

L'appello degli operatori: “Ets, l’Ue ora faccia retromarcia”

Da giovedì è in vigore a pieno regime il sistema di pagamento delle emissioni navali: il carburante è già aumentato del 45 per cento. Messina (Assarmatori): «C’è spazio per cambiare la tassa». Ferrari (Assiterminal): «Impatto soprattutto sul Mediterraneo»



Il porto di Palermo

AG

- [Alberto Ghiara](#)

Ultimo aggiornamento 3 gennaio 2026 - 21:37

4 Minuti di lettura

L'aumento della **tassa Ets è scattato dal 1° gennaio 2026**. Da quella data, la quota che devono pagare le navi che toccano i porti dell'Unione europea è passata dal 70 al 100 per cento delle emissioni. Per gli armatori significa un costo del 45 per cento in più per tonnellata di carburante. Ma secondo gli operatori dello shipping italiani è già il tempo della revisione di una misura che considerano un suicidio economico per la stessa Europa che lo ha varato: per aggiustarla o addirittura per effettuare una drastica inversione di marcia.

«L'aumento della tassa (chiamiamola con il suo nome) **Ets** nel 2026 – afferma il presidente di Assarmatori, Stefano Messina – non rappresenta di certo una buona notizia, anche se questo incremento era già previsto. Il problema è diverso: proprio il 2026 era ed è atteso come l'anno in cui innestare una decisa retromarcia complessiva rispetto a questa imposizione. Lo spazio per farlo esiste e la comunità dello shipping sta lavorando alacremente perché ciò accada».

Il direttore di **Assiterminal**, Alessandro Ferrari, guarda agli effetti e ai rimedi immediati rispetto a questa misura: «Al netto di quello che diciamo tutti da anni, che si tratta cioè dell'ennesima norma europea che mina la competitività del sistema logistico e quindi conseguentemente i costi della produzione, impattando in particolar modo sul versante settentrionale del Mediterraneo, ci preoccupa come il Governo di Roma intenderà utilizzare i fondi del pro quota italiano: una percentuale minimale, sotto il 5 per cento, potrebbe costituire un fondo per gli Enti locali, Regioni e Comuni, abolendo la norma che attualmente prevede la possibilità di riscossione da parte degli stessi sui diritti di merci e passeggeri, ovvero sui canoni».

Ma per **Ferrari** «sicuramente la maggior parte deve andare a favore del refitting delle navi, una quota parte a Porti d'Italia (la futura società di coordinamento dei porti italiani prevista dalla riforma presentata dal Mit, ndr) per intervenire sull'infrastrutturazione degli impianti e processi di stoccaggio dei combustibili alternativi così come del cold ironing». Il terminalista sottolinea che fra l'altro questi sono interventi finalizzati a servizi di interesse economico generale (Sieg) e quindi coerenti con l'impostazione del ddl di riforma passato recentemente in Consiglio dei ministri. «Ciò premesso – aggiunge – si dovrà anche avere un'idea del reale introito e monitorare l'effettivo impatto sull'aumento di costi del trasporto marittimo verso le tariffe mediamente applicate, al fine di avere garantita una trasparenza di costi e ricaduta sulla filiera».

Per l'armatore **Messina** però non sarà sufficiente cercare di ridurre i danni. «Ormai – afferma – è idea comune che l'Europa abbia voluto precorrere i tempi e per certi versi “fare la prima della classe” nella convinzione che il resto del mondo si sarebbe adeguato. Ma così non è stato: il fallimento registrato nel 2025 sul Net Zero Framework dell'Imo, ovvero una tassazione globale sulle emissioni, dovrà spingere le istituzioni del Vecchio Continente a compiere un passo indietro, modificando proprio la filosofia di base. Su tematiche come quelle relative alle emissioni del trasporto marittimo è ormai evidente che politiche regionali sono improponibili e autolesioniste».

Il sistema Ets dell'**Unione europea** prevede che le navi che toccano un porto comunitario paghino un contributo per compensare le emissioni in atmosfera: si tratta di un contributo pieno se la tratta viene compiuta interamente all'interno dell'Unione, parziale quando viene toccato il primo porto europeo di una tratta intercontinentale. Da tempo armatori, terminalisti e Autorità portuali hanno sottolineato che congegnato in questo modo, il sistema ha l'effetto di penalizzare i traffici europei a vantaggio di quelli dei porti vicini. Questo effetto si sente di più in Mediterraneo, dove la concorrenza è più forte: Turchia, Egitto e Marocco si sono dotati di grandi porti di transhipment che sono ormai fra i maggiori del mondo. In Europa settentrionale la scelta è invece quasi obbligata. Per questo la querelle sull'Ets alimenta anche la frattura fra le economie del Sud e del Nord Europa, che a Bruxelles riceverebbero attenzioni diverse.

Dal 1° gennaio 2026, gli **armatori** sono tenuti a coprire il 100 per cento dei costi Ets applicabili alle emissioni generate sui viaggi soggetti alla normativa, rispetto al 70 per cento nel 2025 e al 40 per cento nel 2024. In base alle attuali ipotesi su prezzi dei carburanti e del carbonio, a fine 2025 i costi di compliance Ets per i viaggi intra-Ue si attestavano ad esempio intorno ai 220 dollari per ogni tonnellata di carburante a basso tenore di zolfo (Vlsfo) consumata. Con il passaggio alla piena applicazione del sistema, il costo aumenta di circa il 45 per cento, arrivando a circa 315 dollari per tonnellata dal 2026