



# **RASSEGNA STAMPA**

Gennaio 2026

**R**

Economia

la Repubblica

29

Giornali  
22 gennaio 2026

## Tassa sui pacchi cinesi aggirata dalle imprese boomerang per l'Italia

di VALENTINA CONTE  
ROMA

Doveva frenare il fast fashion il più presto. Ma la tassa di due euro in vigore dal primo gennaio sui piccoli pacchi extra Ue sotto i 150 euro di valore, voluta con forza dal governo Meloni è spuntata alla fine per coprire i saldi, rischia di far saltare in aria il mercato unico. «Traffici che si spostano in Paesi europei che non la applicano, merci sdoganate altrove che entrano in Italia evitando così il baccello e un gettito ora a rischio».

«Non è la prima volta che la strada migliore», spiega Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica che per prima ha lanciato l'allarme. «Dall'inizio di gennaio, i camion che entrano in Italia per oltre trenta volte al giorno legati a questo tipo di spedizioni, i dirottamenti certi sono verso Liegi e Budapest, ma «non posso escludere gli aeroporti di Francoforte, Colonia e anche Parigi-Charles de Gaulle», spiega Cappa. «È aritmetico: «Su un aereo con migliaia di pacchettini, due euro a spedizione diventano un costo enorme, anche fino a 20 mila euro. Un camion invece, molto meno, sei o otto mila euro a viaggio». E così i flussi si riorganizzano in poche ore: aereo su un hub Ue e poi camion verso l'Italia, sfruttando il mercato unico.

L'allarme di Confetra: «Le merci arrivano lo stesso via camion e noi perdiamo traffici»

Il governo ha anticipato l'entrata in vigore rispetto all'Europa. Così i big del fast fashion spediscono in altri aeroporti comunitari

del 2025. Sul campo, raccontano gli operatori, si vedono già casi limite. Un aereo cargo dalla Cina, ad esempio, che continua ad atterrare a Malpensa, ma la cui merce viene caricata sui camion, trasferita in un hub tedesco e lo sdoganamento e la distribuzione lo fanno per la distribuzione. Lo smacco è triplo: «Non incassiamo il contributo, le merci entrano comunque, aumentano i camion e l'inquinamento, e perdiamo traffici, occupazione e fatturato», dice Cappa.

Confetra ha chiesto al governo un ammendamento al Millerand per rinviare l'entrata in vigore a luglio della tassa e costruire un coordinamento europeo. Alla richiesta si associa Assaeroporti. «La scelta italiana di procedere da sola rende la misura ineficace e addirittura

disastrosa per il sistema aeroportuale nazionale», avverte la direttrice generale Valentina Menin. Tradette: i pacchi arriveranno comunque. Ma il boomerang, industriale, ambientale e ora anche di finanza pubblica, rischia di restare tutto italiano. riproduzione riservata



● Da gennaio è in vigore un'imposta di 2 euro sui mini ordini



la grande mostra per i 50 anni

# la Repubblica una storia di futuro

15.01.2026  
15.03.2026  
Mattatoio di Roma  
Piazza O. Giustiniani, 4

Ingresso gratuito  
prenota qui



1976  
2026

ideata e organizzata da  Electa | Progetto multimediale STUDIO AZZURRO | Mostra promossa da ROMA | azienda speciale PALAEXPO |  Fondazione Pitti Palazzo Roma

**TASSA SUI MINI-PACCHI, FI ORA CHIEDE IL RINVIO CON UN EMENDAMENTO AL MILLEPROROGHE**

[https://www.repubblica.it/economia/2026/01/22/news/tassa\\_mini\\_pacchi\\_rinvio\\_luglio\\_emendamento\\_fi\\_milleproroghe-425111239/?ref=search](https://www.repubblica.it/economia/2026/01/22/news/tassa_mini_pacchi_rinvio_luglio_emendamento_fi_milleproroghe-425111239/?ref=search)

ROMA – La maggioranza prova a correre ai ripari. Dopo l'allarme lanciato dagli operatori della logistica e il caso Malpensa, nella partita della tassa da due euro sui piccoli pacchi extra Ue spunta un primo segnale politico: Forza Italia presenta un emendamento al Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore del contributo al 1° luglio 2026, in allineamento con la futura disciplina europea. Una mossa che dimezza il gettito atteso per quest'anno e certifica le difficoltà di una misura introdotta in anticipo rispetto all'Ue

La proposta di FI: rinvio a luglio, gettito dimezzato

L'emendamento porta la firma di Erica Mazzetti (FI) e interviene sui commi 126-128 dell'articolo 1 della legge di Bilancio 2026, spostando la decorrenza del contributo dal 1° gennaio al 1° luglio. Il costo è quantificato in 61,25 milioni di euro per il 2026, coperti con una riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili: esattamente la metà dei 122,45 milioni di maggior gettito stimati dal governo per quest'anno.

«L'introduzione anticipata della tassa sta già producendo effetti negativi – avverte Mazzetti –. L'Italia perde flussi commerciali a vantaggio di altri Paesi europei e, allo stesso tempo, viene comunque inondata da merce extra Ue che entra da altri snodi comunitari». Da qui la richiesta di rinvio: «Serve una normativa uniforme a livello europeo per tutelare un settore strategico come logistica e commercio».

Nella relazione all'emendamento si prende atto della mobilità estrema dei traffici e-commerce a basso valore, della rilocalizzazione dei punti di primo ingresso doganale verso altri hub Ue e del rischio di uno spostamento del gettito Iva all'importazione fuori dall'Italia, con minori possibilità di controllo diretto da parte delle dogane nazionali.

L'interrogazione Pd: l'allarme era già partito

Che la misura potesse produrre effetti distorsivi non è una scoperta dell'ultima ora. Il Partito democratico aveva già presentato un'interrogazione parlamentare il 17 dicembre scorso – a prima firma Andrea Casu – per chiedere al governo se non ritenesse opportuno evitare anticipazioni nazionali su un terreno destinato a essere regolato a livello europeo. Un atto rimasto finora senza risposte operative, ma che oggi torna d'attualità alla luce dei primi riscontri sul campo.

La denuncia di Confetra: «Così perdiamo traffici e gettito»

Sul tavolo resta la denuncia degli operatori. Confetra parla apertamente di boomerang: voli cargo dirottati verso altri aeroporti comunitari, pacchi sdoganati nel primo scalo Ue e poi instradati in Italia via gomma. Un meccanismo che aggira il contributo nazionale, mentre le merci arrivano comunque sul mercato.

I primi segnali, secondo quanto riferito dagli operatori, sono già evidenti: nei primi giorni dell'anno il traffico delle spedizioni sotto i 150 euro avrebbe registrato un calo attorno al 40%, mentre aumentano i flussi su strada dai valichi alpini. «Il rischio – avvertono dalla filiera – è perdere traffici, occupazione e fatturato senza incidere sui volumi di consumo».

Ora la palla passa al Parlamento. Il Milleproroghe diventa il primo banco di prova per capire se la maggioranza intenda davvero riallineare la tassa italiana alla scadenza europea o insistere su una misura che, a conti fatti, rischia di lasciare all'Italia solo il lato negativo: meno traffici e meno gettito.

## La destra corre ai ripari una norma per posticipare la tassa sui pacchi extra Ue

di VALENTINA CONTE  
ROMA

**L**a maggioranza prova a correre ai ripari sulla tassa da due euro sui piccoli pacchi extra Ue. Dopo l'allarme degli operatori e il caso Malpensa con oltre 30 cargo già spostati in altri aeroporti europei - allarme lanciato da Confetra e raccontato ieri da *Repubblica* - Forza Italia presenta un emendamento al Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore del contributo al primo luglio, allineandolo alla futura disciplina europea. Una mossa che dimezza il gettito atteso per quest'anno dalla tassa e certifica le difficoltà di una misura introdotta in anticipo rispetto all'Ue.

L'emendamento, firmato da Erica Mazzetti, interviene sulla norma della legge di Bilancio, spostando la decorrenza di sei mesi. Il costo è quantificato in 61,25 milioni di euro per il 2026, coperto con una riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili: esattamente la metà dei 122,45 milioni di maggior gettito stimato dal governo per quest'anno. «L'introduzione anticipata della tassa sta già producendo effetti negativi», dice Mazzetti. «L'Italia perde flussi commerciali a vantaggio di altri Paesi europei ed è comunque inondata da merce extra Ue che entra da altri snodi comunitari». Nel dossier a supporto dell'emendamento si prende atto della mobilità estrema dei traffici e-commerce a basso valore, della rilocazione dei punti di primo ingresso doganale verso altri hub Ue e del rischio di uno spostamento del gettito Iva all'importazione fuori dall'Italia.

Un quadro che rafforza una critica già avanzata dalle opposizioni. Il Pd, con un'interrogazione al governo depositata il 17 dicembre a prima firma Andrea Casu, aveva chiesto di evitare anticipazioni nazionali su un terreno destinato a essere regolato a livello europeo. Casu torna all'attacco: «La tassa Meloni di due euro sui pacchi online si è già trasformata in un auto-dazio che distrugge imprese e logistica», dice. «Muoversi fuori dal quadro comunitario è un boomerang. Il governo ritiri la norma e risponda subito alle interrogazioni».

Ora il nodo è politico. Lega e FdI valutano la questione e sono pronti a sostenere la proposta di FI, se ci sarà anche via libera del governo. Luce verde per ora condizionata ai conti e ai numeri che vanno consolidati. I primi dati ufficiosi dell'Agenzia delle dogane parlano di un -40% di arrivi di piccoli pacchi sotto i 150 euro nei primi quindici giorni di gennaio.

Forza Italia  
presenta  
una  
modifica  
per  
allineare  
l'entrata  
in vigore  
al resto  
d'Europa  
Atteso il via  
libera del  
governo

 **IL PUNTO**

## Tassa su pacchi extra-Ue cambi in arrivo

**A** dicembre Giancarlo Giorgetti rivendicava la tassa da due euro sui piccoli pacchi extra Ue come una scelta necessaria. In aula al Senato la legava alla concorrenza «non fair» e all'*overcapacity* asiatica che, spiegava, stava «costringendo i negozi a chiudere». Un intervento pensato per arginare l'invasione dei mini-pacchi e i suoi effetti economici e sociali sulla rete del commercio, oltre che per rafforzare le coperture della manovra. Un mese dopo la linea non viene rinnegata, ma entra in verifica. Le denunce di Confetra e Assaeroporti sulle triangolazioni dei cargo - spedizioni dirottate verso altri hub Ue per evitare il contributo italiano - impongono una riflessione. «Valuteremo. C'è una decisione europea e vedremo di renderla coerente», dice ora Giorgetti sugli emendamenti al Milleproroghe che propongono di rinviare la tassa al primo luglio 2026, quando a livello Ue scatterà il dazio da tre euro sui mini pacchi extra Ue. Il nodo non è solo industriale. Le triangolazioni segnalate dagli operatori producono danni alla logistica e agli scali italiani, ma mettono in discussione anche il gettito: lo slittamento dimezzerebbe le entrate previste per il 2026, da 122 a 61 milioni, mentre l'elusione rischia comunque di ridurle. Al governo c'è però chi non la pensa così. Per il ministro delle Imprese Adolfo Urso rinviare sarebbe «controproduttivo» per consumatori e imprese. Mentre Andrea Casu, deputato dem, richiama l'interrogazione del 17 dicembre e invita Giorgetti «a non fare lo struzzo» perché la tassa è un «auto-dazio» nazionale che sposta i flussi fuori dall'Italia. — **V.CO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Tassa pacchi in bilico

## Giorgetti: «Va resa coerente con la Ue»

**Milleproroghe.** Maggioranza in pressing per spostare a luglio il debutto  
 Pesano l'incrocio con le regole comunitarie e le mosse elusive della Cina

Marco Mobili  
 Gianni Trovati  
 ROMA

Non è stato facile il debutto operativo della cosiddetta "tassa sui pacchi", il contributo da due euro per ogni spedizione fino a 150 euro di valore in arrivo da Paesi extraUe. Fra gli emendamenti al Milleproroghe la stessa maggioranza ha chiesto di far slittare l'applicazione dal 1° luglio, e c'è anche chi ha parlato della possibilità di abolire del tutto la misura appena nata. «Valuteremo - ha detto ieri il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti a chi gli chiedeva un'opzione sul tema -, c'è una decisione europea e vedremo di renderla coerente».

