

 Servizio | Trasporti

Per Tir e navi target Ue ancora penalizzanti

di Raoul de Forcade e Marco Morino

6 novembre 2025



🌐 [English Version](#) ⓘ

Per le flotte italiane di veicoli pesanti (Tir) il rinvio dell'entrata in vigore dell'Ets2 nel trasporto stradale dal 2027 al 2028 è una decisione di buon senso, però la sfida della decarbonizzazione resta assai ambiziosa e tutta in salita. E per il naviglio la situazione appare anche più fosca, dopo l'accordo Ue sul clima.

Allo stato attuale, difficilmente il settore dell'autotrasporto riuscirà a centrare gli obiettivi fissati da Bruxelles sui tagli alla CO2 senza il riconoscimento della neutralità tecnologica. In sintesi: secondo le norme europee, entro il 2040 i mezzi commerciali e industriali che superano le 7,5 tonnellate di portata dovranno

ridurre le loro emissioni del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040 (rispetto ai valori del 2019).

Anita: «Servono i biocarburanti»

Inoltre, senza la neutralità tecnologica, cioè la possibilità di utilizzare ad esempio i biocarburanti come l’Hvo (biodiesel), salvando così il motore termico, dal 2040 le case non potranno più costruire camion con motori a combustione e tutti i mezzi di nuova produzione dovranno avere una trazione elettrica. In Italia la situazione, da questo punto di vista, è drammatica: il 96,8% dei camion immatricolati è alimentato a gasolio. I Tir ad alimentazione elettrica sono appena lo 0,3% del totale. Inoltre, i veicoli pre Euro 5 rappresentano ancora il 44% del parco circolante (fonte Mit). Dice Riccardo Morelli, presidente di Anita (Confindustria): «Crediamo che il riconoscimento del contributo che tutte le tecnologie possono dare alla decarbonizzazione del trasporto pesante sia il pilastro della transizione ambientale del nostro settore».

Consigliati per te

Quanto agli armatori, «la decisione della Commissione europea - chiosa Luca Sisto, direttore generale di Confitarma - ci lascia quantomeno perplessi. Estendere di un ulteriore anno

l'entrata in vigore dell'Ets per l'autotrasporto determina un ulteriore affossamento della competitività della via marittima rispetto al tuttostrada. È una decisione ambientalmente dannosa, che induce l'autotrasporto a scegliere il tuttostrada invece che viaggiare via mare e ridurre drasticamente gli impatti ambientali, e gli incidenti, per tutti i cittadini».

Confitarma: «Le Autostrade del mare sono una best practice, non vanno penalizzate»

Le Autostrade del mare «e tutte le navi impiegate nell'*european short sea shipping* - aggiunge Sisto - sono una *best practice* ambientale certificata ormai da anni, da ultimo dallo Studio Censis e Mit, che sarà presentato, a dicembre prossimo, per festeggiare i 20 anni di Ram (la società Rete autostrade mediterranee). Un solo dato: parliamo di oltre 2,2miliardi di chilometri l'anno di percorrenza dei Tir, potenzialmente sottratti alla strada dall'intermodalità marittima. L'Ue non può continuare, con le sue decisioni, a creare disparità e gap di competitività sempre a sfavore del mare. Basti pensare, ad esempio, anche alla Fuel-Eu Maritime. Bruxelles deve riconoscere e valorizzare, nei fatti, la *best practice* ambientale del mare, che rappresenta la modalità di trasporto delle merci più ambientalmente sostenibile, in primis

eliminando l'Ets per le isole maggiori e l'intero cabotaggio marittimo, come da tempo richiesto da Confitarma».

Da parte sua, Stefano Messina, presidente di Assarmatori, sottolinea che l'associazione è «al lavoro per far sì che vengano corrette, nella revisione prevista per il prossimo anno, le storture dell'Ets applicato al trasporto marittimo, anche a seguito del fallimento del *Net zero framework* dell'International maritime organization (rinviato anche questo di un anno, *ndr*): questa è la nostra priorità. È tuttavia innegabile che, fra queste criticità, ci sia sempre stato il disallineamento temporale nell'applicazione di questo regime, proprio fra il trasporto marittimo e quello stradale, con ripercussioni pesantissime per un'eccellenza italiana come le Autostrade del mare».

Assarmatori: «Lo slittamento dell'Ets2 è dannoso per le navi italiane»

Si parla, prosegue Messina, «di una vera e propria infrastruttura flessibile al servizio del Paese, con gli armatori italiani che sono leader al mondo per capacità della flotta e che possono vantare la maggior quota di mercato nel Mediterraneo. Uno strumento che realizza una vera sostenibilità ambientale, togliendo migliaia di mezzi pesanti dalle strade, riducendo quindi inquinamento e incidentalità, e che, proprio per colpa di tale

disallineamento, sta già perdendo terreno in favore del trasporto su gomma, come ci dicono in modo inequivocabile le tendenze di mercato. Adesso assistiamo ad un ulteriore slittamento dell'Ets2, una decisione che va esattamente nel senso opposto rispetto a quello che auspichiamo e che mina, ancora una volta, la credibilità stessa di queste politiche ambientaliste ideologiche, dannose per il nostro tessuto economico e inutili anche ai fini stessi della decarbonizzazione».

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [nave](#) [Unione Europea](#) [Confitarma](#) [Bruxelles](#) [MIT](#)

P.I. 00777910159 | © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati

Il Sole **24 ORE**