

Logistica24

Ets e Alpi al test del 2026

PENISOLA O ISOLA?



Alessandro Peron, segretario generale della Fiap

Il confronto europeo sugli impatti degli Ets, il meccanismo di compensazione delle quote di carbonio emesse, e la prossima udienza di aprile alla Corte di Giustizia Ue sul ricorso italiano per i divieti austriaci di passaggio al corridoio del Brennero hanno messo al centro del dibattito la competitività dell'Italia come sistema economico ma in particolare nei trasporti e nella logistica.

Alessandro Peron, segretario generale della Fiap, perché è un'urgenza da affrontare?

«La logistica non è un comparto separato dall'economia reale ma la condizione che permette alle imprese italiane di essere competitive nei mercati europei e internazionali. Limitazioni fisiche ai trasporti alpini e nuovi oneri regolatori rischiano di generare un effetto combinato che può trasformare l'Italia da penisola a isola logistica europea, con ricadute dirette sulle imprese manifatturiere e sull'intera filiera agroalimentare».

Qual è il primo passo da fare?

«È necessario avviare un tavolo interministeriale dedicato a valichi alpini, Ets e competitività del sistema logistico nazionale, strumento oggi ancora più attuale alla luce delle evoluzioni europee. Il tema richiede un approccio integrato e coordinato tra i diversi dicasteri coinvolti».

Con quale obiettivo?

«Il confronto si deve tradurre in una strategia nazionale chiara, capace di tutelare la continuità delle catene di approvvigionamento europee e la competitività delle filiere produttive italiane. A questo scopo, Fiap intende mettere a disposizione dati, analisi e contributi tecnici per supportare il lavoro delle istituzioni».

Trasporti sotto pressione tra i nuovi costi e le chiusure ai valichi

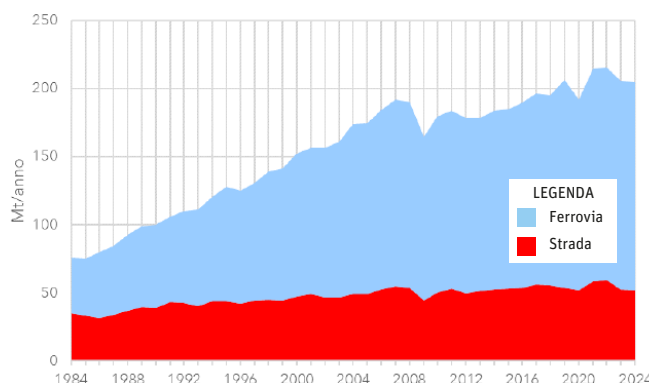
Nel 2025, secondo i dati Istat, l'Italia ha esportato verso i Paesi europei (Ue e non Ue) circa 424,5 miliardi di euro di beni mentre nell'anno pre-Covid si era fermata a 318 miliardi di euro. L'interscambio commerciale complessivo con il Vecchio Continente è di 806 miliardi di euro in valore e di circa 240 milioni di tonnellate in volumi, l'80% circa delle quali attraversa su gomma e su ferro i valichi alpini. Solo guardando ai primi 10 Paesi di cui l'Italia è partner - a cominciare da Germania, Francia e Spagna - gli scambi da Ventimiglia e Trieste superano i 500 miliardi di euro e la loro importanza può difficilmente essere sottovalutata.

Nel 2024, secondo una indagine di Banca d'Italia, i costi medi del trasporto stradale per le attività di import e di export si collocano a 135-140 euro per tonnellata e rimangono su valori piuttosto elevati nella media storica (nel 2019 erano di 115-120 euro). Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, i costi medi sono in risalita e si collocano nel 2024 nel range di 43-49 euro a tonnellata (47-51 pre-Covid).