L'incrocio con le regole Ue è apparsa da subito il problema principale da affrontare, tanto che la stessa legge di bilancio (al comma 128) si perita di precisare che il nuovo contributo italiano «si applica in coerenza con le disposizioni del regolamento (Ue) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione». Ma da questa petizione di principio alla realtà il passo non è breve, tanto è vero che a fine 2025, nel cantiere della manovra, era apparsa anche l'ipotesi di applicare l'obolo dei due euro a tutti i mini-pacchi, a prescindere dalla loro provenienza. Una misura che però avrebbe avuto effetti pesanti sul commercio elettronico senza mirare all'obiettivo vero di tutta questa partita, che si concentra sul tentativo di contrastare l'invasione di merci cinesi.

Proprio per questa ragione lo stesso Giorgetti è stato promotore a Bruxelles di interventi nella stessa direzione in chiave comunita-



ANSA/ECONOMIA  
 Giancarlo Giorgetti

ria: nelle stesse settimane in cui arrivava al traguardo la manovra italiana, quindi, la Ue ha deciso di cancellare l'esenzione dai dazi per le mini-spedizioni, e di introdurre un dazio da tre euro per gli invi da Paesi esterni all'Unione. Il fatto è che Bruxelles può farlo essendo titolare della competenza sulle politiche doganali; mentre l'adozione da parte di singoli Stati membri di misure analoghe nella sostanza, anche se con la forma di «contributo alla copertura delle spese amministrative correlate agli adempimenti doganali» come recita la manovra, è quantomeno controversa.

In sé la questione non è partico-

larmente importante per i saldi di finanza pubblica, dal momento che il gettito atteso quest'anno è stato calcolato dalla Ragioneria generale dello Stato nell'ordine di 122 milioni di euro, sul presupposto di un'applicazione effettiva a regime solo da luglio per la necessità di adeguare i sistemi informatici delle Dogane.

Ma la sola imposizione del contributo ha acceso un'infinità di manovre elusive, come le triangolazioni denunciate giorni fa da Confetra, la confederazione italiana dei trasporti e della logistica, secondo cui molti produttori cinesi hanno diviso le spedizioni verso aeroporti di altri Paesi europei dell'area Schengen che non applicano la tassa. Una volta sdoganata, la merce viene poi caricata su camion e arriva in Italia senza dover pagare nulla.

Il punto è che, per praticità, in genere la stessa strada è percorsa anche da pacchi di valore superiore a 150 euro, con il risultato che la nuova geografia delle spedizioni finisce per generare nelle Dogane degli altri Paesi incassi che prima sarebbero stati destinati al nostro. Un effetto collaterale non difficile da immaginare, che spiega bene come mai la competenza sul tema sia comunitaria.

Al piano alto del ministero dell'Economia interessa la sostanza, che è appunto quella del contrasto all'invasione commerciale dall'Est. Quindi la porta oggi non appare chiusa a possibili modifiche alla misura italiana, anche per prendere tempo in attesa dell'effettivo debutto dei dazi europei; difficile, tra l'altro, da sommare a oboli nazionali.

Il contributo da due euro a livello nazionale rischia di scontrarsi con la competenza doganale di Bruxelles

**GIORGETTI APRE AL RINVIO DEI 2€ SUI MINI-PACCHI**

*Il governo valuta una revisione della tassa italiana sui mini-pacchi provenienti dalla Cina per renderla coerente con il nuovo impianto europeo. «C'è una decisione a livello Ue e vedremo di renderla coerente», ha detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, sull'ipotesi di rinviare o rimodulare l'entrata in vigore del prelievo da 2€ sulle spedizioni di basso valore provenienti da Paesi extra Ue. Una posizione che apre formalmente il dossier sull'allineamento tra la disciplina nazionale e il dazio europeo che, invece, dovrebbe scattare dal 1° luglio. Il tema è approdato in Parlamento con un emendamento al Milleproroghe presentato da Erica Mazzetti (FI), che punta a far slittare l'applicazione della tassa italiana per «unificare il dazio sull'import a livello Ue». Di segno opposto la posizione del ministro delle Imprese e del ma-*

*de in Italy, Adolfo Urso, che al question time del 28 gennaio ha espresso contrarietà a un passo indietro. Alle valutazioni politiche si affiancano però le reazioni degli operatori della logistica. Confetra, la confederazione che rappresenta spedizionieri e imprese del settore, ha definito la tassa un «boomerang», segnalando un avvio di riallocazione dei flussi verso altri hub europei. Secondo l'associazione, nel solo mese di gennaio l'aeroporto di Milano Malpensa avrebbe perso oltre 30 voli cargo legati alle spedizioni e-commerce di basso valore. Le merci verrebbero dirottate soprattutto su scali alternativi come Liegi e Budapest, ma anche su Francoforte, Colonia e Parigi, con un trasferimento poi su gomma verso l'Italia per sdoganare la merce nei paesi Ue che ancora non applicano la tassa.*

— © Riproduzione riservata —

LA TASSA SULL'E-COMMERCE DIROTTA TRAFFICO FUORI DALL'ITALIA

## Un boomerang sul cargo

*Per non pagare il contributo di 2 euro i pacchi sono spediti via camion. I dati del 2025 fotografano un settore cresciuto del 2%. Cinque gli aeroporti dominanti*

PAGINA A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**I**l mondo del cargo aereo italiano è in rivolta in queste prime settimane del 2026 per la norma prevista nella Finanziaria che prevede l'applicazione di una tassa da 2 euro da applicare su tutte le spedizioni di merci con valore fino a 150 euro. Colpito in particolare è il mondo dell'e-commerce. Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) per bocca del suo direttore generale Andrea Cappa parla di una legge boomerang e mette in allarme sul fatto che gli aeroporti italiani hanno già perso in 3 settimane 30 voli cargo. «La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l'obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale» afferma Cappa, spiegando che la questione è stata rappresentata al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Secondo Confetra i produttori cinesi e gli operatori logistici hanno reagito rapidamente, dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei (in primis Liegi, in Belgio) dove questa imposta non è stata introdotta. «Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell'inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri

### In Campania recuperati dai porti 3 mln di imposte

**A**monta a oltre 3 milioni di euro il totale di imposte regionali sulle concessioni demaniali recuperate grazie a un'indagine della Guardia di Finanza di Napoli coordinata dalla procura regionale della Corte dei conti della Campania (vice procuratori generali Gianluca Braghé e Davide Vitale). Gli accertamenti del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria Napoli e del Reparto Operativo Aeronavale Napoli, concentratesi sulla regolarità delle concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, hanno consentito di evidenziare che il versamento dell'addizionale regionale ai canoni demaniali marittimi veniva disatteso da parte della totalità degli operatori eco-

nomici titolari di concessioni nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia (Napoli). L'Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle risultanze investigative delle fiamme gialle, ha quindi deciso di inviare 422 avvisi di messa in morto a concessionari inadempienti chiedendo il pagamento dell'imposta e finora sono confluiti nelle casse regionali 3 milioni e 132 mila euro. L'imposta regionale sulle concessioni demaniali marittime ammonta a una percentuale variabile tra il 10% e il 25% del relativo canone e fino al 2024, anche alla luce della sentenza n.131/2024 della Corte costituzionale, si era ritenuto erroneamente che non fosse applicabile alle concessioni rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale. (riproduzione riservata)



Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali». Confetra per questo ha proposto un emendamento al decre-

to Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della misura a luglio, «così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento».

Cappa sottolinea che «i primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti: da inizio gennaio l'aeroporto di Mal-

pensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo».

**N**ei giorni scorsi Enac ha fornito i numeri 2025 del cargo aereo italiano con oltre 1,2 milioni di tonnellate movimentate (+2% rispetto al 2024). Nel rapporto si legge che il traffico cargo (merci e posta) dei 44 aeroporti aperti al traffico commerciale si è attestato a 1.242.360 tonnellate nel 2025, in salita (+29 mila tonnellate) rispetto al 2024. Il traffico per aeroporto (nazionale e non) evidenzia una significativa concentrazione nei primi cinque (Malpensa, Fiumicino, Venezia, Bologna e Bergamo) che, insieme, coprono il 93% dei servizi di trasporto aereo cargo. Milano Malpensa (quota del 61%) da sola vale oltre 764 mila tonnellate, seguito da Roma Fiumicino (22%; 273 mila), Venezia Tessera (4,4%; 55 mila), Bologna, Borgo Panigale (3,5%; 44 mila), Bergamo Orio al Serio (2%; 24 mila). Bologna presenta un calo rispetto all'anno precedente, -3%; stabili i flussi su Venezia. Positivi Roma Fiumicino (+1%), Milano Malpensa (+4%) e Bergamo (+7%) che si avvicendano a Brescia Montichiari nella "Top-5". (riproduzione riservata)

### L'Europa dà il via libera al Ferrobonus Portuale

**L**a Commissione Europea autorizza l'Italia al sostegno economico alla manovra ferroviaria merci nei porti. A renderlo noto è stata l'associazione di categoria Fermerci parlando di «volta storica» perché «è la prima volta che viene concesso un aiuto di questo tipo al settore». L'incentivo, ribattezzato Ferrobonus Portuale, prevede una riduzione delle tariffe per gli operatori del trasporto ferroviario merci e i loro clienti. La decisione della Commissione Europea, valida per cinque anni, autorizza le Autorità di Sistema Portuale Nazionali a erogare incentivo fino a un massimo di 500.000 euro per anno, per un totale di 30 milioni complessivi nel periodo di riferimento. Il contributo è rivolto agli operatori di mano-

va che dovranno ribaltare alle imprese ferroviarie il 50% dello stesso, modello Ferrobonus. Fermerci sottolinea che «tra il 2021 e il 2024, il numero di treni merci nei porti, in origine e destino, è diminuito del 5%. Fra le cause principali, oltre le tensioni geopolitiche e le capacità ridotte della rete ferroviaria, sono da considerare anche i costi per i servizi di manovra ferroviaria merci nei porti».

Ora si attende il decreto interministeriale necessario all'attuazione della misura; successivamente le Autorità di Sistema Portuale potranno procedere, facoltativamente, con l'emanezione dei bandi per l'assegnazione del contributo. (riproduzione riservata)

**LA BEFFA DELLA TASSA DA 2 EURO SUI PICCOLI PACCHI: "BOOMERANG PER L'ITALIA. MERCI CINESI DIROTTATE VERSO I PAESI CHE NON L'HANNO INTRODOTTA"**

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2026/01/22/tassa-pacchi-piccoli-boomerang-italia-notizie/8265110/>

La tassa di 2 euro sui piccoli pacchi fino a 150 euro, che entrerà in vigore a livello Ue dalla prossima estate ma il governo Meloni ha deciso di anticipare inserendola in manovra per ricavare gettito aggiuntivo, si è trasformata in un boomerang per l'Italia. L'allarme è arrivato da Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, il cui direttore generale Andrea Cappa ha spiegato di aver fatto presente al viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, che la misura "introdotta con l'obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale".

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa. "Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell'inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali".

Per questo la confederazione ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della misura a luglio, "così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento". Secondo Cappa "i primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti: "Dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente".

La direttrice generale di Assaeroporti, Valentina Menin, si è unita alla richiesta: "La scelta del legislatore italiano di procedere in modo autonomo, anticipando l'introduzione della tassa già dal primo gennaio, rende la misura non solo inefficace nel contrasto ai fenomeni di concorrenza sleale, ma addirittura dannosa per le imprese della logistica operanti in Italia e per il sistema aeroportuale nazionale. Le merci che si intendeva tassare continueranno infatti a raggiungere il mercato nazionale, transitando attraverso hub europei anziché italiani. È quindi fondamentale che si affronti il tema facendo squadra, con regole comuni e strategie condivise a livello europeo".

