2008 presentato alla Commissione trasporti del P.E. nel settembre 2008.

² L'influenza dei pedaggi autostradali per i camion sulla ripartizione strada/ferro del trasporto delle merci – TransCare marzo 2006.

- non valuta in quale misura la tassazione che colpisce il trasporto stradale copra già i costi esterni provocati da quest'ultimo. Si consideri che, per il nostro Paese, uno studio di Prometeia del 2007 ha calcolato il gettito fiscale per i soli veicoli del trasporto merci in € 17,6 miliardi di cui 9,6 di accise sul gasolio. Le risorse monetarie internalizzanti (comprese quelle relative ai pedaggi ed assicurazioni) assommano in totale ad oltre 20 miliardi di euro³. Uno studio realizzato per il mercato inglese evidenzia che i 2/3 dei costi esterni del trasporto stradale sono già internalizzati⁴;
- Non tiene conto che nel caso italiano, in particolare per il traffico transalpino, se si ipotizzano come valide le date di aperture dei Trafori sulla Torino/Lione e del Brennero, fissate dai Coordinatori europei, tali linee saranno disponibili ben oltre il 2020. Fino a tali date, il traffico merci, ove venga data attuazione su tali direttrici alla Proposta di Direttiva in esame, costerebbe di più in termini assoluti con evidenti ricadute sui prezzi la consumo;
- Per quanto riguarda l'idea di introdurre una generalizzata esazione elettronica dei corrispettivi previsti, va sottolineato che sia gli operatori autostradali sia gli utenti hanno effettuato investimenti non trascurabili in tecnologie e conoscenze che oggi permettono la riscossione elettronica dei pedaggi autostradali. Questi investimenti vanno comunque salvaguardati, anche nell'ottica di preservare il ruolo di assoluta eccellenza che l'Italia riveste in questo scenario e di prevenire l'imposizione di ulteriori e non necessari oneri di carattere tecnologico o finanziario. Ad oggi comunque esistono almeno 5 diversi tipi di esazione elettronica che comportano come detto, costi ingenti nella installazione e nell'utilizzo.

Va infine anche rilevato che il provvedimento intende agire sulle reti europee che già presentano caratteristiche di qualità e sicurezza elevate; un eventuale incremento dei pedaggi applicato esclusivamente su tali reti comporterebbe il dirottamento del traffico, specialmente di quello rigido nei suoi orari, su viabilità secondaria di minore qualità, causando problemi in termini di congestione e di sicurezza della circolazione.

Rimaniamo a disposizione per ogni eventuale ulteriore occorrenza, ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.



³ Economia, misurazione e prospettive dei costi esterni del trasporto in Italia. Prometeia/Aiscat- Il Mulino 2007.

⁴ L'internalizzazione dei costi esterni del trasporto stradale delle merci in Gran Bretagna – Piecyk e McKinnon – Novembre 2007



L'AISCAT – Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori – è stata creata nel 1966 e raggruppa tutte le Società concessionarie di autostrade e trafori operanti in Italia. L'Associazione ha il compito di raccogliere, confrontare e portare su un tavolo di discussione collegiale le esperienze e le esigenze delle Associate, fornendo loro assistenza e rappresentandole presso le principali istituzioni politiche e amministrative.

In particolare l'AISCAT si occupa di:

- *trattare gli aspetti tecnici, amministrativi, finanziari, giuridici e fiscali di interesse generale per le sue Associate;*
- *rappresentare le esigenze e le proposte del comparto autostradale italiano nei confronti dell'Ente concedente e di tutti gli Organismi di riferimento, istituzionali e non;*
- *promuovere e tutelare gli interessi legittimi e le necessità del settore presso tutte le sedi competenti, a livello nazionale e internazionale;*
- *promuovere l'armonizzazione e l'uniformazione di procedure e attività del settore, con particolare attenzione alle modalità operative di servizio e ai rapporti con gli utenti;*
- *promuovere lo sviluppo e la modernizzazione della rete infrastrutturale e favorire condizioni di mobilità sostenibile ;*
- *realizzare e promuovere studi, ricerche, convegni e incontri a livello nazionale e internazionale su temi e problematiche di interesse del settore.*

Per ulteriori informazioni www.aiscat.it



Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici

ANITA è la più antica associazione di imprese di autotrasporto merci in Italia. Nata nel 1944, aderisce a Confindustria ed è una delle organizzazioni costituenti la Federtrasporto che raggruppa le principali associazioni di trasporto e logistica. Conta circa 3mila imprese per un totale di oltre 400mila addetti e di oltre 46mila veicoli, 70 sezioni e gruppi territoriali.

In particolare, ANITA:

- *rappresenta e cura gli interessi delle imprese industriali di trasporto merci ed è impegnata per la loro crescita dimensionale, imprenditoriale, culturale, competitiva;*
- *ha propri rappresentanti nella Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, nel Comitato centrale, nelle commissioni degli Albi provinciali degli autotrasportatori di cose per conto terzi, nonché in tutte le commissioni di interesse dell'autotrasporto merci istituite presso i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Interno e dell'Ambiente;*
- *s'impegna affinché il trasporto italiano possa avere le condizioni per competere a livello europeo ed incidere positivamente nelle definizioni delle politiche europee del trasporto;*
- *sostiene la necessità di costruire un nuovo sistema unitario fra le Associazioni di rappresentanza del trasporto per dare alle imprese un futuro di crescita e di sviluppo.*

Per ulteriori informazioni www.anita.it



*La **F.A.I. Federazione Autotrasportatori Italiani** è la più grande associazione imprenditoriale del settore Trasporto merci per conto di terzi su strada in Italia, diretta, voluta e sostenuta unicamente dagli autotrasportatori.*

*Costituita il 12 giugno 1963, la **F.A.I.** conta oggi più di 20.000 imprese con più di 70.000 veicoli, e più di 50 Associazioni Territoriali di rappresentanza.*

*In oltre 40 anni di attività, la **F.A.I.** ha svolto e sostenuto un ruolo sindacale importante, rendendosi portavoce della categoria per la valutazione e risoluzione di molteplici problematiche legate a normative di settore, contrattazione collettiva nazionale di lavoro, formazione e lavoro degli imprenditori e dei loro addetti, fisco e contabilità delle imprese, costi di esercizio e sviluppo delle attività di trasporto nazionale ed internazionale.*

Per ulteriori informazioni <http://www.fai.it/>