Il nodo delle interruzioni ai valichi alpini - per lavori o per scelta dei Paesi frontalieri - si inserisce in questo quadro e, secondo Uniontrasporti, rischia di incidere non solo sulle aziende della logistica ma sull'intero sistema economico: in primo luogo, sui costi del trasporto per le aziende e di conseguenza sulla loro marginalità; in secondo luogo, sull'export italiano e sull'attrattività dei

nostri prodotti e delle nostre aziende come partner commerciali ma anche del territorio nella scelta degli insediamenti produttivi. In estate l'attesa sentenza della Corte di Giustizia europea sul ricorso presentato dall'Italia per i divieti di transito austriaci sull'asse del Brennero rappresenterà un passaggio chiave dunque non solo per il settore dei trasporti.

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO NEGLI ULTIMI 40 ANNI
(valori in milioni di tonnellate)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti/Meta su dati DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

ALL'INTERNO

Valichi Alpini: Fontanili (Uniontrasporti), «Per i trasportatori e per le imprese troppe incognite dalle chiusure: a rischio la competitività»

>>> a pagina 2

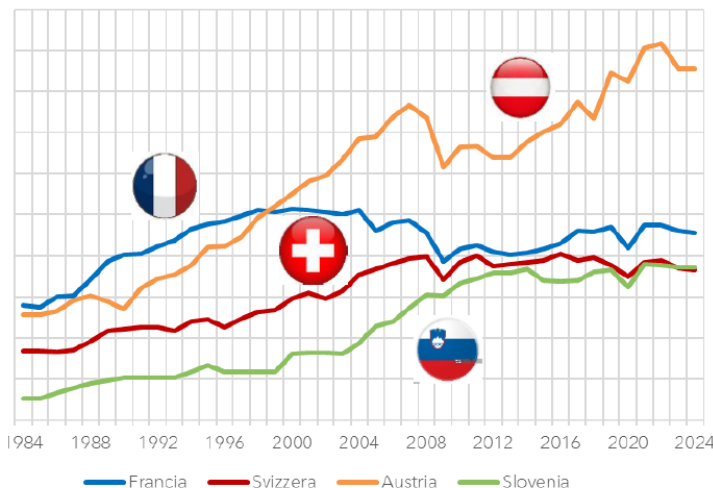
ETS: Panaro (Srm-Intesa Sanpaolo), «Deve incentivare alla decarbonizzazione delle flotte e non punire: prevedere dei correttivi»

>>> alle pagine 3-4

VALICHI ALPINI, MERCI PER 200 MILIONI DI TONNELLATE MA I COSTI LIEVITANO PER I CONTINUI STOP

Il “caso” del Monte Bianco chiuso per un trimestre all'anno nei prossimi 18 anni, le limitazioni ai mezzi pesanti imposti dal Tirolo al Brennero e quelle sull'A10, il Sempione a mezzo servizio fino al 2028: i valichi alpini, vie di interscambio chiave per l'economia italiana in cui sono trasportate ogni anno 200 milioni di tonnellate di merci, rischiano di diventare piuttosto barriere che trasformano il Paese da penisola a isola con ricadute difficili da sottovalutare. Lo stop trimestrale del Tunnel del Monte Bianco, ad esempio, avrà un impatto diretto di 12 milioni di euro all'anno su turismo, imprese e commercio, secondo l'Università della Valle d'Aosta, mentre ampliando lo sguardo Confindustria valuta in circa 600 milioni all'anno l'impatto complessivo (11 miliardi con una durata di 18 anni). Altrettanto “costosi” i guai del Brennero: secondo la stima di Uniontrasporti, i divieti imposti dal Tirolo sulla tratta austriaca – con stop notturni e nel week end ai mezzi pesanti – riducono di fatto al 50% la capacità dell'autostrada e si traducono in un danno economico per le imprese di quasi 400 milioni all'anno (oltre 1,8 miliardi l'impatto negativo negli ultimi cinque anni). A questo si aggiungono i disagi, sempre su quella tratta, legati ai lavori per il Ponte Lueg in territorio austriaco che viaggia a capacità ridotta da inizio 2025 e che nello scenario migliore può originare un impatto di oltre 90 milioni di euro all'anno per il trasporto merci e di circa 80 milioni per il trasporto passeggeri. Negli ultimi anni – segnala l'analisi di Uniontrasporti – il traffico di merci sui valichi alpini si è tenuto sopra le 200 milioni di tonnellate annue con una netta prevalenza del trasporto su strada rispetto a quello su ferro (70-30 il rapporto) e con una