## CONFETRA: FLOP TASSA SUI PACCHI

■ «La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l'obiettivo di tutelare la moda italiane, nei fatti, si è dimostrata un flop totale». Così, in una nota, Andrea Cappa, dg di Confetra.

**FAST FASHION, CONFETRA: «TASSA DUE EURO SULLE SPEDIZIONI È UN BOOMERANG»**

[https://www.ilmessaggero.it/economia/news/fast\\_fashion\\_tassa\\_spedizioni\\_confetra-9311197.html](https://www.ilmessaggero.it/economia/news/fast_fashion_tassa_spedizioni_confetra-9311197.html)

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”. Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

**L'intervento di Confetra**

“Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”.

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

“I primi effetti sul sistema aeroporuale nazionale sono già evidenti - conclude Cappa - dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme.

Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull’ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**FAST FASHION, CONFETRA: «TASSA DUE EURO SULLE SPEDIZIONI È UN BOOMERANG»**

[https://www.leggo.it/economia/news/fast\\_fashion\\_tassa\\_spedizioni\\_confetra-9311197.html](https://www.leggo.it/economia/news/fast_fashion_tassa_spedizioni_confetra-9311197.html)

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”. Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

L'intervento di Confetra

“Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”.

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

Gli effetti

“I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti - conclude Cappa - dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme.

Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

## SPEDIZIONI, CAPPA (CONFETRA): "LA TASSA DA DUE EURO È UN BOOMERANG"

<https://www.informazionimarittime.com/post/spedizioni-cappa-confetra-la-tassa-da-due-euro-e-un-boomerang&rss=rss>

"La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista". Lo ribadisce in una nota Andrea Cappa, direttore generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. "Una misura introdotta con l'obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale. La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi".

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

"Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell'inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali".

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della misura a luglio, "così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento".

"I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti - conclude Cappa - dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

 Messaggero Marittimo.it	 <b>confetra</b> Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica	21/01/2026
--	---	------------

## FAST FASHION, CONFETRA BOCCIA LA TASSA DA DUE EURO

<https://www.messaggeromarittimo.it/fast-fashion-confetra-boccia-la-tassa-da-due-euro/>

ROMA – La [tassa da due euro sulle spedizioni di valore inferiore ai 150 euro](#), introdotta per contrastare la concorrenza del fast fashion cinese e tutelare la moda italiana, si sta rivelando “un boomerang sotto tutti i punti di vista”. È il giudizio netto di [Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica](#), che denuncia effetti opposti rispetto agli obiettivi dichiarati della misura.

A lanciare l'allarme è Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, secondo cui il provvedimento ha già prodotto conseguenze negative sul sistema logistico nazionale, in particolare su quello aeroportuale. “La questione – spiega Cappa – è stata rappresentata anche nel corso di un recente incontro con il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”.

Secondo l'analisi della Confederazione, i produttori e gli operatori cinesi hanno reagito con rapidità, deviando i flussi verso aeroporti di altri Paesi europei che non applicano la stessa tassazione. Le merci, tuttavia, continuano a raggiungere il mercato italiano via camion, attraversando i confini terrestri senza versare il contributo previsto.

“Il risultato – sottolinea Cappa – è un doppio danno: da un lato l'aumento dell'inquinamento e della congestione stradale, dall'altro lo spostamento strutturale dei traffici verso altri hub europei, traffici che poi diventa estremamente difficile recuperare”. Per Confetra, misure di questo tipo, se adottate unilateralmente, non solo risultano inefficaci, ma finiscono per penalizzare il sistema logistico e produttivo nazionale, favorendo la concorrenza di altri scali continentali.

Per questo motivo l'associazione ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della tassa al prossimo Luglio. L'obiettivo è guadagnare tempo per costruire un coordinamento a livello europeo, ritenuto “l'unica strada” per rendere realmente efficace qualsiasi intervento sul fast fashion e sulle spedizioni e-commerce a basso valore.

I primi segnali di criticità sono già evidenti. “Dall'inizio dell'anno – conclude Cappa – l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo segmento è molto significativo. Parallelamente, si registra un forte aumento del trasporto su gomma attraverso i valichi alpini, con ulteriori ricadute negative sulla viabilità e sull'ambiente”.

Confetra auspica quindi una revisione della misura da parte di Governo e Parlamento, con un approccio condiviso a livello europeo, per evitare che un intervento nato per difendere il sistema produttivo italiano finisca per indebolire la competitività della logistica nazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile



**TASSA DA DUE EURO SUI PACCHI: GIÙ IL CARGO AEREO, CRESCE LA GOMMA. CONFETRA: "BOOMERANG PER LA LOGISTICA, CHIEDIAMO IL RINVIO"**

<https://www.uominietrasporti.it/professione/logistica/tassa-da-due-euro-sui-pacchi-giu-il-cargo-aereo-cresce-la-gomma-confetra-boomerang-per-la-logistica-chiediamo-il-rinvio/>

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. “La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”.

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa. “Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”.

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

“I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti – conclude Cappa – dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull’ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

## FAST FASHION CINESE, CONFETRA: "LA TASSA DA DUE EURO È UN FLOP TOTALE, FAVORISCE ALTRI PAESI UE"

<https://www.corrieremarittimo.it/logistic-transport/fast-fashion-cinese-confetra-la-tassa-da-due-euro-e-un-flop-totale-favorisce-altri-paesi-ue/>

MILANO – La tassa di due euro sulle spedizioni di valore fino a 150 euro “si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista”. E’ la denuncia di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica – secondo la quale la misura introdotta per contrastare il fast fashion cinese, sposta i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei.

“La tassa – afferma in una nota il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa – era nata con l’obiettivo di tutelare la moda italiana, ma nei fatti si è dimostrata un flop totale”. Il tema è stato affrontato anche nel corso di un recente incontro con il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non applicano il contributo. “Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare la tassa, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri hub europei, difficili poi da recuperare”.

Misure di questo tipo, avverte Confetra, se non coordinate a livello europeo “non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il sistema logistico e produttivo nazionale, favorendo altri Paesi”.

Per questo la Confederazione ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della tassa a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

Gli effetti, intanto, sarebbero già visibili. “Dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli – conclude Cappa – e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si assiste a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con ulteriori ricadute negative su viabilità e ambiente. Confidiamo quindi nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché la misura venga rivista con un approccio unitario a livello europeo”.



## FAST FASHION: CONFETRA, TASSA DA DUE EURO È UN BOOMERANG. SERVE COORDINAMENTO EUROPEO

[https://www.ilnautilus.it/trasporti/2026-01-21/fast-fashion-confetra-tassa-da-due-euro-e-un-boomerang-serv-coordinamento-europeo\\_180061/](https://www.ilnautilus.it/trasporti/2026-01-21/fast-fashion-confetra-tassa-da-due-euro-e-un-boomerang-serv-coordinamento-europeo_180061/)

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”.

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

“Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”.

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

“I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti – conclude Cappa – dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull’ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

## FAST FASHION: CONFETRA, TASSA DI 2 EURO UN BOOMERANG. MALPENSA HA GIÀ PERSO 30 VOLI

[https://portlogisticpress.it/fast-fashion-confetra-tassa-di-2-euro-un-boomerang-malpensa-ha-gia-perso-30-voli/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=fast-fashion-confetra-tassa-di-2-euro-un-boomerang-malpensa-ha-gia-perso-30-voli](https://portlogisticpress.it/fast-fashion-confetra-tassa-di-2-euro-un-boomerang-malpensa-ha-gia-perso-30-voli/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=fast-fashion-confetra-tassa-di-2-euro-un-boomerang-malpensa-ha-gia-perso-30-voli)

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”.

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

“Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”.

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

“I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti – conclude Cappa – dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull’ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

**LA TASSA SULLA CONSEGNA DEI PACCHI DANNEGGIA TRASPORTI E LOGISTICA IN ITALIA**

<https://www.trasporti-italia.com/camion/tassa-consegna-pacchi-danneggia-trasporti-logistica-italia/1023896/>

La tassa sulla consegna dei pacchi, pari a due euro per le spedizioni fino a 150 euro, introdotta per contrastare il fast fashion e tutelare la produzione nazionale, sta producendo effetti negativi sul sistema dei trasporti e della logistica in Italia. A lanciare l'allarme è Confetra, che definisce la misura un vero e proprio boomerang.

Il contributo di due euro era stato pensato per riequilibrare la concorrenza nel settore moda e limitare l'impatto del fast fashion proveniente dall'estero. Secondo Confetra, però, la tassa non ha ridotto i flussi di importazione, finendo invece per colpire direttamente il comparto dei trasporti e della logistica italiani.

Uno degli effetti immediati della tassa sulla consegna dei pacchi è stato lo spostamento dei flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi dell'Unione europea che non applicano il contributo. Le merci entrano poi comunque in Italia via camion, senza pagare la tassa.

Questo meccanismo ha prodotto:

perdita di traffici per aeroporti e hub logistici italiani;

vantaggi competitivi per altri Paesi europei;

aumento del trasporto su gomma.

I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti. Dall'inizio dell'anno, Aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli legati alle spedizioni e-commerce.

Secondo il direttore generale Andrea Cappa, una volta persi, questi traffici diventano difficili da recuperare, con un impatto strutturale sulla competitività del sistema logistico italiano.

Più camion, più inquinamento, meno valore per la logistica italiana

La tassa sulla consegna dei pacchi non solo non ha raggiunto gli obiettivi prefissati, ma ha prodotto effetti opposti:

incremento del traffico su strada attraverso i valichi alpini;

aumento dell'inquinamento;

perdita di valore aggiunto per il sistema logistico nazionale.

In questo scenario, l'Italia rischia di perdere centralità a favore di altri hub logistici europei.

Secondo Confetra, misure nazionali non coordinate a livello europeo rischiano di essere inefficaci e penalizzanti.

Per questi motivi la Confederazione ha chiesto di posticipare l'entrata in vigore della tassa, per aprire un confronto a livello europeo.

Secondo Confetra, infatti, l'attuale meccanismo sta già penalizzando trasporti e logistica in Italia, favorendo lo spostamento dei traffici oltreconfine, con effetti negativi sull'ambiente e sulla competitività del sistema. Senza regole comuni in Europa, il rischio è che una misura pensata per difendere l'economia nazionale finisca per danneggiarla.

**TASSA FAST FASHION: PER CONFETRA È UN BOOMERANG**

<https://transportonline.com/news/informazione/tassa-fast-fashion-confetra-boomerang/>

La tassa fast fashion da due euro applicata alle spedizioni di valore inferiore ai 150 euro si sta rivelando, secondo Confetra, un vero e proprio boomerang. Introdotta con l'obiettivo di proteggere la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese, la misura non ha prodotto i risultati sperati, generando invece effetti negativi sul sistema logistico nazionale.

A denunciarlo è Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra, che parla apertamente di un fallimento sotto tutti i punti di vista.

**Fast fashion cinese: i flussi logistici aggirano l'Italia**

Secondo Confetra, i produttori di fast fashion cinesi hanno reagito rapidamente alla nuova tassa, dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei dove la tassa fast fashion non è stata introdotta.

Le merci, tuttavia, continuano ad arrivare in Italia via camion, attraversando i valichi alpini. In questo modo:

- non viene pagato il contributo previsto,
- aumentano le emissioni inquinanti,
- si spostano traffici strategici verso altri hub logistici europei.

Una dinamica che rischia di diventare strutturale e difficile da invertire.

**Logistica italiana penalizzata senza coordinamento europeo**

Il punto centrale, sottolineato da Confetra, è l'assenza di un coordinamento a livello europeo. Misure come la tassa sul fast fashion, se applicate solo a livello nazionale, risultano inefficaci e finiscono per favorire altri Paesi membri a discapito dell'Italia. Durante un recente incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, Confetra ha ribadito la necessità di una strategia condivisa a livello UE per regolamentare in modo efficace il commercio legato al fast fashion.

**Malpensa perde voli e traffici**

Gli effetti sul sistema aeroportuale italiano sono già evidenti. Dall'inizio dell'anno l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli legati alle spedizioni del fast fashion.

