

## **Pnrr:Uniport,misure clima rischiano vanificare investimenti**

*Forte impatto su trasporto via mare, serve gradualità*

**08 febbraio, 14:50**



(ANSA) - ROMA, 08 FEB - "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".

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.

"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 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.

"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" ha sottolineato Uniport.

(ANSA).

# UNIPORT: “LE MISURE UE PREVISTE NEL FIT FOR 55 RISCHIANO DI NEUTRALIZZARE GLI INVESTIMENTI DEL PNRR SUI PORTI ITALIANI”

*Posted on 8 Febbraio 2022*



“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”.

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.

# “GLI INVESTIMENTI SUI PORTI PREVISTI DAL PNRR E LA LORO MESSA A TERRA” NEL WEBINAR DI UNIPORT

*Posted on 7 Febbraio 2022*



I principali operatori del mondo portuale sono oggi tornati a confrontarsi nel corso del webinar promosso da UNIPORT (l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) in collaborazione con Conftrasporto, dal titolo “Piano Marshall dei Porti e le modalità di attuazione”.

L'evento ha messo a confronto autorevoli rappresentanti del mondo delle Istituzioni, associativo e imprenditoriale sugli investimenti previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e sulle loro concrete modalità di attuazione.

Dopo il saluto istituzionale del Presidente FISE – Anselmò Calò, il Direttore dell'Associazione Giuseppe Rizzi ha introdotto e coordinato i lavori.

Di seguito i principali spunti illustrati dai singoli relatori.

**Giuseppe Catalano**, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili: “Il Pnrr costituisce un’occasione storica con grandi opportunità e qualche criticità. La sostenibilità ambientale non è un’opzione, ma un vincolo ineludibile. La portualità italiana deve valorizzare il proprio ruolo verso Nord e verso Sud, con l’Africa che si candida a diventare un attore importante dell’import/export mondiale. Non dobbiamo essere solo un luogo di transito per le merci da Nord a Sud e viceversa, ma consentire che queste vengano anche valorizzate e lavorate sul territorio.

Nel prossimo mese e mezzo dobbiamo dettagliare la strategia sulle infrastrutture da realizzare con gli ingenti fondi stanziati, 4,5 mld di € che vedranno protagonisti le Autorità di sistema portuale, ma anche gli asset ferroviari. Sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare gli step rigorosi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

**Patrizia Scarchilli**, Direttore dell’Ufficio 2 della Direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: “I porti costituiscono uno dei nodi centrali per la crescita economica del Paese. Ci aspettiamo che le Autorità di sistema portuale si mobilitino rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti. I lavori attesi, da PNRR, Fondo Complementare, ZES sono tanti e i tempi sono abbastanza stretti. Immaginiamo si possano sviluppare anche sinergie tra le diverse Autorità. E’ stata già stanziata una prima tranche per le Autorità di 475 mln di euro, ci attendiamo ora da loro un forte impulso alla realizzazione di opere, che siamo certi riusciremo a realizzare nei tempi indicati”.

**Christian Colaneri**, Direttore Commerciale – Rete Ferroviaria Italiana: “Siamo impegnati in un piano straordinario di investimenti grazie al PNRR, ma non solo. Stiamo lavorando per collegare la rete in modo più significativo con i porti. Abbiamo avviato il progetto Easyraifreight che si propone di favorire la promozione e lo sviluppo dei servizi di logistica ferroviaria, in coerenza con gli obiettivi dell’UE connessi alla decarbonizzazione dei trasporti. Tale scopo verrà perseguito tramite la realizzazione di un sistema informativo per gli attori della logistica per favorire l’incontro tra domanda e offerta. Abbiamo avviato interventi di efficientamento dei raccordi ferroviari per 30 m di euro a valere sul Fondo Complementare al PNRR. Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008”.

**Federico Barbera**, Presidente UNIPORT: “Le nostre imprese vivono in un mercato regolamentato. Anche i porti si mettono a disposizione delle Istituzioni per poter iniziare

un'opera di rinnovamento tecnologico delle infrastrutture e decarbonizzazione, con una maggiore diffusione delle energie alternative. E' chiaro a tutti però che esistono dei tempi di transizione perché la transizione sia completata. A noi occorre una Autorità di sistema portuale che possa decidere gli investimenti reali che vanno anche in questo senso. Il lavoro portuale non può più essere immaginato con modelli ormai passati e superati. La partita dei lavori usuranti è persa, ma è in corso quella per l'inserimento tra i lavori gravosi”.