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO PER CONFINE DI TRANSITO
(valori in milioni di tonnellate)



Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat

evoluzione marcata verso est: i collegamenti con Austria e Slovenia valgono rispettivamente circa 90 e 40 milioni mentre quelli con Francia e Svizzera

si sono stabilizzati negli ultimi 20 anni. Il Brennero e Tarvisio verso l'Austria mostrano da anni un incremento dei volumi su strada, accompagnati da

un contributo rilevante delle vie ferroviarie, mentre è essenzialmente su gomma la crescita costante dei valichi sloveni. A ovest, a fronte della prevalenza del ferro al Sempione e al Gottardo, ma con sviluppi a ritmi contenuti, si nota una forte crescita delle tratte stradali al valico di Ventimiglia e andamenti stagnanti al Frejus e al Monte Bianco.

Su queste rotte commerciali l'Italia scambia annualmente oltre 500 miliardi di euro di controvalore con i partner europei, in primis con la Germania, la Francia e la Spagna. Numeri che restituiscono la portata comunitaria del problema dell'efficiente funzionamento dei valichi alpini sia sotto una prospettiva economica sia sotto quella infrastrutturale visto che alcuni di questi sono nodi fondamentali delle cosiddette reti transeuropee di trasporto.

UNIONTRASPORTI: «A RISCHIO LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE»

“Deve essere il sistema produttivo insieme a quello politico, e non solo le associazioni di trasportatori, a far sentire la propria voce perché sul tema dei valichi alpini è l'economia del Paese che ne risente”. Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti, insiste sul fatto che un funzionamento regolare ed efficiente dei valichi alpini non possa essere una questione locale o di settore ma che investa la competitività del sistema Paese e che richieda una trattazione a livello comunitario.

Quali sono a oggi le criticità più preoccupanti?

La prima incognita è il Tunnel del Monte Bianco: i test effettuati, in questi primi due anni, sembrano indicare che nei tre mesi di chiusura i lavori non si riesca gestire la manutenzione prevista e questo fa credere che sia ottimistico pensare di completare tutto in 18 anni. Il rischio è che si decida per una chiusura completa per qualche anno con conseguenze gravi sull'economia e sul turismo.

E i valichi svizzeri?

Sicuramente potranno avere delle difficoltà nei prossimi anni. La situazione del Sempione è spesso lasciata in secondo piano: la Svizzera ha programmato una chiusura per diversi mesi per la sostituzione dei binari così come già previsto per il Gottardo. C'è poi il tema della Galleria elicoidale che pone grossi limiti di passaggio per cui, quando sarà completato il terzo valico dei Giovi a sud e qualora fosse raddoppiata la galleria del Lötschberg a nord, il Sempione rischia di diventare un collo di bottiglia.

A est com'è la situazione?

Non dovrebbero esserci ritardi sull'entrata a regime della Galleria di base del Brennero nel 2032, mentre resta il tema delle limitazioni all'Autostrada dei Tauri, un problema per il valico di Tarvisio che è un passaggio importante e secondo solo al Brennero come dimensioni di traffico.

Come è impegnata Uniontrasporti?

Insieme alle Camere di Commercio di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta realizzeremo un approfondimento sui sistemi dei valichi in queste tre regioni cercando di entrare nel dettaglio delle problematiche e delle possibili soluzioni anche in dialogo con il sistema camerale francese.