Il calo dei traffici aerei ha favorito un ulteriore spostamento delle merci su gomma, con conseguenze dirette su:

- viabilità,
- ambiente,
- competitività della logistica italiana.

Un danno che, secondo Confetra, rischia di compromettere il ruolo dell'Italia come hub strategico nel commercio internazionale.

**La proposta di Confetra: rinvio e strategia UE**

Per evitare ulteriori danni, Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della tassa fast fashion a luglio. L'obiettivo è guadagnare tempo per costruire un vero coordinamento europeo, unica strada per rendere efficace qualsiasi intervento normativo sul fast fashion.

Confetra confida nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante venga affrontato con un approccio unitario e sostenibile a livello europeo.

**CONFETRA CONTRO LA TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI: "TRAFFICI DIROTTATI SU ALTRI PAESI E VIA STRADA"**

<https://www.supplychainitaly.it/2026/01/21/confetra-contro-la-tassa-da-2-euro-sui-pacchi-traffici-dirottati-su-altri-paesi-e-via-strada/>

La tassa di due euro sulle spedizioni di pacchi di modico valore dai paesi extra Ue "si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l'obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale". Così si è espresso il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa, in una nota in cui spiega di avere sottoposto ieri la questione al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Tra gli effetti ottenuti, sostiene la confederazione, c'è infatti il dirottamento dei flussi logistici dei produttori cinesi verso aeroporti di altri paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

"Il risultato è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell'inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi" ha aggiunto Cappa, evidenziando che sarebbero oltre 30 i voli persi da Malpensa da inizio anno, con un calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni "enorme". "Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente". Per questo motivo Confetra, "al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, evidenzia come misure di questo tipo debbano essere coordinate a livello europeo, pena il rivelarsi non solo inefficaci, ma dannose per il sistema logistico e produttivo nazionale, "favorendo altri hub continentali".

Da qui la proposta da parte della confederazione per un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della misura a luglio, "così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**CONFETRA SULLA TASSA DA 2€: "SERVE COORDINAMENTO EUROPEO, COSÌ È UN BOOMERANG"**

<https://trasportale.it/confetra-boomerang-tassa-2euro/>

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”.

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

“Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”. Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio, “così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento”.

“I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti – conclude Cappa – dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull’ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**LA TASSA SUI PACCHI PENALIZZA LA LOGISTICA ITALIANA**

<https://www.trasportoeuropa.it/notizie/logistica/la-tassa-sui-pacchi-penalizza-la-logistica-italiana/>

La tassa di due euro sulle spedizioni di valore inferiore a 150 euro sui pacchi provenienti da extra-UE con valore inferiore a 150 euro starebbe producendo effetti contrari agli obiettivi dichiarati. Lo sostiene Confetra, che in una nota diffusa il 20 gennaio 2026 la definisce "un boomerang sotto tutti i punti di vista". Secondo la confederazione del trasporto, il provvedimento, introdotto per tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese, non ha ridotto i flussi di merci, ma ne ha modificato le rotte penalizzando il sistema logistico nazionale.

Il tema è stato affrontato anche nel corso di un recente incontro con il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi. Il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa, spiega che i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando le spedizioni verso aeroporti di altri Paesi europei dove la tassa non è in vigore. Le merci entrano poi comunque in Italia su strada, senza versare il contributo previsto, con un aumento dei traffici su gomma, un maggiore impatto ambientale e uno spostamento strutturale dei flussi verso hub esteri difficili da recuperare nel medio periodo.

Secondo Confetra, gli effetti sul sistema aeroportuale italiano sono già visibili. Dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli, mentre il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni viene definito rilevante. Parallelamente si registra un aumento dei transiti attraverso i valichi alpini, con ulteriori pressioni sulla viabilità e sull'ambiente. Per Confetra, misure non coordinate a livello europeo rischiano quindi di risultare inefficaci e di favorire altri sistemi logistici continentali a scapito di quello nazionale.

Il contributo si applica alle spedizioni di commercio elettronico provenienti da Paesi extra-europei con valore dichiarato fino a 150 euro, soglia al di sotto della quale le merci beneficiano di procedure doganali semplificate. L'obiettivo della misura è duplice: da un lato compensare i costi amministrativi e di controllo connessi all'elevato numero di piccoli invii, dall'altro riequilibrare la concorrenza con le imprese europee della moda e della distribuzione. In assenza di un'applicazione uniforme nell'Unione Europea, tuttavia, il prelievo tende a spostare i punti di ingresso delle merci senza incidere sui volumi complessivi. Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della tassa a luglio, così da disporre del tempo necessario per costruire un coordinamento europeo. Secondo l'associazione, solo un approccio unitario a livello comunitario può rendere realmente efficace un intervento di questo tipo, evitando distorsioni competitive, spostamenti dei traffici e ricadute negative sul sistema logistico e produttivo italiano.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**"PERSI OLTRE 30 VOLI SU MALPENSA PER VIA DELLA TASSA SUI PACCHI DI MODICO VALORE"**

<https://www.aircargoitaly.com/persi-oltre-30-voli-su-malpensa-per-via-della-tassa-sui-pacchi-di-modico-valore/>

La tassa di due euro sulle spedizioni di pacchi di modico valore dai paesi extra Ue "si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l'obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale". Così si è espresso il direttore generale di Confetra, Andrea Cappa, in una nota in cui spiega di avere sottoposto ieri la questione al Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Tra gli effetti collaterali della misura, sostiene la confederazione, c'è infatti il dirottamento dei flussi logistici dei produttori cinesi verso aeroporti di altri paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

"Il risultato è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell'inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi" ha aggiunto Cappa, evidenziando che sarebbero oltre 30 i voli persi da Malpensa da inizio anno, con un calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni "enorme".

"Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente". Per questo motivo Confetra, "al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, evidenzia come misure di questo tipo debbano essere coordinate a livello europeo, pena il rivelarsi non solo inefficaci, ma dannose per il sistema logistico e produttivo nazionale, "favorendo altri hub continentali".

Da qui la proposta da parte della confederazione per un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della misura a luglio, "così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**FAST FASHION: CONFETRA, TASSA DUE EURO È UN BOOMERANG**

<https://www.primomagazine.net/2026/01/fast-fashion-confetra-tassa-due-euro-e.html>

“La tassa di due euro sulle spedizioni fino a 150 euro si è rivelata un boomerang sotto tutti i punti di vista. Una misura introdotta con l’obiettivo di tutelare la moda italiana dalla concorrenza del fast fashion cinese che, nei fatti, si è dimostrata un flop totale”. Così, in una nota, Andrea Cappa, Direttore Generale di Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

“La questione – prosegue Cappa – è stata rappresentata anche ieri nel corso di un incontro con il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi”.

Secondo Confetra, i produttori cinesi hanno reagito rapidamente dirottando i flussi logistici verso aeroporti di altri Paesi europei che non hanno introdotto la tassa.

“Il risultato – sottolinea Cappa – è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell’inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi. Traffici che poi diventa molto difficile recuperare. Misure di questo tipo, al di là di qualsiasi valutazione di merito su cui non entriamo, – aggiunge – se non vengono coordinate a livello europeo non solo sono inefficaci, ma finiscono per penalizzare il nostro sistema logistico e produttivo, favorendo altri hub continentali”.

Per questo Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l’entrata in vigore della misura a luglio,

“così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento. I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti - conclude Cappa - dall’inizio di gennaio l’aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme. Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull’ambiente. Confidiamo, pertanto, nella sensibilità di Governo e Parlamento affinché un tema così impattante possa essere rivisto con un approccio unitario a livello europeo”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**LA TASSA DA DUE EURO SUI PACCHI SI RITORCE CONTRO L'ITALIA**

<https://www.italia-informa.com/tassa-due-euro-pacchi-effetto-boomerang-italia.aspx>

Nata per frenare l'e-commerce cinese, la misura svuota Malpensa, sposta il gettito fiscale all'estero e penalizza la logistica italiana.

Doveva essere una mossa strategica, una risposta rapida all'onda di piccoli pacchi provenienti dall'Asia e destinati ai consumatori italiani. Invece la tassa da due euro sulle spedizioni di basso valore si sta rivelando un boomerang clamoroso, capace di colpire più l'Italia che i venditori stranieri.

Anche se l'entrata in vigore è stata rinviata a fine febbraio per consentire alle dogane di aggiornare i sistemi informatici, gli effetti si vedono già. Gli aerei cargo carichi di merce cinese hanno iniziato a cambiare rotta, evitando gli scali italiani e preferendo hub logistici esteri.

Il risultato è evidente: meno voli, meno pacchi, meno lavoro. Malpensa, uno dei principali snodi del traffico merci, ha già perso decine di collegamenti. A confermarlo è Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, che ha parlato apertamente di una fuga del traffico cargo verso altri Paesi europei.

"Per spedizioni dal valore di sei o sette euro, un aggravio di due euro cambia completamente i conti", spiegano operatori del settore. Il costo viene anticipato dai vettori logistici, che poi devono decidere come e quando ribaltarlo sul cliente finale. Per evitare complicazioni, la scelta è semplice: sdoganare altrove e poi entrare in Italia su gomma.

La normativa europea, infatti, consente il cosiddetto regime di transito doganale. Anche se un aereo atterra in Italia, la merce può essere trasferita in un altro Stato membro per lo sdoganamento. È già successo che carichi arrivati a Malpensa siano ripartiti su camion diretti in Germania, per poi tornare in Italia con dazi e IVA pagati all'estero.

I numeri parlano chiaro. Secondo le stime di Confetra, nelle prime settimane dell'anno il traffico delle piccole spedizioni ha registrato un calo vicino al 40%. Una contrazione che non riguarda solo i pacchi a basso valore, ma l'intera filiera: anche le merci più costose finiscono per essere sdoganate fuori dai confini nazionali.

E qui sta il vero nodo. La relazione tecnica alla manovra stimava un gettito di oltre 120 milioni di euro nel 2026, destinato a raddoppiare a regime. Ma se lo sdoganamento avviene in un altro Paese, l'Italia non incassa né la tassa né l'IVA all'importazione. Un doppio danno fiscale.

A questo si aggiunge la perdita economica per la logistica nazionale: diritti doganali, servizi di handling, attività nei magazzini e nei terminal vengono trasferiti all'estero. I pacchi, paradossalmente, arrivano comunque ai consumatori italiani, ma dopo un giro più lungo e più inquinante su strada.

Il paradosso ambientale è evidente: più camion, più traffico, più emissioni. E meno valore che resta nel Paese. Quella che doveva essere una misura per colpire l'e-commerce cinese rischia di trasformarsi in un assist involontario ai concorrenti logistici europei.

Dal punto di vista politico, i promotori della norma ribadiscono che non si tratta di un dazio, ma di una semplice tassa pensata per alleggerire il carico di lavoro delle dogane. E sotto questo profilo l'obiettivo è stato centrato.

"Le dogane italiane oggi hanno meno pacchi da gestire", ammettono fonti istituzionali. Il problema è che, insieme ai pacchi, se ne vanno anche entrate fiscali, occupazione e competitività. Un prezzo decisamente più alto di quei due euro.



**UE, CONFETRA: TASSA SUI PACCHI? LA MERCE TROVA STRADA MIGLIORE, BOOMERANG PER ITALIA**

<https://geagency.it/breaking-news/ue-confetra-tassa-sui-pacchi-la-merce-trova-strada-migliore-boomerang-per-italia/>

“La merce trova sempre la strada migliore”. Lo dice Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la confederazione dei trasporti della logistica che per prima ha lanciato l'allarme. Come riporta Repubblica, dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha già perso “oltre trenta voli” cargo legati a questo tipo di spedizioni. I dirottamenti certi sono verso Liegi e Budapest, ma “non posso escludere gli aeroporti di Francoforte, Colonia e anche Parigi-Charles de Gaulle”, aggiunge. Il motivo è semplice: “Su un aereo con migliaia di pacchettini, due euro a spedizione diventano un costo enorme, anche fino a 20 mila euro. Un camion costa molto meno, sui 2.500 o 3mila euro a viaggio”. E così i flussi si riorganizzano in poche ore: aereo su un hub Ue e poi camion verso l'Italia, sfruttando il mercato unico.