**Edoardo Zanchini**, Vice Presidente Legambiente: “Viviamo una fase storica eccezionale, con investimenti finora mai visti. Serve oggi una visione che vada anche oltre il PNRR. Abbiamo obiettivi di decarbonizzazione, in termini di emissione di CO2, che riguardano anche il trasporto. Quello che manca è un piano di trasporti che faccia capire qual è la visione del Paese per i trasporti del futuro alternativi alla gomma”.

**Andrea Giuricin**, Transport Economist CESISP – UNIMIB e CEO TRA consulting: “Nel traffico tra Cina ed Europa la modalità mare è la principale in termini di volumi, anche se il trasporto aereo rimane significativo. Quello ferroviario (nel 2020 12.000 treni su base annuale) è ancora residuale. Occorre quindi migliorare la connessione ferroviaria presso gli hub portuali, superare i colli di bottiglia infrastrutturali nei porti, investire non solo nelle infrastrutture, ma anche sulle riforme, peraltro richieste anche dal PNRR”.

**Luigi Merlo**, Presidente di Federlogistica: “Il Pnrr mette in luce la necessità infrastrutturale e la centralità della logistica. Vanno attuati i progetti previsti. Il rischio però, stante le criticità, è che i Presidenti delle autorità di sistema portuale si trovino ad essere capri espiatori di una situazione che non dipende da loro. Per evitare tali situazioni vanno attuate quindi riforme e semplificazioni. Tutte le navi di crociera sono predisposte per essere allacciate alla rete cold ironing. Ad oggi vedo progetti di infrastrutture non adeguate per le future esigenze. Altro centrale, a mio avviso: nessuna Autorità oggi è attrezzata per affrontare attacchi di cybersicurezza, sarebbe importante investire i fondi del PNNR anche per aiutare le Autorità a difendersi dagli attacchi destinati a crescere nel futuro”.

**Stefano Messina**, Presidente Assarmatori: “Gli armatori sono forti sostenitori della decarbonizzazione. Oggi però si trovano davanti un'impostazione punitiva prevista dal FIT for 55 che rischia di affossare il nostro settore. Le norme sono giuste, ma ci devono consentire di utilizzare le tecnologie oggi disponibili per il comparto. Siamo ancora lontani dal pensare che la gran parte delle navi vengano alimentate da energia elettrica. Attendiamo gli sviluppi tecnologici, ma ci vorrà tempo”.

**Rodolfo Giampieri**, Presidente Assoporti: “Guardando l'attuale scenario, c'è da essere ottimisti. Il Mediterraneo sta tornando al centro della logistica. Il 90% delle merci, con la globalizzazione, si stanno spostando via mare. Con la pandemia la logistica è entrata anche nella percezione della

gente comune. La strategia dei porti non può vedere i singoli hub uno contro l'altro, ma in chiave collaborativa. «E' cambiata la tipologia di lavoro portuale che si sta aprendo anche alla parità di genere. «C'è bisogno di un disegno organico: senza una semplificazione normativa degli iter autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi. Va recuperata l'autonomia gestionale delle Autorità di sistema, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alla imprese».



07 Feb, 2022

**"Il Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione"** è il titolo del webinar promosso da Fise Uniport durante il quale è stato affrontato il tema degli investimenti portuali previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e le modalità di attuazione e, al quale sono intervenuti molti dei principali attori del settore portuale-marittimo-armatoriale.

**Stefano Messina, presidente di Assarmatori**, ha messo in guardia rispetto al rischio di affrontare la fase di decarbonizzazione delle flotte e dei porti - tramite investimenti tecnologici e in ricerca - che tuttavia non sia solo mediatica. "Gli armatori rispettano le **norme internazionali, a partire da quelle dettate dall'IMO**: prova ne sia che negli ultimi anni, a fronte di un costante aumento del traffico marittimo si è assistito ad un altrettanto costante **calo delle emissioni di carbonio**. Si vuole accelerare ulteriormente su questa strada? Noi ci siamo, in quanto protagonisti di un mondo che **richiede investimenti in tecnologia, ricerca e sviluppo**. Ma **stiamo attenti a non trasformare queste scelte in un boomerang**". 'Il Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione' organizzato da Fise Uniport.