ETS, PER GLI ARMATORI UN CONTO DA 6 MILIARDI

NEL 2026 LA MISURA EUROPEA ENTRA A PIENO REGIME ANCHE PER IL TRASPORTO MARITTIMO: ITALIA, PER TRAFFICO E FLOTTA, È IN PRIMA FILA PER I POSSIBILI IMPATTI

Il 2026 è l'anno chiave per l'Ets marittimo che entrerà a pieno regime con costi per gli armatori stimati da alcuni studi in complessivi 6 miliardi di euro. Il sistema di compensazione delle emissioni di gas serra che impone alle compagnie di navigazione che operano nei porti dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo (27 Paesi Ue+Islanda, Liechtenstein, Norvegia) di pagare delle quote annuali è entrato in vigore nel 2024 ma a partire dal 1 gennaio 2026 richiede la copertura del 100% delle emissioni nei viaggi intra-unione e del 50% per quelli extra-unione ma che arrivano o originano in Europa. La misura si applica alle navi con almeno 5mila tonnellate di stazza lorda. Secondo la Review of Maritime Transport 2025 dell'UN Trade&Development, i prezzi medi per ogni tonnellata di CO₂ dopo essersi collocati intorno ai 66-70 euro nel 2024 dovrebbero salire a una media di 75-85 euro nel 2025-2026.

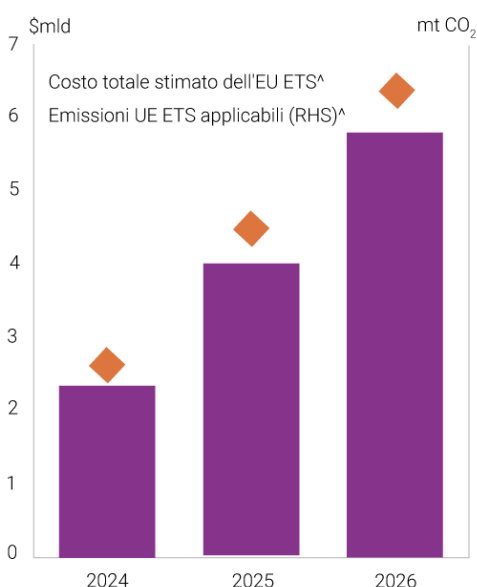
Usando stime Clarksons 2025, l'analisi sulle Autostrade del Mare fatta di recente da Srm-Intesa Sanpaolo indica in quasi 6 miliardi di euro i costi aggregati dell'Ets dell'Unione europea per il settore marittimo con il pieno regime del 2026 a fronte dei circa 4 miliardi dello scorso anno (quando la copertura delle emissioni richiesta era del 70%) e degli oltre 2 miliardi di euro del 2024 (con una copertura del 40% nel primo anno di estensione del sistema delle quote al settore marittimo). Un approfondimento sulle dimensioni del traffico marittimo europeo e sulla posizione dell'Italia consente di inquadrare il rapporto costi-benefici della misura che è tornata nelle ultime settimane al centro del dibattito in Ue: la stessa presidente della Ue, Ursula von der Leyen, ha difeso l'Ets nel suo complesso sottolineando che i dati a partire dal 2005 indicano una parallela discesa delle emissioni e una crescita dei settori industriali.

Sullo shipping è ancora presto per tracciare un bilancio. Innanzi tutto, rileva l'analisi Srm, va tenuto presente che il trasporto marittimo è responsabile del 2,2% delle emissioni di CO₂ globali (i trasporti nel loro complesso sono

al 22%) e rappresenta una fetta del 10% delle emissioni dei trasporti dopo il 45% dei veicoli passeggeri su strada, il 29% dei veicoli merci su

strada e il 10% dell'aviazione: un "peso" che, secondo esperti e operatori del settore, dovrebbe consigliare di non penalizzare eccessivamente un comparto chiave per l'economia ma da cui possono venire benefici limitati in relazione agli obiettivi ambientali da perseguire.