**LA TASSA SUI PACCHI CINESI E L'EFFETTO BOOMERANG: QUANDO IL MERCATO AGGIRA LE REGOLE**

<https://www.economymagazine.it/la-tassa-sui-pacchi-cinesi-e-leffetto-boomerang-quando-il-mercato-aggira-le-regole/>

Doveva essere una misura simbolica e insieme concreta: frenare l'assalto del fast fashion collegato all'ecommerce dalla Cina, riequilibrare la concorrenza, portare qualche risorsa alle casse pubbliche. Ma la tassa da due euro sui piccoli pacchi extra Ue, entrata in vigore in Italia dal primo gennaio, rischia di produrre l'effetto opposto. Le merci continuano ad arrivare, i consumatori non vedono grandi differenze e, nel frattempo, il sistema logistico italiano perde traffici, voli cargo e fatturato.

Il mercato, come spesso accade, si è adattato più velocemente della norma. Le spedizioni sotto i 150 euro di valore, cuore pulsante dell'e-commerce low cost proveniente dalla Cina, non sono scomparse. Hanno semplicemente cambiato rotta. Gli hub italiani, a partire da Malpensa, vedono ridursi i volumi, mentre altri aeroporti europei intercettano flussi che prima atterravano direttamente nel nostro Paese.

A gennaio secondo Confetra – la confederazione che rappresenta trasporti e logistica e che per prima ha lanciato l'allarme parlando con il Corriere della sera – uno scalo aereo come Milano Malpensa ha già perso oltre trenta voli cargo legati a questo tipo di spedizioni. Le destinazioni alternative sono note: Liegi e Budapest in testa, ma anche Francoforte, Colonia e Parigi sono diventati approdi appetibili. Il motivo è semplice e, soprattutto, matematico.

Su un aereo carico di migliaia di piccoli pacchi, due euro a spedizione si trasformano in un costo complessivo che può arrivare a decine di migliaia di euro. Molto più conveniente atterrare in un Paese che non applica il balzello, sdoganare la merce lì e poi caricarla su camion diretti in Italia. Nel mercato unico europeo, una volta assolti i controlli doganali nel primo punto di ingresso, la merce diventa comunitaria e viaggia senza ulteriori ostacoli.

Il risultato è una filiera che si allunga e si complica, con effetti collaterali evidenti. L'Italia non incassa la tassa, perde traffici aerei e vede aumentare il numero di camion sulle strade, con un impatto anche ambientale. Un paradosso per una misura nata anche con l'obiettivo implicito di rendere più sostenibile la logistica del fast fashion.

Secondo le stime contenute nella relazione tecnica della manovra, la tassa dovrebbe garantire oltre 120 milioni di euro di gettito nel 2026, per arrivare a circa 245 milioni a regime. Ma queste previsioni rischiano di scontrarsi con la realtà dei numeri.

I primi dati dell'Agenzia delle Dogane indicano che nelle prime due settimane dell'anno il traffico delle spedizioni sotto i 150 euro sarebbe calato di circa il 40% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Un segnale che non parla di minor consumo, ma di elusione della norma.

Il nodo, sottolinea Confetra, è soprattutto politico e regolatorio. L'Italia, insieme alla Romania, ha deciso di anticipare una misura che l'Unione europea introdurrà solo dal primo luglio 2026, quando entrerà in vigore un dazio da tre euro sui minipacchi valido per tutti i Paesi membri. Con regole comuni, il gioco delle triangolazioni diventerebbe molto più difficile. Oggi, invece, la scelta unilaterale penalizza chi applica la tassa e favorisce chi resta fuori.

Nel frattempo i giganti dell'e-commerce globale, come Shein e Temu, si muovono con la rapidità che li ha resi protagonisti del mercato. Margini ridotti e volumi enormi rendono ogni euro decisivo. Anche un'imposta apparentemente modesta può spostare intere catene logistiche nel giro di poche ore. Gli operatori raccontano di aerei cargo che continuano ad arrivare in Italia, ma che poi trasferiscono le merci su gomma verso hub esteri per lo sdoganamento, prima di riportarle indietro per la distribuzione finale.

Per Confetra e Assaeroporti il rischio è chiaro: una misura pensata per colpire un modello di business finisce per indebolire il sistema nazionale. Le due associazioni hanno chiesto al governo di rinviare l'entrata in vigore della tassa a luglio, allineandosi ai tempi europei. «Procedere da soli rende la norma inefficace e persino dannosa per il sistema aeroportuale italiano», avverte la direttrice generale di Assaeroporti, Valentina Menin.

Tradotto in termini economici, il messaggio è semplice: i pacchi continueranno ad arrivare. Ma se le regole restano disallineate, il conto rischia di pagarlo l'Italia, tra mancato gettito, perdita di occupazione e un boomerang industriale che viaggia su quattro ruote.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**LA TASSA SUI PACCHI DA DUE EURO DOVEVA DANNEGGIARE I NEGOZI CINESI, INVECE STA DANNEGGIANDO L'ITALIA**

<https://www.dday.it/redazione/56070/la-tassa-sui-pacchi-da-due-euro-doveva-danneggiare-i-negozi-cinesi-invece-sta-danneggiando-litalia>

Non è ancora entrata ufficialmente in vigore, c'è stato lo spostamento a fine febbraio per permettere ai sistemi informatici delle dogane di adeguarsi, ma i primi effetti già si vedono. Molte spedizioni che dovevano arrivare in Italia dalla Cina, aerei con a bordo migliaia di pacchi di vestiti e oggetti di piccole dimensioni, hanno infatti cambiato aeroporto, non arrivano più a Malpensa ma arrivano a Liegi, a Budapest e in altri Paesi europei.

Ce lo aveva segnalato anche un lettore sotto i commenti all'articolo che avevamo scritto nei giorni scorsi: molti colossi cinesi, come Aliexpress, stanno spedendo i pacchi passando da altri paesi europei proprio per evitare lo sdoganamento in Italia che costerebbe due euro in più, che per piccoli pacchi da 6/7 euro è un aumento consistente.

In un'intervista a Repubblica pubblicata questa mattina anche Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la confederazione che raggruppa gli operatori di trasporti e logistica italiani ha confermato che dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha già perso oltre trenta voli cargo che portavano pacchi di prodotti dalla Cina. Sebbene i due euro siano a carico dei clienti finali, ma operativamente anticipati dagli operatori logistici, il negozio deve capire a che punto del processo di acquisto farli pagare: per evitare ogni tipo di problema si sceglie di pagare un camion, che costa molto meno, per portare la merce in Italia dopo averla sdoganata all'estero.

Non solo: per le leggi della Comunità Europea anche se un aereo cargo atterra in Italia (primo punto di ingresso nell'UE) la merce può essere trasferita in un altro Paese UE per lo sdoganamento. Si chiama regime di transito doganale, e questo vuol dire che un venditore cinese potrebbe inviare lo stesso la merce a Malpensa, potrebbe capitare se il prezzo è più conveniente rispetto a quello di altri Paesi, ma trasportarla per lo sdoganamento con un camion in un altro Paese per poi portarla sdoganata nuovamente in Italia. Questo si fa già da tempo se ci sono hub logistici in altri paesi, ma secondo Cappa è già capitato che un aereo dalla Cina, atterrato a Malpensa, abbia caricato la merce su camion diretti in Germania per lo sdoganamento.

Secondo Confetra, nei primi 15 giorni dell'anno, il traffico delle piccole spedizioni avrebbe registrato un calo del 40% rispetto all'inizio del 2026 e questo rappresenta un danno per l'Italia. Se l'aereo non arriva in Italia tutti i pacchi, anche quelli con valore rilevante, vengono sdoganati all'estero e questo significa che l'Italia perde molto più dei due euro a pacco.

La relazione tecnica che accompagnava la manovra stimava un gettito di questa tassa pari a 122,45 milioni nel 2026 e 245 milioni a regime, ma non solo questo gettito probabilmente non ci sarà, ma quando lo sdoganamento avviene in un altro Paese europeo lo Stato italiano non incassa né il contributo e neppure l'IVA all'importazione, che viene versata nel Paese di sdoganamento anche se la merce è destinata a consumatori italiani. Allo stesso tempo la filiera italiana della logistica perde i diritti di sdoganamento, le attività di handling, il lavoro nei magazzini e nei terminal che vengono trasferiti all'estero.

Il paradosso è che i pacchi entrano comunque in Italia, ma lo fanno dopo un inutile giro su gomma, aumentando traffico e inquinamento mentre il valore economico e fiscale resta fuori dai confini nazionali.

Quella che doveva essere una misura pensata per colpire l'e-commerce cinese rischia così di tradursi in un danno diretto per il sistema logistico e per le casse dello Stato italiano.

Va detto in ogni caso che, secondo i politici che l'hanno proposta, questo non è un dazio e non potrebbe essere un dazio; era solo una tassa pensata per alleggerire il lavoro delle dogane intasate da questi pacchi da due euro.

Se la vediamo da questo punto di vista la norma ha avuto l'effetto sperato: le dogane italiane hanno molto meno lavoro.

**IL GOVERNO SI È DATO LA TASSA SUI PIEDI – IL BALZELLO DA DUE EURO SUI PICCOLI PACCHI EXTRA UE, SOTTO I 150 EURO DI VALORE, VOLUTA DA MELONI E GIORGETTI, RISCHIA DI TRASFORMARSI IN UN BOOMERANG. I COLOSSI DELL'E-COMMERCE COME SHEIN E TEMU HANNO TROVATO FACILMENTE IL MODO DI AGGIRARE LA MISURA: FANNO ATTERRARE LA MERCE IN ALTRI AEROPORTI DELL'UE E POI LA TRASPORTANO CON I CAMION NEL NOSTRO PAESE – COSÌ GLI SCALI ITALIANI PERDONO PARTE DEL TRAFFICO DI MERCI: SOLO MALPENSA DA INIZIO ANNO HA REGISTRATO TRENTA VOLI CARGO IN MENO – UN BEL GUAIO PER IL TESORO, CHE NELLA MANOVRA HA PREVISTO DALLA TASSA UN MAGGIOR GETTITO PARI A 122 MILIONI NEL 2026...**

<https://www.dagospia.com/cronache/governo-si-e-dato-tassa-sui-piedi-balzello-euro-sui-piccoli-pacchi-461372>

Doveva frenare il fast fashion e portare risorse alla manovra. Ma la tassa da due euro in vigore dal primo gennaio sui piccoli pacchi extra Ue sotto i 150 euro di valore, voluta con forza dal governo Meloni e spuntata alla fine per coprire i saldi, rischia di trasformarsi in un boomerang. Traffici che si spostano in Paesi europei che non la applicano, merci sdoganate altrove che entrano in Italia evitando così il balzello e un gettito ora a rischio.

«La merce trova sempre la strada migliore», spiega Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la confederazione dei trasporti e della logistica che per prima ha lanciato l'allarme. Dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha già perso «oltre trenta voli» cargo legati a questo tipo di spedizioni. I dirottamenti certi sono verso Liegi e Budapest, ma «non posso escludere gli aeroporti di Francoforte, Colonia e anche Parigi-Charles de Gaulle», aggiunge.

[...] «Su un aereo con migliaia di pacchettini, due euro a spedizione diventano un costo enorme, anche fino a 20 mila euro. Un camion costa molto meno, sui 2.500 o 3mila euro a viaggio». E così i flussi si riorganizzano in poche ore: aereo su un hub Ue e poi camion verso l'Italia, sfruttando il mercato unico.

La relazione tecnica della manovra stima un maggior gettito della tassa pari a 122,45 milioni nel 2026 e 245 milioni a regime. Ma il punto, avverte Confetra, è che l'Italia – «insieme alla Romania» – è l'unico Paese ad aver anticipato una misura non coordinata. L'Unione europea invece si prepara ad adottare dal primo luglio 2026 un dazio da 3 euro sui mini-pacchi: con regole comuni, il gioco delle triangolazioni sarà meno facile.

