



Uniport: “Le misure UE previste nel Fit for 55 rischiano di neutralizzare gli investimenti del PNRR sui porti italiani”

L'appello dell'Associazione nel corso dell'Audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio

“Le misure oggi previste nel Fit for 55 rischiano di vanificare i positivi effetti generati dagli investimenti del PNRR e del Fondo Complementare sugli hub portuali del Paese, causando ricadute negative dal punto di vista economico e sociale”

Roma, 8 febbraio 2022 - L'allarme è stato lanciato dai rappresentanti di **Fise Uniport** (l'Associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale) nel corso del ciclo di Audizioni presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Al centro dell'audizione il pacchetto di proposte adottato lo scorso luglio dall'Ue per ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030.

*“La riduzione dell'impatto ambientale dello shipping”, ha evidenziato il Segretario Generale di FISE UNIPORT **Giuseppe Rizzi**, “non deve passare da una limitazione dei trasporti via mare che anzi, considerato l'indiscusso minore impatto rispetto alle altre modalità di trasporto, devono essere anzi promossi ed incoraggiati. La penalizzazione del trasporto marittimo si tradurrebbe in una penalizzazione di tutte le attività del cluster portuale con un aumento dei costi per tutti i servizi, con ricadute negative che renderebbero insostenibile il processo di transizione energetica. Per questo motivo suggeriamo una migliore valutazione dei tempi di adozione delle misure oggi previste nel piano”.*

In particolare l'Associazione ha evidenziato come gli aumenti dei costi del carburante per le grandi navi, dovuti all'eliminazione dell'esenzione di pagamento delle accise sui carburanti marini (oggi prevista dall'articolo 14 della Direttiva 2003/96/CE (ETD)) e il pagamento dei certificati ETS per le compagnie marittime comporterebbero una serie di effetti dannosi per il settore portuale e logistico nazionale, con ricadute negative dal punto di vista economico e sociale.

In primis, le grandi navi per trasporto container che oggi approdano nei porti di transhipment italiani, si sposterebbero rapidamente nei porti del Mediterraneo dislocati in Nord Africa, con conseguenti perdite di traffico per il sistema portuale

nazionale. L'intera catena logistica nazionale rischia di subire incremento dei costi oltre che perdite di traffico.

Infine si verificherebbe l'aumento dei costi delle tariffe di trasporto, soprattutto per i segmenti Ro-pax e Ro-Ro. Considerata la conformazione del nostro Paese, caratterizzato da una forte insularità: sulle isole abita oltre circa il 10% della popolazione italiana che dipende, quasi esclusivamente, dal traffico marittimo per ogni tipo di rifornimento di merci e materie prime, oltre a rappresentare la condizione *sine qua non* per l'industria turistica locale.