



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LE DIRETTIVE 2006/43/CE, 2013/34/UE, (UE) 2022/2464 E (UE) 2024/1760 PER QUANTO RIGUARDA TALUNI OBBLIGHI RELATIVI ALLA RENDICONTAZIONE SOCIETARIA DI SOSTENIBILITÀ E AL DOVERE DI DILIGENZA DELLE IMPRESE AI FINI DELLA SOSTENIBILITÀ (COM(2025) 81 FINAL)**

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) 2023/956 PER QUANTO RIGUARDA LA SEMPLIFICAZIONE E IL RAFFORZAMENTO DEL MECCANISMO DI ADEGUAMENTO DEL CARBONIO ALLE FRONTIERE (COM(2025) 87 FINAL)**

Audizione Confetra - XIV Commissione Politiche dell'Unione europea  
della Camera dei Deputati

7 maggio 2025

Il 14 aprile scorso, il Consiglio dell'Unione europea ha adottato in via definitiva la cosiddetta direttiva “**Stop-the-clock**”, parte del pacchetto “Omnibus I” proposto dalla Commissione.

Tale atto legislativo:

- **rinvia di due anni** l'applicazione degli obblighi di rendicontazione previsti dalla **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)** per le imprese che rientrano nella seconda ondata di applicazione (wave 2) e per le PMI quotate;
- **rinvia di un anno** l'entrata in vigore della **Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD)** per quanto riguarda sia il recepimento da parte degli Stati membri sia l'obbligo per le grandi imprese (fase 1);
- propone inoltre una **modifica strutturale della CSRD**, innalzando la soglia dimensionale per l'applicazione obbligatoria a **1.000 dipendenti effettivi**, anziché applicare la definizione di “grande impresa” della Direttiva Contabile (2013/34/UE).

## UN SEGNALE IMPORTANTE PER IL SETTORE

Il rinvio degli obblighi previsti da CSRD e CSDDD rappresenta un segnale importante per il settore della logistica che è composta in larga parte da **micro, piccole e medie imprese**. Queste imprese operano in contesti a bassa marginalità, con elevata competizione, e spesso con capacità limitate di assorbire costi di compliance.

Il tempo concesso dalla direttiva “Stop-the-clock” consente agli operatori economici di **prepararsi con maggiore consapevolezza e gradualità**, evitando scadenze troppo ravvicinate che avrebbero generato disallineamenti operativi e incertezze giuridiche.

## COS'È LO "SCUDO PMI" E PERCHÉ NON FUNZIONA

Nel pacchetto approvato, la Commissione ha introdotto una misura di tutela definita informalmente “**scudo PMI**”, con l'intento di evitare che le imprese escluse dagli obblighi di rendicontazione — in particolare quelle con meno di 1.000 dipendenti — siano comunque costrette a produrre **dati ESG (su sostenibilità ambientale, sociale, governance)** dai propri clienti, soggetti alla CSRD.

Questo “scudo” si basa sull'introduzione di uno **standard volontario semplificato**, chiamato **VSME (Voluntary SME Standard)**, che ha una duplice funzione:

- fornire alle PMI una **modalità semplificata e proporzionata** per aderire volontariamente alla rendicontazione ESG;
- fungere da **limite massimo** alle richieste che le grandi imprese soggette a CSRD possono rivolgere ai fornitori PMI, per quanto riguarda le informazioni sulla sostenibilità.

In teoria, il VSME rappresenta uno strumento di semplificazione e contenimento degli oneri. **In pratica**, però, ad avviso di Confetra, si tratta di una protezione inefficace.

Nel mercato reale, le PMI della logistica, anche se non formalmente obbligate a rendicontare, saranno **di fatto “invitate” a farlo per non perdere commesse, contratti o qualificazioni nei tender** dei grandi clienti europei soggetti a CSRD.

In altre parole, **il VSME rischia di diventare un obbligo indiretto e non compensato**: un nuovo onere nascosto che finirebbe per pesare proprio sulle PMI.

## IMPATTI CONCRETI SUL SETTORE LOGISTICO

Il documento di lavoro della Commissione (SWD(2025) 80 final) riconosce che:

- la redazione anche del solo VSME implica l’adozione di metodologie strutturate (es. analisi IRO – impact-risk-opportunity);
- richiede competenze tecniche interne o l’esternalizzazione a professionisti e tecnologie di supporto;
- comporta un investimento iniziale in formazione, raccolta dati, digitalizzazione dei processi.