Nel frattempo colossi dell'e-commerce come Shein e Temu, capaci di muovere volumi enormi a margini minimi, si organizzano per aggirare la tassa. «In questo tipo di commercio anche due euro fanno la differenza», osserva Cappa. «I controlli doganali avvengono nel primo aeroporto di ingresso in Ue. Una volta sdoganata lì, la merce diventa comunitaria e arriva in Italia senza pagare più i due euro».

I primi riscontri registrati dall'Agenzia delle Dogane confermerebbero l'elusione della norma, visto che nei primi quindici giorni dell'anno il traffico delle spedizioni sotto i 150 euro avrebbe registrato un calo attorno al 40% rispetto allo stesso periodo del 2025.

[...] Un aereo cargo dalla Cina, ad esempio, che continua ad atterrare a Malpensa, ma la cui merce viene caricata sui camion, trasferita in un hub tedesco per lo sdoganamento e poi riportata in Italia per la distribuzione. Lo smacco è triplo: «Non incassiamo il contributo, le merci entrano comunque, aumentano i camion e l'inquinamento, e perdiamo traffici, occupazione e fatturato», dice Cappa.

Confetra ha chiesto al governo un emendamento al Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore a luglio della tassa e costruire un coordinamento europeo. Alla richiesta si associa Assaeroporti. [...]

**FORZA ITALIA CHIEDE DI RINVIARE LA TASSA SUI PACCHI DOPO L'ALLARME DELLA LOGISTICA: "UNA BEFFA: LE AZIENDE LA AGGIRANO COSÌ"**

**TASSA DI 2 EURO SUI PACCHI PICCOLI, FORZA ITALIA CHIEDE IL RINVIO DOPO L'ALLARME DELLA LOGISTICA. "UNA BEFFA: LE AZIENDE LA AGGIRANO COSÌ"**

<https://www.today.it/economia/tassa-2-euro-pacchi-rinvio.html>

Una tassa esigua, "ma impattante", che "sta già producendo effetti negativi su tutto il settore. L'Italia perde competitività a vantaggio di altri Paesi europei limitrofi, che prontamente si sono accaparrati i voli cargo che prima sceglievano il nostro Paese". Dopo l'allarme lanciato dalla Confederazione dei trasporti e della logistica, Forza Italia chiede di rinviare al prossimo luglio la tassa da due euro sui piccoli pacchi provenienti da Paesi extra Ue.

"I colossi extraeuropei già aggirano i limiti e riescono, comunque, a inondare il nostro mercato con la loro merce, spesso di bassa qualità facendola entrare da altri snodi europei. Oltre al danno anche la beffa", afferma l'azzurra Erica Mazzetti annunciando la presentazione di un emendamento al Dl milleproroghe per far slittare l'introduzione della tassa.

L'iniziativa di Forza Italia arriva dopo le ultime dichiarazioni rilasciate da Andrea Cappa, direttore generale della Confetra, che ha spiegato in che modo le aziende possono comunque far arrivare i pacchi in Italia senza sovrapprezzo. Del resto immaginarlo non era difficile: nell'Unione europea vige il mercato unico, motivo per cui basta far arrivare il prodotto in un altro Paese europeo, e poi via gomma o ferro in Italia.

"Il risultato è che le merci entrano comunque in Italia via camion, senza pagare il contributo previsto, con un aumento dell'inquinamento e con lo spostamento dei traffici verso altri Paesi", ha spiegato Cappa.

"I primi effetti sul sistema aeroportuale nazionale sono già evidenti: dall'inizio di gennaio l'aeroporto di Malpensa ha perso oltre trenta voli e il calo dei traffici legati a questo tipo di spedizioni è enorme", ha fatto sapere il presidente di Confetra, che negli scorsi giorni ha avuto un incontro interlocutorio sul punto con il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

"Si sta assistendo a un forte spostamento delle merci su gomma attraverso i valichi alpini, con un ulteriore aggravio sulla viabilità e sull'ambiente", ha aggiunto.

Dopo l'allarme, Forza Italia ha tentato di correre ai ripari, seppur con un semplice rinvio: "L'obiettivo della proposta di modifica, è quello di avere una normativa, una legislazione, una tassazione uniforme su tutto il territorio europeo", spiega Mazzetti. "Il governo valuti attentamente questa proposta per tutelare il settore del commercio e della logistica, strategico per l'Italia soprattutto oggi".



## LA TASSA SUI PICCOLI PACCHI È UN FLOP DI STATO

<https://www.nicolaporro.it/economia-finanza/ef-economia/tassa-piccoli-pacchi-boomerang-logistica-temu-shein/>

Doveva frenare il fast fashion e garantire nuove entrate allo Stato, ma la tassa da due euro sui piccoli pacchi extra UE sotto i 150 euro, in vigore dal primo gennaio, sta producendo l'effetto opposto. L'intervento, fortemente voluto dal governo Meloni e inserito in manovra per coprire i saldi, si sta rivelando un classico caso di normativa nazionale scollegata dal contesto europeo, con il rischio concreto di trasformarsi in un boomerang economico e industriale.

In un mercato aperto come quello dell'Unione europea, introdurre un balzello isolato significa offrire agli operatori un incentivo immediato a spostare rotte, hub e sdoganamenti verso Paesi più competitivi. Ed è esattamente ciò che sta accadendo.

### Il mercato si adatta, lo Stato rincorre

Come spiega Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, "la merce trova sempre la strada migliore". Dall'inizio dell'anno l'aeroporto di Malpensa avrebbe già perso oltre trenta voli cargo legati alle spedizioni di piccolo valore. I flussi si stanno spostando verso scali europei che non applicano la tassa, come Liegi e Budapest, ma anche Francoforte, Colonia e Parigi-Charles de Gaulle.

La ragione è puramente economica. Su un aereo con migliaia di pacchi, due euro a spedizione diventano un aggravio che può arrivare fino a 20 mila euro, mentre il trasporto su gomma tra hub europei costa poche migliaia di euro a viaggio. In un mercato concorrenziale, l'aritmetica pesa più delle intenzioni politiche. Il risultato è una riorganizzazione rapida dei traffici: sdoganamento in un altro Paese UE e ingresso in Italia senza pagare il contributo.

### Gettito teorico, danni reali

La relazione tecnica alla manovra stima un maggior gettito di 122,45 milioni di euro nel 2026 e di 245 milioni a regime. Numeri che oggi appaiono sempre più ottimistici. L'Italia, insieme alla Romania, è l'unico Paese ad aver anticipato una misura che l'Unione europea introdurrà solo dal primo luglio 2026, con un dazio da tre euro e regole comuni.

In assenza di coordinamento europeo, la tassa italiana non riduce i volumi di merci né cambia i comportamenti dei grandi operatori dell'e-commerce globale. Colossi come Shein e Temu, che lavorano su margini minimi e volumi enormi, si stanno semplicemente adattando. Come osserva ancora Cappa, "in questo tipo di commercio anche due euro fanno la differenza".

### I dati confermano l'elusione

I primi riscontri dell'Agenzia delle Dogane sembrano confermare l'elusione della norma. Nei primi quindici giorni dell'anno il traffico delle spedizioni sotto i 150 euro avrebbe registrato un calo intorno al 40% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Non perché gli italiani abbiano smesso di acquistare online, ma perché le merci entrano da altri confini.

Emblematico il caso di aerei cargo provenienti dalla Cina che continuano ad atterrare a Malpensa, ma le cui merci vengono caricate su camion, trasferite in un hub tedesco per lo sdoganamento e poi riportate in Italia per la distribuzione finale. Il paradosso è evidente: lo Stato non incassa il contributo, i traffici aeroportuali diminuiscono, aumentano i camion e l'inquinamento, e si perde occupazione lungo la filiera logistica nazionale.



## LA TASSA DA 2 EURO SUI PACCHI È UN BOOMERANG: ECCO PERCHÉ DANNEGGIA SOLO L'ITALIA

<https://tech.everyeye.it/notizie/tassa-2-euro-pacchi-boomerang-perch-danneggia-italia-855205.html>

Della tassa da 2 Euro sui pacchi, che è stata introdotta con la legge di bilancio 2026 all'articolo 1 commi 126-128, abbiamo a lungo parlato su queste pagine. Tuttavia, un articolo pubblicato da Repubblica evidenzia come abbia sortito l'effetto opposto rispetto a quello sperato.

La misura, operativa in Italia dal 1 Gennaio 2026, impone agli importatori il pagamento di un contributo per coprire i costi doganali legati ai controlli sulle spedizioni provenienti dai paesi extra UE con valore inferiore a 150 Euro. Tuttavia, secondo il principio del "fatta la legge, trovato l'inganno", i dati mostrano che la misura si è rivelata un danno per l'Italia e non per gli store cinesi.

Come spiegato da Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, già dalle prime settimane del 2026 si è registrato un crollo dei voli cargo diretti verso gli aeroporti italiani da Paesi extra UE. Il motivo è semplice: le merci, anziché arrivare direttamente in Italia, vengono sdoganate in altri hub europei dove la tassa non è prevista: è il caso di Liegi, Budapest, Francoforte, Colonia o l'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi. Da qui, una volta sdoganati, i pacchi proseguono via terra fino all'Italia: un sistema tanto semplice quanto efficace per aggirare il contributo.

Anche i dati dell'Agenzia delle Dogane mostrano l'effetto devastante della misura: nei primi quindici giorni dell'anno, il numero di pacchi sotto i 150 Euro sdoganati in Italia è diminuita del 40% rispetto allo stesso periodo del 2025. Ciò si traduce in meno entrate per lo Stato, che in fase di stesura della legge aveva stimato un gettito di oltre 122 milioni di Euro, un dato che evidentemente non vedrà la luce e che potrebbe avere effetti anche sull'occupazione nella logistica, dal momento che meno pacchi potrebbero portare anche alla chiusura di alcuni hub.

Proprio per questo, in Parlamento si sta valutando una correzione di rotta. La deputata di Forza Italia Erica Mazzetti ha presentato un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'applicazione della misura al 1 Luglio 2026. Da quella data, almeno sulla carta, il costo per i consumatori potrebbe salire fino a 5 euro a pacco.

## TASSA 2 EURO PACCHI DA EXTRA-UE. ELUSA E MAGGIORE INQUINAMENTO

[https://www.aduc.it/notizia/tassa+euro+pacchi+extra+ue+elusa+maggiore\\_141945.php](https://www.aduc.it/notizia/tassa+euro+pacchi+extra+ue+elusa+maggiore_141945.php)

Fatta la legge, trovato l'inganno. La [tassa](#) di 2 euro sui pacchi di valore inferiore a 150 euro, introdotta dal governo italiano a partire dal 1 gennaio 2026, viene facilmente aggirata. Lo stratagemma usato dalle aziende extra UE (cinesi principalmente) è di importare i pacchi in un altro paese europeo.

La tassa di 2 euro deve essere pagata dagli importatori per coprire le spese doganali relative al controllo dei pacchi di valore non superiore a 150 euro provenienti dai paesi extra UE. L'intenzione del governo italiano è disincentivare gli acquisti di prodotti a basso costo sulle piattaforme cinesi (Shein, Temu, AliExpress e altre) e ridurre l'inquinamento dovuto al cosiddetto ultra fast fashion.

Andrea Cappa, direttore generale di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), ha certificato il fallimento di entrambi gli obiettivi. Come ampiamente previsto, dall'inizio del mese sono diminuiti drasticamente i voli cargo provenienti dai paesi extra UE. La merce arriva invece negli aeroporti di altri Paesi europei in cui non esiste la tassa (ad esempio Liegi, Budapest, Francoforte, Colonia e Parigi). I pacchi passano quindi la dogana e arrivano in Italia a bordo di camion. Dato che provengono da un altro Paese europeo non viene applicata nessuna tassa. In base ai primi dati dell'Agenzia delle Dogane, il numero di pacchi con valore inferiore a 150 è diminuito del 40% (rispetto al 2025) nei primi 15 giorni dell'anno.

Oltre alle mancate entrate per lo Stato (circa 122,45 milioni di euro, secondo la stima del governo) c'è anche un aumento dell'inquinamento dovuto al trasporto su gomma.

L'Italia e la Romania sono gli unici paesi che hanno introdotto una tassa prima dell'applicazione del dazio di 3 euro previsto a livello europeo.