"Se guardiamo al **Fit for 55**, infatti, siamo davanti ad un'operazione che così disegnata rischia di essere **puramente mediatica**. Per ora i carburanti alternativi sono ad una fase sperimentale e siamo lontanissimi da poter immaginare che le portacontainer, le navi da

crociera e anche i traghetti possano essere alimentati solo ad **energia elettrica**. E allora il **rischio che corriamo, oltre a quello di far lievitare i costi del trasporto**, è che i flussi dei container scelgano **hub portuali del Nord Africa**, tagliandoci fuori. È giusto che il Paese lo sappia e faccia scelte di conseguenza. Noi siamo pronti a dare il nostro contributo intellettuale e a mettere a fattore comune quello degli altri protagonisti del nostro sistema".

## *Misure Ue per Fit for 55 mettono a rischio i benefici del Pnrr. L'allarme di Uniport*

L'associazione ascoltata 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. 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, avverte Fise Uniport, 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.

## LE AUDIZIONI

### **Fit for 55, Assogasliquidi: “Misure da rivalutare”**

L'associazione al Dipartimento politiche Ue per il contributo sul pacchetto. Sentita anche Fise Uniport: “Riduzione impatto dello shipping non passi da limitazione dei trasporti”



Proseguono le audizioni sul pacchetto Fit for 55 presso il Dipartimento per le Politiche Europee guidato da Vincenzo Amendola. L'approfondimento - “aperto a tutti i portatori di interessi che vogliano essere ascoltati”, come annunciato dallo stesso sottosegretario Amendola - è iniziato lo scorso autunno ([QE 27/10/21](#)). Negli ultimi giorni sono giunti i contributi di Assogasliquidi e di Fise Uniport.

Per **Assogasliquidi** è intervenuto il presidente Andrea Arzà. Durante il confronto - secondo quanto si apprende da una nota - sono stati toccati molti degli argomenti di attualità del settore energetico fra cui la direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, la proposta di regolamento sul trasporto marittimo e quella di regolamento nella definizione di carburanti alternativi, la nuova proposta di direttiva sulla promozione delle rinnovabili e la revisione del sistema Ets. Assogasliquidi ha avuto modo di illustrare anche alcune proposte di revisione del pacchetto. Vengono definite come “proposte che consentirebbero di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione, ma in maniera inclusiva garantendo la valorizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione già presenti in Italia e il supporto agli investimenti che l'industria sta ponendo in essere per sviluppare Bio-Gpl, Rdme (quale prodotto rinnovabile da utilizzare in miscela con il Gpl) e Bio-Gnl”.

Per Arzà le misure di Fit for 55 “devono essere rivalutate al fine di garantire l'aderenza ai principi di neutralità tecnologica e di valutazione degli impatti emissivi in un'ottica globale di tipo Well to whell (WtW) o Life cycle assessment (Lca), tutelando i settori come l'industria dei prodotti gassosi (Gpl, Gnl e Cng) e favorendo lo sviluppo delle filiere bio e rinnovabili”.

L'associazione ha inoltre sottolineato come “puntare su un'unica tecnologia, fissando di fatto la fine del motore a combustione interna nel 2035” impatta “dal punto di vista sociale ed

occupazionale e sul settore della componentistica e su produzione, stoccaggio e distribuzione dei carburanti liquidi e gassosi”.

Anche per **Fise Uniport** si tratta di un pacchetto con misure che “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”.

L’associazione, che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale, 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 e il pagamento dei certificati Ets per le compagnie marittime comporterebbero una serie di “effetti dannosi per il settore” con la possibilità che “le grandi navi per trasporto container che oggi approdano nei porti di transhipment italiani” potrebbero spostarsi in Nord Africa, con “perdite di traffico per il sistema portuale nazionale”.

“La riduzione dell’impatto ambientale dello shipping 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”, ha commentato il segretario generale, Giuseppe Rizzi, in una nota.

## **FISE Uniport: “Il Fit for 55 rischia di vanificare il buon esito degli investimenti del PNRR nei porti”**

08 FEBBRAIO 2022 - Redazione



### **L’allarme lanciato dall’associazione delle imprese portuali nel corso del ciclo di audizioni al Dipartimento Politiche UE della Presidenza del Consiglio dei Ministri**

Milano – “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”.

A lanciare l’allarme sono i 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”.