**Per il settore logistico, questo significa un salto organizzativo non banale, anche per le imprese formalmente escluse dalla CSRD.**

Infatti, l’adesione al VSME, pur volontaria sulla carta, rischia di diventare una condizione “di fatto” per continuare a lavorare con i grandi clienti europei soggetti alla rendicontazione di sostenibilità.

**In sintesi, per la logistica, il rischio non è solo di costi aggiuntivi, ma di uno squilibrio competitivo:**

- le imprese più grandi e strutturate saranno in grado di rispondere agilmente ai requisiti ESG;
- le PMI rischiano di essere escluse dai contratti per incapacità di adeguarsi ai nuovi standard informativi.

## LE RICHIESTE DELLA CONFETRA

Confetra evidenzia la necessità di affiancare alla riforma normativa un pacchetto organico di misure di accompagnamento, volto a garantire che la sostenibilità sia un obiettivo realmente inclusivo e non si traduca in un onere eccessivamente gravoso per le imprese, in particolare per le PMI della logistica.

In particolare, Confetra sottolinea l’importanza di:

- **prevedere accompagnamento tecnico e formazione mirata per il settore logistico**, con programmi specifici rivolti a spedizionieri, operatori intermodali, autotrasportatori e doganalisti, per rafforzare le competenze interne nella gestione dei dati ESG e ridurre la dipendenza da consulenze esterne, spesso insostenibili per le piccole imprese;
- **attivare contributi economici dedicati**, ad esempio voucher per la digitalizzazione dei processi di raccolta e rendicontazione ESG, incentivi per l’adozione di software di

tracciamento, sostegni per la certificazione ambientale delle imprese di trasporto, in particolare quelle che operano come subfornitori in filiere internazionali;

- **introdurre meccanismi vincolanti (“scudo PMI”) per evitare che i grandi committenti trasferiscano unilateralmente requisiti informativi aggiuntivi ai fornitori**, rispetto a quanto stabilito nel VSME, creando di fatto un obbligo indiretto che vanifica l’esclusione formale delle PMI dalla platea CSRD;
- **rafforzare il principio di proporzionalità nel recepimento nazionale**, prevedendo strumenti di monitoraggio e controllo sull’effettiva applicazione del VSME e promuovendo linee guida chiare per uniformare i comportamenti dei grandi committenti lungo le filiere.

Confetra ritiene essenziale che queste misure siano parte integrante del pacchetto legislativo e che la fase di recepimento nazionale diventi l’occasione per garantire un equilibrio competitivo lungo le catene di approvvigionamento, tutelando la pluralità e la resilienza del tessuto imprenditoriale logistico italiano.

## **PROPOSTA DI DIRETTIVA COM(2025)81 E PROPOSTA DI REGOLAMENTO COM(2025)87 (CBAM)**

Oltre alla direttiva “Stop-the-clock”, il pacchetto “Omnibus I” include due ulteriori provvedimenti di grande rilevanza per il settore logistico, sui quali Confetra desidera portare l’attenzione del legislatore.

### **PROPOSTA DI DIRETTIVA COM(2025)81**

Questa proposta introduce modifiche sostanziali alla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), alla Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), alla Direttiva contabile e alla Direttiva sulla revisione contabile. Gli obiettivi principali sono:

- semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente
- garantire una maggiore proporzionalità tra obblighi informativi e dimensioni delle imprese
- migliorare la coerenza tra le diverse normative europee in materia di sostenibilità.

Per la logistica, ciò significa:

- **Ridefinizione della soglia dimensionale per l’applicazione della CSRD a 1.000 dipendenti** questo alleggerisce gli oneri di rendicontazione per numerose imprese del settore, tra cui grandi spedizionieri internazionali, operatori logistici multimodali e aziende di trasporto intermodale, che hanno spesso fatturati consistenti ma personale diretto limitato grazie all’uso estensivo di appalti, collaborazioni e reti territoriali. Senza questo intervento, molte di queste aziende sarebbero finite nella platea CSRD solo per fatturato, pur non avendo una struttura interna adeguata a sostenere i processi di rendicontazione ESG previsti;
- **Semplificazione e riduzione del numero di data points previsti dagli European Sustainability Reporting Standards (ESRS)** → il primo set di standard include numerosi indicatori complessi da applicare nella logistica, come:

- misurazione delle emissioni Scope 3 (es. CO<sub>2</sub> dei subappaltatori nel trasporto stradale, marittimo o ferroviario);
- parametri di sicurezza sul lavoro frammentati tra trasportatori, magazzinieri, terminalisti e operatori portuali;
- metriche di diversità e inclusione difficili da standardizzare in contesti multinazionali o con forza lavoro prevalentemente esterna.

La revisione mira a selezionare un set più snello e accessibile, riducendo gli oneri per imprese di spedizione, operatori doganali, autotrasportatori e fornitori intermodali, che rischierebbero altrimenti costi elevati per raccolta dati, sistemi IT e consulenze specialistiche;

- **Revisione degli obblighi lungo la catena di fornitura nella CSDDD, con attenzione alla proporzionalità verso fornitori e PMI** → nelle catene logistiche, l'impresa committente (es. uno spedizioniere internazionale) opera attraverso una rete di fornitori: autotrasportatori, terminalisti portuali, operatori ferroviari, operatori doganali.

L'approccio originario della CSDDD rischiava di scaricare sugli operatori logistici l'onere di mappare, verificare e monitorare i fornitori, molti dei quali sono PMI.

La proposta di revisione introduce criteri di proporzionalità e distingue tra obblighi diretti (verso fornitori strategici e con impatti rilevanti) e indiretti (dove si punta su clausole contrattuali e audit selettivi), alleggerendo la pressione amministrativa sulle imprese fornitrici.

## LE NOSTRE RICHIESTE

Confetra sottolinea l'importanza che la revisione normativa prevista dalla proposta COM(2025)81 sia accompagnata da misure concrete di salvaguardia per il settore logistico, con particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- **Efficacia dello scudo contrattuale lungo la filiera** → È fondamentale introdurre vincoli chiari che impediscano alla clientela industriale soggetta a CSRD e CSDDD di trasferire unilateralmente obblighi informativi e di verifica ESG sui fornitori logistici. Senza un presidio normativo, esiste il rischio che, pur in assenza di obblighi di legge, le imprese logistiche si trovino a dover produrre documentazione ESG per esigenze contrattuali o di qualificazione commerciale;
- **Standard ESG proporzionati e modulabili per la logistica** → Confetra chiede lo sviluppo di linee guida settoriali specifiche per la logistica e il trasporto, con metriche e indicatori calibrati sulle caratteristiche operative del settore, evitando di applicare standard pensati per l'industria manifatturiera o finanziaria. Ciò è particolarmente urgente per settori come l'autotrasporto, le spedizioni, l'intermodalità e i servizi doganali;
- **Sostegno tecnico e finanziario alle PMI** → La maggior parte degli operatori logistici italiani sono micro o piccole imprese. Confetra propone che l'introduzione del Voluntary SME Standard (VSME) sia accompagnata da misure di sostegno quali:
  - contributi per la digitalizzazione dei processi di raccolta dati ESG
  - formazione e supporto consulenziale per l'implementazione degli standard
  - incentivi per l'adozione volontaria degli standard semplificati.

## PROPOSTA DI REGOLAMENTO COM(2025)87 – REVISIONE DEL REGOLAMENTO CBAM

La proposta interviene sul Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), istituito per prevenire fenomeni di “carbon leakage” e garantire condizioni di concorrenza eque tra produttori europei e paesi terzi. Gli obiettivi principali della revisione sono:

- semplificare gli obblighi di dichiarazione per gli importatori
- ridurre i costi di compliance
- armonizzare il CBAM con il nuovo sistema ETS
- garantire un’applicazione proporzionata e uniforme nei settori più esposti.

Per il settore logistico, le ricadute indirette del CBAM sono significative e meritano particolare attenzione:

- **Incremento dei costi delle merci importate, con impatti sui contratti di trasporto e logistica**

Il CBAM comporterà un aumento del prezzo di beni come acciaio, alluminio, cemento, fertilizzanti e idrogeno importati da Paesi terzi, per effetto dell’obbligo di acquisto di certificati di emissione. Questo aumento di costo si rifletterà inevitabilmente sui contratti di trasporto internazionale e sui servizi logistici a monte e a valle della catena, costringendo spedizionieri, vettori e operatori logistici a rinegoziare tariffe, assicurazioni e termini contrattuali;