### COS'È LA TASSA SUI PACCHI CINESI E PERCHÉ AL MOMENTO NON STA FUNZIONANDO

<https://www.elle.com/it/magazine/a70087039/tassa-pacchi-cinesi-italia/>

Da quest'anno chi acquista online prodotti provenienti da Paesi extra-UE, per un valore inferiore ai 150 euro, si trova davanti a una novità: un contributo fisso di 2 euro per ogni pacco importato. La misura, introdotta dalla Legge di Bilancio, è stata rapidamente ribattezzata "tassa sui pacchi cinesi", perché colpisce soprattutto le spedizioni dei grandi marketplace asiatici che negli ultimi anni hanno rivoluzionato lo shopping online con prezzi bassissimi e consegne rapide.

L'obiettivo dichiarato era ambizioso: coprire i costi amministrativi delle micro-importazioni e riequilibrare la concorrenza tra imprese europee e piattaforme extra-UE, soprattutto nel settore moda e accessori, tra i più esposti alla concorrenza del fast fashion.

È importante chiarirlo subito: non si tratta di un dazio doganale, ma di un contributo legato alle operazioni di sdoganamento. Il pagamento viene gestito dai corrieri o dagli intermediari doganali e può comparire come voce separata o essere inglobato nel costo finale della spedizione.

La tassa si applica a ogni singolo pacco e non al valore complessivo dell'ordine. Questo significa che più spedizioni separate equivalgono a più contributi, un dettaglio che incide soprattutto sulle strategie logistiche dei venditori e non sempre è immediatamente percepito dal consumatore finale.

A poche settimane dall'entrata in vigore, sono emerse criticità evidenti. Secondo Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, la tassa si è rivelata "un boomerang", perché non frena l'arrivo delle merci low-cost ma sposta semplicemente i flussi.

Molti operatori stanno infatti dirottando le spedizioni verso altri Paesi europei, dove i pacchi vengono sdoganati prima di arrivare in Italia via terra. In questi casi, il contributo italiano non si applica, rendendo la misura facilmente aggirabile e penalizzando solo gli hub logistici nazionali.

Uno degli aspetti meno discussi, ma più rilevanti, riguarda l'impatto ambientale. Come segnalato da Confetra, il trasferimento dei flussi verso altri aeroporti europei ha aumentato il traffico su gomma, con più camion lungo le direttrici alpine.

Il paradosso è evidente: una tassa pensata anche per migliorare la gestione delle importazioni finisce per aumentare le emissioni e congestionare le infrastrutture, senza ridurre in modo significativo il volume degli acquisti online da piattaforme extra-UE.

Dal punto di vista delle famiglie, l'impatto economico è spesso poco visibile. Su un ordine da pochi euro, il contributo di 2 euro può essere assorbito dal venditore o mascherato nei costi di spedizione. Questo rende la tassa inefficace come deterrente: chi acquista continua a farlo, attratto da prezzi che restano competitivi anche con l'aggiunta del contributo.

Al contrario, per i corrieri e per la filiera logistica, la gestione del tributo comporta nuovi costi operativi, aggiornamenti informatici e maggiore complessità amministrativa, con benefici economici limitati.

Un altro elemento centrale è il contesto europeo. Dal luglio 2026 l'Unione Europea dovrebbe introdurre un dazio fisso di 3 euro sui pacchi sotto i 150 euro, valido in tutti gli Stati membri. Una misura simile, ma armonizzata a livello comunitario.

La convivenza tra una tassa nazionale e un futuro dazio europeo crea rischi di sovrapposizione, confusione normativa e doppia imposizione, rendendo ancora più fragile l'impianto italiano. Non a caso, Confetra ha chiesto di rinviare o rivedere il contributo, in attesa di una soluzione condivisa a livello UE.

Alla prova dei fatti, la tassa sui pacchi cinesi appare oggi più simbolica che realmente incisiva. Non ha ridotto il fast fashion, non ha protetto in modo concreto le imprese italiane e ha introdotto nuove distorsioni logistiche.

Il tema resta aperto: senza un coordinamento europeo e senza strumenti capaci di incidere davvero sulle strategie dei grandi marketplace globali, il rischio è che questa tassa resti un segnale politico più che una risposta strutturale a un fenomeno che riguarda consumi, sostenibilità e competitività industriale.

**LA NUOVA TASSA SUI PACCHI DANNEGGIA L'ITALIA, PIÙ CHE LA CINA**

<https://www.ilpost.it/2026/01/23/tassa-pacchi-2-euro-danno-italia/>

Quando a dicembre il governo ha introdotto la nuova tassa di due euro sui pacchi dal valore inferiore di 150 euro provenienti dai paesi extra europei, le associazioni che rappresentano le imprese della logistica hanno provato a spiegare che per le grandi aziende di e-commerce come Shein, Temu e AliExpress sarebbe stato uno scherzo trovare il modo di non pagarla. Avevano ragione: sono bastati pochi giorni.

La nuova tassa è in vigore dall'1 gennaio, ma l'Agenzia delle Entrate ha concessoun periodo transitorio fino al 15 marzo, e dovrebbe servire a ostacolare gli acquisti di prodotti provenienti in particolare dalla Cina, lo stesso obiettivo della tassa da tre euro approvata dall'Unione Europea che entrerà in vigore dal luglio di quest'anno.

Il governo italiano l'ha introdotta in anticipo rispetto ad altri paesi europei perché aveva un problema: doveva rimpiazzare la tassa sui dividendi finanziari, cancellata durante la discussione della legge di Bilancio dopo le contestazioni di diversi politici della maggioranza. Siccome alla fine i conti della legge di Bilancio devono comunque tornare, il governo ha previsto la nuova tassa sui pacchi contando di recuperare tra i 120 e i 245 milioni di euro all'anno. Ma a causa della frenesia della discussione non c'è stato molto tempo per stimare la sua efficacia.

Come ha detto Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la federazione dei trasporti e della logistica, il governo non ha considerato che la merce «trova sempre la strada migliore». In effetti negli ultimi anni le aziende dell'e-commerce hanno continuato a crescere e a spedire milioni di pacchi nonostante tensioni internazionali, guerre, dazi e attacchi nel mar Rosso.

Lo stratagema trovato per evitare di pagare i due euro è piuttosto semplice. Basta mandare i pacchi in altri paesi europei – per esempio in Francia, in Germania o in Ungheria – dove la tassa per ora non si paga e poi portarli in Italia con i tir. Confetra spiega che su un aereo con migliaia di pacchettini il costo può arrivare fino a 20mila euro in più rispetto allo scorso anno, mentre il trasporto via camion da un altro paese può costare circa tremila euro. Il mercato unico europeo permette di farlo senza limitazioni.

Un altro modo per aggirare la tassa è far atterrare gli aerei carichi di pacchi in Italia e portare poi la merce in un altro paese, dove viene sdoganata prima di tornare in Italia sui tir. È un giro più lungo del previsto, ma meno costoso per le aziende dell'e-commerce, che guadagnano soprattutto tenendo i costi più bassi possibile. Questa operazione è possibile grazie al regime di transito doganale previsto dalle leggi europee, che permette di sdoganare la merce in qualsiasi paese a prescindere dallo Stato dove la merce è effettivamente arrivata.

Cappa ha detto che l'aeroporto di Malpensa, uno dei principali in Italia per il traffico merci, dall'inizio dell'anno ha già perso oltre trenta voli cargo. Secondo Confetra gli aerei vengono dirottati verso Liegi e Budapest, ma anche Francoforte, Colonia e Parigi. Repubblica ha scritto che i dati dell'Agenzia delle Dogane confermerebbero le preoccupazioni di Confetra: nei primi 15 giorni dell'anno il traffico delle spedizioni sotto i 150 euro sarebbe calato di circa il 40 per cento rispetto allo stesso periodo del 2025.

Tutto questo significa perdita di gettito e perdita di lavoro per le aziende italiane della logistica. «Non incassiamo il contributo, le merci entrano comunque, aumentano i camion e l'inquinamento, e perdiamo traffici, occupazione e fatturato», ha detto Cappa.

Giovedì Forza Italia ha presentato un emendamento al decreto Milleproroghe per sospendere la tassa e rinviarla almeno all'entrata in vigore della tassa europea, quindi al prossimo luglio. L'emendamento prevede di rinunciare a 61,2 milioni di euro di gettito che erano stati previsti per la prima metà del 2026, che tuttavia sono ipotetici proprio a causa degli stratagemmi già trovati. Per ora il governo non si è espresso.

**PERCHÉ LA TASSA TUTTA ITALIANA SUI PACCHI DA 2 EURO HA FATTO CROLLARE IL TRAFFICO CARGO DI MALPENSA**

<https://www.wired.it/article/tassa-italiana-pacchi-da-2-euro-crolla-traffico-cargo-malpensa/>

L'aeroporto internazionale di Milano Malpensa ha perso oltre trenta voli cargo in tre settimane. Lo si evince dai dati dell'Agenzia delle dogane riportati dal Corriere della Sera che indicano un calo del 40% nelle spedizioni sotto i 150 euro rispetto al 2025. La causa è la tassa da due euro sui pacchiprovenienti da paesi extraeuropei introdotta dall'Italia il primo gennaio 2026: una misura inserita nella Legge di Bilancio anche per fare cassa, che puntava a colpire le piattaforme cinesi come Temu, Shein e AliExpress. Queste, però, sarebbero riuscite ad aggirare il contributo spostando le spedizioni verso Belgio, Germania e Ungheria, dove la tassa non esiste. La merce atterra lì, viene sdoganata e poi entra comunque in Italia via gomma, su camion.

Per capire cosa è andato storto bisogna partire dal contesto. Ogni anno miliardi di pacchi a basso costo arrivano in Europa dalla Cina. Nel 2024, secondo i dati della Commissione europea, sono entrati nell'Unione europea 4,6 miliardi di pacchi sotto i 150 euro, il 91% dalla Cina. Questi pacchi beneficiavano dell'esenzione de minimis, una norma comunitaria che esentava dai dazi doganali le merci con valore inferiore a 150 euro. Il risultato era una concorrenza considerata sleale verso i produttori europei, in particolare nel settore della moda. L'Unione europea ha deciso perciò di intervenire. A novembre 2025 il Consiglio europeo ha approvato l'abolizione dell'esenzione de minimis e l'introduzione di un dazio di tre euro sui pacchi sotto i 150 euro, in vigore dal primo luglio 2026 in tutti i 27 stati membri. La scelta di luglio serve a dare tempo ai diversi paesi di organizzarsi e adeguare le proprie procedure doganali, evitando disallineamenti e ritardi nelle operazioni di sdoganamento. Il dazio europeo è una cosa diversa dal contributo appena imposto dall'Italia. I dazi doganali sono competenza esclusiva dell'Unione europea, nessun paese può modificarli da solo ed entrano in vigore lo stesso giorno in tutti gli stati membri. Ma accanto ai dazi esistono i "contributi nazionali", una sorta di tassa di gestione che ogni stato può introdurre autonomamente. È quello che ha fatto l'Italia. E qui nasce il problema: se un solo paese introduce il contributo e gli altri no, le merci vengono sdoganate, ovviamente, dove la tassa non c'è così da pagare meno per poi circolare liberamente nel mercato unico. La scelta di introdurre subito il contributo sui pacchi ha radici politiche ed economiche precise. Nel corso dell'approvazione della Legge di Bilancio 2026 la maggioranza ha deciso di cancellare la tassa prevista sui dividendi finanziari, creando un vuoto di copertura fiscale che il governo Meloni ha cercato di colmare con il contributo sui pacchi. L'obiettivo era recuperare risorse per la manovra e allo stesso tempo affrontare la concorrenza percepita come "sleale" dai grandi marketplace cinesi, che inviano in Italia grandi volumi di pacchi di basso valore. Il problema è che gli altri paesi europei hanno fatto scelte diverse. Il Belgio aveva annunciato a novembre una tassa analoga, ma ha fatto marcia indietro a dicembre. I Paesi Bassi hanno sospeso la propria proposta il 13 gennaio. La Francia ha abbandonato i piani iniziali. Christel Delberghe, direttrice generale di EuroCommerce, l'associazione europea del commercio al dettaglio, aveva avvertito che le misure nazionali anticipate "rischiano la frammentazione e minano la parità di condizioni", come riportato da Ecommerce News. Ed infatti l'Italia si è trovata da sola.