L’**associazione** ha sottolineato 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, avverte **FISE Uniport**, 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, conclude l'associazione, 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.

Uniport: valutare meglio i tempi di adozione delle misure Fit for 55 per non vanificare gli effetti positivi del PNRR



martedì 8 febbraio 2022

“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”.

Questo l’allarme lanciato da **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 sottolineato 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 promossi e incoraggiati”.

In particolare Rizzi ha spiegato come 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, e conseguenti ricadute negative che renderebbero **insostenibile il processo di transizione energetica**.

“Per questo motivo – ha concluso – suggeriamo una **migliore valutazione dei tempi di adozione delle misure** oggi previste nel piano”.

### *I rischi per il settore portuale e logistico italiano*

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 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 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.

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

8 Febbraio 2022



**“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”.**

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.

## **Uniport: misure UE previste nel Fit for 55 rischiano di neutralizzare PNRR**

(FERPRESS) – Roma, 8 FEB – “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”.

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.

## **“Gli investimenti sui porti previsti dal PNRR e la loro messa a terra” nel webinar sul “Piano Marshall” di Uniport**



Roma – I principali operatori del mondo portuale sono tornati a confrontarsi nel corso del webinar promosso da UNIPORT (l’Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) in collaborazione con Confrtrasporto, dal titolo “Piano Marshall dei Porti e le modalità di attuazione”.

L’evento ha messo a confronto autorevoli rappresentanti del mondo delle Istituzioni, associativo e imprenditoriale sugli investimenti previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e sulle loro concrete modalità di attuazione.

Dopo il saluto istituzionale del Presidente FISE – Anselmò Calò, il Direttore dell’Associazione Giuseppe Rizzi ha introdotto e coordinato i lavori. Di seguito i principali spunti illustrati dai relatori.

**Giuseppe Catalano**, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili: *“Il Pnrr costituisce un’occasione storica con grandi opportunità e qualche criticità. La sostenibilità ambientale non è un’opzione, ma un vincolo ineludibile. La portualità italiana deve valorizzare il proprio ruolo verso Nord e verso Sud, con l’Africa che si candida a diventare un attore importante dell’import/export mondiale. Non dobbiamo essere solo un luogo di transito per le merci da Nord a Sud e viceversa, ma consentire che queste vengano anche valorizzate e lavorate sul territorio. Nel prossimo mese e mezzo dobbiamo dettagliare la strategia sulle infrastrutture da realizzare con gli ingenti fondi stanziati, 4,5 mld di € che vedranno protagonisti le Autorità di sistema portuale, ma anche gli asset ferroviari. Sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare gli step rigorosi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.*

**Patrizia Scarchilli**, Direttore dell’Ufficio 2 della Direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile: *“I porti costituiscono uno dei nodi centrali per la crescita economica del Paese. Ci aspettiamo che le Autorità di sistema portuale si mobilitino rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti. I lavori attesi, da PNRR, Fondo Complementare, ZES sono tanti e i tempi sono*

*abbastanza stretti. Immaginiamo si possano sviluppare anche sinergie tra le diverse Autorità. E' stata già stanziata una prima tranche per le Autorità di 475 mln di euro, ci attendiamo ora da loro un forte impulso alla realizzazione di opere, che siamo certi riusciremo a realizzare nei tempi indicati”.*

**Christian Colaneri**, Direttore Commerciale – Rete Ferroviaria Italiana: *“Siamo impegnati in un piano straordinario di investimenti grazie al PNRR, ma non solo. Stiamo lavorando per collegare la rete in modo più significativo con i porti. Abbiamo avviato il progetto Easyraifreight che si propone di favorire la promozione e lo sviluppo dei servizi di logistica ferroviaria, in coerenza con gli obiettivi dell’UE connessi alla decarbonizzazione dei trasporti. Tale scopo verrà perseguito tramite la realizzazione di un sistema informativo per gli attori della logistica per favorire l’incontro tra domanda e offerta. Abbiamo avviato interventi di efficientamento dei raccordi ferroviari per 30 m di euro a valere sul Fondo Complementare al PNRR. Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008”.*

**Federico Barbera**, Presidente UNIPORT: *“Le nostre imprese vivono in un mercato regolamentato. Anche i porti si mettono a disposizione delle Istituzioni per poter iniziare un’opera di rinnovamento tecnologico delle infrastrutture e decarbonizzazione, con una maggiore diffusione delle energie alternative. E’ chiaro a tutti però che esistono dei tempi di transizione perché la transizione sia completata. A noi occorre una Autorità di sistema portuale che possa decidere gli investimenti reali che vanno anche in questo senso. Il lavoro portuale non può più essere immaginato con modelli ormai passati e superati. La partita dei lavori usuranti è persa, ma è in corso quella per l’inserimento tra i lavori gravosi”.*

**Edoardo Zanchini**, Vice Presidente Legambiente: *“Viviamo una fase storica eccezionale, con investimenti finora mai visti. Serve oggi una visione che vada anche oltre il PNRR. Abbiamo obiettivi di decarbonizzazione, in termini di emissione di CO2, che riguardano anche il trasporto. Quello che manca è un piano di trasporti che faccia capire qual è la visione del Paese per i trasporti del futuro alternativi alla gomma”.*

**Andrea Giuricin**, Transport Economist CESISP – UNIMIB e CEO TRA consulting: *“Nel traffico tra Cina ed Europa la modalità mare è la principale in termini di volumi, anche se il trasporto aereo rimane significativo. Quello ferroviario (nel 2020 12.000 treni su base annuale) è ancora residuale. Occorre quindi migliorare la connessione ferroviaria presso gli hub portuali, superare i colli di bottiglia infrastrutturali nei porti, investire non solo nelle infrastrutture, ma anche sulle riforme, peraltro richieste anche dal PNRR”.*

**Luigi Merlo**, Presidente di Federlogistica: *“Il Pnrr mette in luce la necessità infrastrutturale e la centralità della logistica. Vanno attuati i progetti previsti. Il rischio però, stante le criticità, è che i Presidenti delle autorità di sistema portuale si trovino ad essere capri espiatori di una situazione che non dipende da loro. Per evitare tali situazioni vanno attuate quindi riforme e semplificazioni. Tutte le navi di crociera sono predisposte per essere allacciate alla rete cold ironing. Ad oggi vedo progetti di infrastrutture non adeguate per le future esigenze. Altro centrale, a mio avviso: nessuna Autorità oggi è attrezzata per affrontare attacchi di cyber sicurezza, sarebbe importante*

*investire i fondi del PNRR anche per aiutare le Autorità a difendersi dagli attacchi destinati a crescere nel futuro”.*

**Stefano Messina**, Presidente Assarmatori: *“Gli armatori sono forti sostenitori della decarbonizzazione. Oggi però si trovano davanti un’impostazione punitiva prevista dal FIT for 55 che rischia di affossare il nostro settore. Le norme sono giuste, ma ci devono consentire di utilizzare le tecnologie oggi disponibili per il comparto. Siamo ancora lontani dal pensare che la gran parte delle navi vengano alimentate da energia elettrica. Attendiamo gli sviluppi tecnologici, ma ci vorrà tempo”.*

**Rodolfo Giampieri**, Presidente Assoport: *“Guardando l’attuale scenario, c’è da essere ottimisti. Il Mediterraneo sta tornando al centro della logistica. Il 90% delle merci, con la globalizzazione, si stanno spostando via mare. Con la pandemia la logistica è entrata anche nella percezione della gente comune. La strategia dei porti non può vedere i singoli hub uno contro l’altro, ma in chiave collaborativa. E’ cambiata la tipologia di lavoro portuale che si sta aprendo anche alla parità di genere. C’è bisogno di un disegno organico: senza una semplificazione normativa degli iter autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi. Va recuperata l’autonomia gestionale delle Autorità di sistema, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alle imprese”.*

## **“Tutto ciò che non va nel Pnrr per i porti e per il trasporto marittimo”**

Fise Uniport ha riunito stakeholder e decisori per fare il punto sugli investimenti pubblici sulle banchine italiane dove i timori di forti ritardi sono evidenti. Pesanti critiche anche al Fit for 55  
DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

8 FEBBRAIO 2022

[STAMPA](#)



I principali operatori del mondo portuale sono tornati a confrontarsi sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nel corso del webinar promosso da Uniport (l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) in collaborazione con Conftrasporto e dal titolo “Piano Marshall dei Porti e le modalità di attuazione”. L'evento era appunto incentrato sugli investimenti previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e sulle loro concrete modalità di attuazione. Dopo il saluto istituzionale del Presidente Fise – Anselmo Calò, il direttore dell'associazione, Giuseppe Rizzi, ha introdotto e coordinato i lavori.