- **Necessità per gli operatori logistici di supportare i clienti importatori nella gestione documentale legata al CBAM**

Gli importatori dovranno predisporre e trasmettere alle autorità doganali dichiarazioni precise sulle emissioni incorporate nei prodotti soggetti a CBAM. In molti casi, sarà l’operatore logistico (es. spedizioniere, operatore doganale) a dover raccogliere, verificare e trasmettere queste informazioni per conto dei clienti, aumentando la complessità operativa e i rischi di errore;

- **Adeguamento dei sistemi informatici per tracciare correttamente i flussi di merci soggette al meccanismo**

Per gestire le nuove procedure CBAM, gli operatori logistici dovranno aggiornare i propri sistemi IT, interfacciandosi con le piattaforme digitali doganali e con eventuali portali CBAM nazionali o europei, garantendo tracciabilità e archiviazione delle informazioni.

## LE RICHIESTE DELLA CONFETRA – CBAM

Confetra sottolinea che, pur non essendo soggetti diretti del CBAM, gli operatori logistici svolgono un ruolo cruciale nell’efficienza e nella regolarità dei flussi doganali e di importazione. Per questo, chiede che la revisione del regolamento CBAM tenga conto delle esigenze del settore, prevedendo misure concrete e proporzionate, quali:

- **Chiarezza sui soggetti responsabili**

Gli obblighi CBAM devono essere chiaramente attribuiti agli importatori, evitando che la responsabilità della raccolta, verifica e trasmissione dei dati sulle emissioni incorporate finisca, nei fatti, a carico degli operatori logistici. È essenziale stabilire confini precisi tra i ruoli di chi importa e di chi movimentata le merci;

- **Linee guida europee per limitare gli oneri operativi**  
Confetra chiede l'elaborazione di linee guida uniformi a livello UE che definiscano:
  - quali informazioni possono essere ragionevolmente richieste agli operatori logistici
  - quali invece restano esclusiva competenza degli importatori
  - come garantire una gestione proporzionata per le PMI logistiche, che non dispongono di strutture interne dedicate alla compliance CBAM
- **Interoperabilità digitale tra sistemi CBAM e piattaforme doganali**  
Per evitare duplicazioni, inefficienze e rischi di errore, è fondamentale integrare i sistemi CBAM con le piattaforme doganali già in uso negli Stati membri, assicurando:
  - flussi informativi digitali integrati
  - accesso semplificato per gli operatori logistici
  - minimizzazione del carico amministrativo lungo la catena di approvvigionamento
- **Supporto per la digitalizzazione delle imprese logistiche**  
Confetra propone l'introduzione di misure compensative, voucher o incentivi per le imprese logistiche, così da aiutarle ad aggiornare i propri sistemi informatici e a gestire le nuove procedure CBAM in modo efficiente e competitivo
- **Clausole contrattuali vincolanti per evitare il trasferimento degli oneri a valle**  
Confetra chiede che vengano introdotte disposizioni o raccomandazioni a livello europeo per evitare che gli importatori trasferiscano unilateralmente oneri CBAM agli operatori logistici, in particolare alle PMI, salvaguardando così l'equilibrio competitivo lungo la filiera.

## CONCLUSIONI

Il rinvio deciso dal legislatore europeo rappresenta un passo nella giusta direzione, ma non può essere considerato una soluzione definitiva. È una finestra temporale preziosa, da utilizzare per costruire un quadro normativo realmente sostenibile, inclusivo e non discriminatorio, che tenga conto delle specificità dei diversi settori produttivi, logistica compresa.

La sfida riguarda non solo la rendicontazione di sostenibilità e il dovere di diligenza, ma anche l'attuazione di meccanismi complessi come il CBAM, che rischiano di generare effetti a catena lungo le filiere. È dunque fondamentale garantire norme chiare, proporzionate e accompagnate da strumenti concreti di supporto tecnico, finanziario e digitale per le imprese, in particolare per le PMI.

Confetra è pronta a collaborare attivamente con le istituzioni europee e nazionali, partecipando ai tavoli tecnici, alle consultazioni pubbliche e al confronto interassociativo, con l'obiettivo di assicurare che le imprese della logistica e del trasporto possano affrontare la transizione sostenibile con strumenti adeguati, tutele concrete e pari condizioni di competitività lungo le filiere nazionali ed europee.