La decisione italiana ha avuto effetti immediati sulla logistica nazionale, colpendo in particolare le spedizioni aeree. Molte micro-spedizioni provenienti da paesi extra-Ue arrivano in Italia via aereo, e anche un contributo di due euro per pacco può diventare molto pesante quando si tratta di migliaia di pacchi, arrivando a costare fino a decine di migliaia di euro per un singolo volo cargo. Al contrario, lo stesso volume di merci trasportato via camion da un altro paese Ue comporta solo circa tremila euro di tasse, creando uno squilibrio tra le diverse modalità di trasporto e mettendo sotto pressione gli operatori dei voli cargo. Secondo Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la Confederazione italiana dei trasporti, la misura rischia di rivelarsi "un boomerang sotto tutti i punti di vista": le merci continuano a entrare comunque, aumentano i camion sulle strade con conseguente inquinamento, e allo stesso tempo si perdono traffici e fatturato. In pratica, la tassa penalizza il trasporto aereo più rapido – vedi Malpensa – senza fermare davvero le importazioni, spostando parte del carico sulle strade e aumentando i costi logistici e ambientali. La reazione politica non si è fatta attendere. Giovedì 23 gennaio Forza Italia ha presentato un emendamento al decreto Milleproroghe per sospendere temporaneamente la tassa fino a luglio, in attesa dell'entrata in vigore del dazio europeo, valido in tutti gli Stati membri dell'Unione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**LA TASSA ITALIANA SULL'E-COMMERCE CINESE STA AVENDO EFFETTI DISASTROSI**

<https://www.lindipendente.online/2026/01/28/la-tassa-italiana-sulle-commerce-cinese-sta-avendo-effetti-disastrosi/>

La tassa introdotta dal governo italiano sui pacchi di valore inferiore ai 150 euro provenienti dai Paesi extra Ue – in particolare dalla Cina – sta avendo effetti disastrosi sui traffici e gli aeroporti italiani. Le compagnie del commercio online, infatti, hanno trovato vari stratagemmi per aggirare il dazio, facendo perdere al solo scalo di Malpensa oltre 30 voli merci dal primo di gennaio, ossia da quando l'imposta è entrata in vigore. Il tributo, del valore di due euro, è stato pensato con l'esplicito obiettivo di limitare l'ingresso di merci a basso costo e recuperare allo stesso tempo risorse per i conti pubblici. Tuttavia, i primi risultati non sono affatto positivi, in quanto non solo la misura non sta permettendo di raggiungere gli obiettivi sperati, ma sta penalizzando il sistema logistico italiano. Per questo motivo, Forza Italia ha presentato un emendamento al decreto Milleproroghe per sospendere la tassa.

L'Italia ha anticipato l'imposta di tre euro approvata dall'Unione europea, che entrerà in vigore il prossimo primo luglio, con l'obiettivo di colmare un vuoto di bilancio creato dalla cancellazione della tassa sui dividendi finanziari. L'imposta – approvata con l'ultima legge finanziaria – si applica alle spedizioni destinate ai consumatori finali: sono incluse sia le spedizioni destinate ad operatori commerciali che quelle inviate da un privato a un altro privato. In questo modo, il governo pensava di ricavare tra i 120 e i 245 milioni di euro all'anno. Cosa che però non si sta verificando grazie alla capacità dei colossi dell'e-commerce di aggirare il dazio. Le grandi piattaforme come Shein, Temu e AliExpress dispongono di strutture logistiche in tutta Europa che permettono loro di riorganizzare rapidamente le rotte di spedizione: uno dei metodi più diffusi consiste nel fare arrivare le merci in altri Paesi europei dove la tassa non è ancora in vigore per poi trasferirle in Italia su gomma. La soluzione su gomma è molto più economica del trasporto aereo diretto che, con migliaia di piccoli pacchi, può comportare un aggravio fino a ventimila euro per volo rispetto allo scorso anno. Il trasporto su camion, invece, può costare intorno ai tremila euro. Questa soluzione però implica un maggiore inquinamento e, dunque, è in contrasto con gli obiettivi ambientali di riduzione delle emissioni.

Andrea Cappa, direttore generale di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ha spiegato che il governo italiano non ha tenuto conto di un elemento importante, ossia che le aziende di e-commerce trovano sempre il modo di fare arrivare la merce, aggiungendo oltre al danno anche la beffa: «Non incassiamo il contributo, le merci entrano comunque, aumentano i camion e l'inquinamento, e perdiamo traffici, occupazione e fatturato». Secondo Cappa, dall'inizio dell'anno l'aeroporto di Malpensa, uno dei principali centri cargo italiani, avrebbe perso oltre trenta voli merci. Le destinazioni alternative scelte dalle aziende sarebbero scali come Liegi, Budapest, Francoforte, Colonia e Parigi. Anche i dati resi disponibili dall'Agenzia delle dogane mostrano una diminuzione dei flussi: nei primi quindici giorni del 2026 le spedizioni sotto i 150 euro sono scese di circa il 40% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Considerati i risultati disastrosi, Confetra ha proposto un emendamento al decreto Milleproroghe per rinviare l'entrata in vigore della misura a luglio, «così da avere il tempo necessario per costruire un coordinamento a livello europeo, unica strada per rendere davvero efficace qualsiasi intervento». La proposta è stata raccolta dal centrodestra, in particolare da Forza Italia, che ha proposto uno slittamento della misura al primo luglio, quando entrerà in vigore anche la tassa europea. Erica Mazzetti, deputata in commissione Ambiente, ha firmato un emendamento al decreto Milleproroghe – che ora si trova in Parlamento – con cui si chiede il rinvio della tassa. Nel momento in cui tutti i Paesi europei applicheranno il dazio sarebbe, infatti, molto più difficile per le piattaforme di e-commerce aggirare l'ostacolo. Considerato il danno causato in poche settimane, il governo potrebbe correre ai ripari rimandando la norma: sebbene, infatti, il gettito stimato proveniente dalla tassa si aggiri intorno ai 61 milioni di euro, si tratta di una cifra in gran parte teorica. La sospensione, invece, permetterebbe all'Italia di recuperare quei voli che ora si dirigono all'estero, evitando ulteriori perdite al settore logistico italiano.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

**LA TASSA SUI PACCHI EXTRA-UE SI RITORCE CONTRO L'ITALIA: VOLI CARGO IN FUGA E TRAFFICI DIROTTATI**

<https://lentepubblica.it/cittadini-e-imprese/la-tassa-sui-pacchi-extra-ue-si-ritorce-contro-litalia-voli-cargo-in-fuga-e-traffici-dirottati/>

La tassa di due euro introdotta dall'Italia sui pacchi di valore inferiore ai 150 euro provenienti da Paesi extra-Unione europea, entrata formalmente in vigore dal 1° gennaio 2026 con riscossione posticipata a marzo, sta già producendo conseguenze che vanno ben oltre le intenzioni iniziali del legislatore.

'obiettivo dichiarato era duplice: aumentare le entrate fiscali e contrastare l'afflusso crescente di merci a basso costo, in larga parte provenienti dalla Cina e veicolate attraverso colossi dell'e-commerce come Shein, Temu e AliExpress. Un flusso imponente che negli ultimi anni ha messo sotto pressione interi compatti produttivi europei, in particolare quello tessile e dell'abbigliamento, alimentando una concorrenza giudicata da molti operatori come squilibrata.

I numeri aiutano a comprendere la portata del fenomeno. Nel solo 2024, secondo i dati diffusi dalla Commissione europea, sono entrati nell'Unione 4,6 miliardi di pacchi con valore inferiore ai 150 euro. Di questi, circa il 91 per cento proveniva dalla Cina. Fino a oggi tali spedizioni hanno beneficiato della cosiddetta esenzione "de minimis", una previsione comunitaria che escludeva dal pagamento dei dazi doganali le merci di importo ridotto. Una regola pensata per semplificare gli scambi, ma che nel tempo ha finito per favorire modelli di business fondati su volumi enormi e prezzi estremamente compresi.

La scelta italiana di intervenire autonomamente su questo fronte, tuttavia, sta mostrando rapidamente i suoi limiti. Come segnalato da [Confetra](#), la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, il contributo sui piccoli pacchi si sta rivelando un boomerang per il sistema logistico nazionale. Secondo l'associazione, i grandi operatori internazionali avrebbero reagito con estrema rapidità, riorganizzando le proprie catene di distribuzione per evitare il passaggio diretto dagli scali italiani.

Il meccanismo è semplice: le merci destinate al mercato italiano vengono ora fatte arrivare in altri Paesi europei – come Belgio, Germania o Ungheria – dove la tassa non è prevista. Una volta sdoganati in quegli hub, i pacchi proseguono il viaggio su strada e raggiungono comunque l'Italia a bordo di camion. Il risultato è paradossale: il gettito atteso viene meno, mentre aumentano i costi indiretti, a partire dall'impatto ambientale e dalla congestione della rete stradale.

"Una misura nata per difendere il Made in Italy e in particolare il settore moda si è trasformata in un fallimento operativo", ha spiegato in una nota Andrea Cappa, direttore generale di Confetra. La questione, ha aggiunto, è stata portata all'attenzione del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, nel corso di un recente confronto istituzionale.

Gli effetti sul trasporto aereo sono già tangibili. L'aeroporto di Malpensa, uno dei principali hub cargo del Paese, ha perso dall'inizio dell'anno oltre trenta voli dedicati alle spedizioni di piccolo valore. I flussi si stanno spostando verso altri scali europei, come Liegi e Budapest, ma anche Francoforte, Colonia e Parigi. Una dinamica che rischia di consolidarsi nel tempo, rendendo difficile recuperare traffici una volta che le rotte logistiche vengono riorganizzate.

A confermare le preoccupazioni del settore sono anche i primi dati disponibili. Secondo quanto riportato da Repubblica sulla base delle rilevazioni dell'Agenzia delle Dogane, nei primi quindici giorni dell'anno il volume delle spedizioni sotto i 150 euro sarebbe diminuito di circa il 40 per cento rispetto allo stesso periodo del 2025. Un calo netto, che segnala come il sistema stia già reagendo alla sola prospettiva dell'imposta.

Sul fronte ambientale, la situazione appare altrettanto critica. Lo spostamento delle merci dal trasporto aereo a quello su gomma comporta un incremento delle emissioni e un maggiore carico sui valichi alpini, con effetti negativi sulla viabilità e sulla qualità dell'aria. Un esito difficilmente conciliabile con gli obiettivi di sostenibilità che l'Italia e l'Unione europea dichiarano di perseguire.

Per queste ragioni Confetra ha chiesto un ripensamento della misura, proponendo un emendamento al decreto [Milleproroghe](#) per rinviare l'entrata in vigore della tassa al mese di luglio. L'idea è quella di guadagnare tempo per costruire un coordinamento a livello europeo, considerato l'unico strumento realmente efficace per intervenire su un mercato che, per sua natura, non conosce confini nazionali.

Una linea che sembra trovare sponda anche in ambito politico. Secondo le indiscrezioni, la tassa italiana potrebbe essere sospesa ancor prima di diventare pienamente operativa, per poi essere riallineata in estate a una nuova iniziativa comunitaria. Dal 1° luglio 2026, infatti, dovrebbe entrare in vigore un contributo europeo sui piccoli pacchi, pari a tre euro, che renderebbe il quadro normativo più uniforme e ridurrebbe il rischio di distorsioni tra Stati membri.

Se confermata, questa soluzione consentirebbe di superare l'attuale frammentazione e di evitare che singole scelte nazionali finiscano per penalizzare i sistemi logistici più esposti, favorendo al contempo altri hub continentali. La partita resta aperta,

ma una lezione sembra già emergere con chiarezza: in un mercato globale e iperconnesso, interventi non coordinati rischiano di produrre effetti opposti rispetto a quelli desiderati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile