



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. CO₂ 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.