Stima dei costi aggregati dell'Ue Ets per il trasporto marittimo

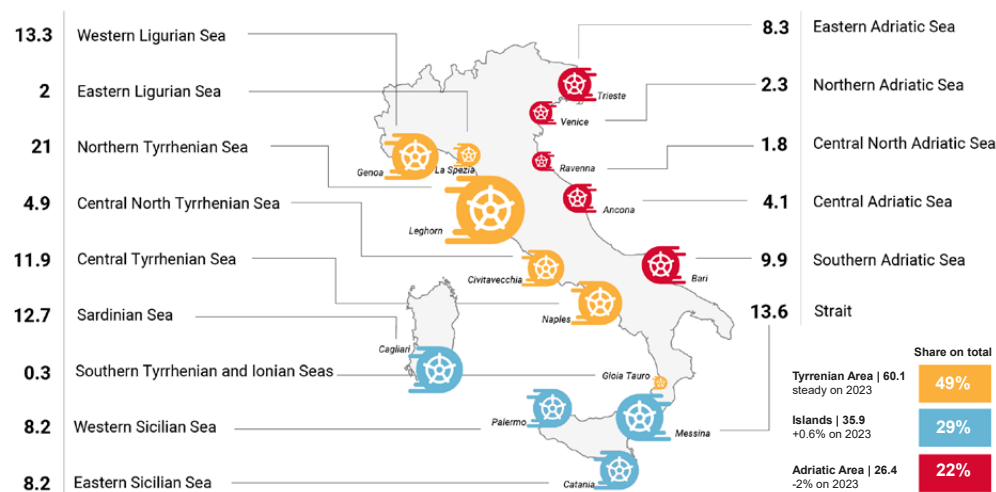


^a Le stime si basano sull'attività operativa delle navi nel 2023 e sui recenti prezzi del carbonio al 24 settembre (70 \$/t CO₂), e tengono conto del periodo di introduzione graduale in cui gli EUA devono essere acquistati per il 40% delle emissioni applicabili nel 2024, il 70% nel 2025 e il 100% nel 2026.

Fonte: Clarksons 2025

Per quanto riguarda la fotografia del traffico europeo e italiano tre elementi sono da evidenziare in relazione all'applicazione dell'Ets: i trasporti di corto raggio (shortsea) rappresentano l'elemento dominante del traffico marittimo dei 27 Paesi Ue (1,6 miliardi di tonnellate nel 2023) e l'Italia è il primo Paese con oltre 300 milioni di tonnellate e con una leadership evidente (40%) nel Mediterraneo; l'Italia è seconda solo alla Grecia in termini di toccate con 450mila navi nel 2023 arrivate ai porti italiani (il 10% rispetto a dieci anni fa); l'Italia ha infine la prima flotta europea per tonnellaggio (oltre 3,6 milioni nel 2023) con un aumento del 50% rispetto a dieci anni prima. Tre statistiche quindi che evidenziano come il nostro Paese sia in prima fila tra quelli che possono risentire delle probabili trasformazioni del traffico marittimo europeo indotte dalle nuove normative.

Ro-Ro e Autostrade del Mare: 122,4 mln t in 2024(+0,2%)



Fonte: SRM su dati Assoporti

«ETS, CORRETTIVI PER INCENTIVARE LA SVOLTA GREEN»

**PANARO (SRM):
«L'APPROCCIO ATTUALE
È PUNITIVO PER LE
COMPAGNIE E CREA
DISTORSIONI, OCCORRE
PREMIARE I VIRTUOSI.
IL PNRR HA INCISO POCO
SUL RINNOVO DELLE FLOTTE»**

Alessandro Panaro, head of the Maritime & Energy Department di Srm, Ets applicata al settore marittimo: una misura sbagliata?

«Una misura che va a colpire le emissioni di CO₂ e che punta a incentivare gli armatori a decarbonizzare la flotta ha finalità lodevoli ma deve essere introdotta a livello mondiale. In caso contrario il rischio sono gli effetti distorsivi perché gli armatori potrebbero tendere ad attraccare in altri porti non soggetti a Ets Eu in modo da ridurre l'impatto dei costi. Il primo punto è che sia una tassa globale regolata da un organismo sovranazionale».

Ci sono altri correttivi da apportare?

«È essenziale, per gli scopi della misura stessa, che i proventi raccolti con questo



Alessandro Panaro

provvedimento vengano messi a disposizione dello shipping in modo da sostenere gli armatori nel refitting della flotta: questo sarebbe un meccanismo che consentirebbe veramente di rinnovare e di incentivare il cambiamento verso mezzi più moderni e meno inquinanti. L'approccio dell'Ets è sostanzialmente penalizzante nei confronti di chi inquina mentre do-

vrebbe assumere un carattere di incentivo per i virtuosi che rinnovano le navi e che investono. È possibile che questo approccio riduca anche le conseguenze distorsive della misura, cioè il fatto che gli operatori siano indotti ad andare nei porti non europei per ridurre la tratta e quindi i costi dell'Ets».

In tema di incentivi, le risorse messe a disposizione dal Pnrr per il rinnovo delle flotte di bus, treni e navi hanno aiutato?

«Purtroppo, il Pnrr non è stato in grado di dare una mano agli armatori. Su 500 milioni di euro messi a disposizione per le nuove navi green e per il retrofit delle navi esistenti, sono stati utilizzati meno del 10% e su circa 90 domande ammesse meno della metà sono diventati progetti con accesso ai contributi».

Quale può essere la ragione?

Il bando prevedeva vari requisiti: ad esempio, il rinnovamento delle navi esistenti da realizzare in cantieri italiani che, in questo momento, sul settore commerciale sono meno competitivi del Far East. Questo si è tradotto in un modesto interesse per l'armatore italiano. ■

L'ALLARME SPAGNOLO: I PORTI UE PERDONO MERCATO

I porti europei stanno perdendo connettività e quote di mercato a favore di quelli del Regno Unito e del Mediterraneo orientale (Egitto e Turchia in particolare) e tra i fattori chiave c'è anche l'applicazione delle misure Ue sull'Ets con conseguenze sulla competitività dei sistemi economici e sul controllo delle catene di approvvigionamento. È l'allarme spagnolo contenuto nel rapporto dell'Osservatorio Eu-Ets presentato a Bruxelles da Puertos del Estado (l'organismo del ministero dei Trasporti spagnolo che sovrintende al sistema portuale). Secondo l'analisi la quota di mercato nel traffico container dei principali porti europei è scesa dal 67% del 2023 al 56% del 2025. La situazione nel Canale di Suez, insieme alla riorganiz-

zazione delle alleanze marittime, ha portato a una generale ridefinizione delle rotte, in coincidenza quasi simultanea con l'entrata in vigore dell'Ets marittimo, generando così una profonda alterazione del mercato.

L'Osservatorio evidenzia anche i possibili cambiamenti in arrivo per il traffico Ro-Ro, il trasporto via nave dei veicoli gommati: alcuni dati indicano un possibile ritorno dei camion al trasporto su strada, che in precedenza era stato trasferito ai servizi marittimi, con possibile aumento delle emissioni legate al trasporto e livelli più elevati di traffico e congestione sulle strade europee.

Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Annalisa Tardino, in-

tervenuta a Bruxelles in rappresentanza di Assoporti ha ribadito la necessità di correttivi "incisivi e concreti" e di una deroga per l'Italia chiamando in causa le peculiarità

del traffico marittimo italiano: i collegamenti con le isole maggiori, il sistema delle Autostrade del Mare e dello Short Sea Shipping in cui il Paese è leader. ■

TRASPORTO MARITTIMO: TUTTI I DATI

 **Merci**

249,7 milioni di t nel I semestre 2025 (+1,2%)

 **Container**

6,3 milioni di Teu nel I semestre 2025 (+7,5%)

 **Ro-Ro**

59,8 milioni di t nel I semestre 2025 (-1%)

 **Ro-Ro**

Italia leader nelle Ue con 27% quota mercato

 **Livorno**

1° per Ro-Ro con 7,64 milioni di t in I sem 2025 (+1,9%)