“Il Pnrr costituisce un'occasione storica con grandi opportunità e qualche criticità. La sostenibilità ambientale non è un'opzione, ma un vincolo ineludibile. La portualità italiana deve valorizzare il proprio ruolo verso nord e verso sud, con l'Africa che si candida a diventare un attore importante dell'import/export mondiale. Non dobbiamo essere solo un luogo di transito per le merci da nord a sud e viceversa, ma consentire che queste vengano anche valorizzate e lavorate sul territorio. Nel prossimo mese e mezzo dobbiamo dettagliare la strategia sulle infrastrutture da realizzare con

gli ingenti fondi stanziati, 4,5 miliardi di euro, che vedranno protagonisti le Autorità di Sistema Portuale, ma anche gli asset ferroviari. Sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare gli step rigorosi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” ha detto Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili.

Dopo Catalano è stata la volta di Patrizia Scarchilli, Direttore dell’Ufficio 2 della Direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili: “I porti costituiscono uno dei nodi centrali per la crescita economica del Paese. Ci aspettiamo che le Autorità di sistema portuale si mobilitino rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti. I lavori attesi, da Pnrr, Fondo Complementare, Zes sono tanti e i tempi sono abbastanza stretti. Immaginiamo si possano sviluppare anche sinergie tra le diverse Autorità. È stata già stanziata una prima tranche per le Autorità di 475 milioni di euro, ci attendiamo ora da loro un forte impulso alla realizzazione di opere, che siamo certi riusciremo a realizzare nei tempi indicati”.

Questa la visione invece di Christian Colaneri, direttore commerciale di Rete Ferroviaria Italiana: “Siamo impegnati in un piano straordinario di investimenti grazie al Pnrr, ma non solo. Stiamo lavorando per collegare la rete in modo più significativo con i porti. Abbiamo avviato il progetto Easyraifreight che si propone di favorire la promozione e lo sviluppo dei servizi di logistica ferroviaria, in coerenza con gli obiettivi dell’Ue connessi alla decarbonizzazione dei trasporti. Tale scopo verrà perseguito tramite la realizzazione di un sistema informativo per gli attori della logistica per favorire l’incontro tra domanda e offerta. Abbiamo avviato interventi di efficientamento dei raccordi ferroviari per 30 milioni di euro a valere sul Fondo Complementare al Pnrr. Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008”.

Le nostre imprese, secondo Federico Barbera, presidente di Fise Uniport, “vivono in un mercato regolamentato. Anche i porti si mettono a disposizione delle istituzioni per poter iniziare un’opera di rinnovamento tecnologico delle infrastrutture e decarbonizzazione, con una maggiore diffusione delle energie alternative. È chiaro a tutti però che esistono dei tempi di transizione perché la transizione sia completata. A noi occorre una Autorità di sistema portuale che possa decidere gli investimenti reali che vanno anche in questo senso. Il lavoro portuale non può più essere immaginato con modelli ormai passati e superati. La partita dei lavori usuranti è persa, ma è in corso quella per l’inserimento tra i lavori gravosi”.

Per Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente, “viviamo una fase storica eccezionale, con investimenti finora mai visti. Serve oggi una visione che vada anche oltre il Pnrr. Abbiamo obiettivi di decarbonizzazione, in termini di emissione di CO2, che riguardano anche il trasporto. Quello che manca è un piano di trasporti che faccia capire qual è la visione del Paese per i trasporti del futuro alternativi alla gomma”.

Secondo Andrea Giuricin, Transport Economist Cesisp – Unimib e Ceo Tra consulting: “Nel traffico tra Cina ed Europa la modalità mare è la principale in termini di volumi, anche se il trasporto aereo rimane significativo. Quello ferroviario (nel 2020 12.000 treni su base annuale) è ancora residuale. Occorre quindi migliorare la connessione ferroviaria presso gli hub portuali, superare i colli di bottiglia infrastrutturali nei porti, investire non solo nelle infrastrutture, ma anche sulle riforme, peraltro richieste anche dal Pnrr”.

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, dal canto suo ha aggiunto: “Il Pnrr mette in luce la necessità infrastrutturale e la centralità della logistica. Vanno attuati i progetti previsti. Il rischio però, stante le criticità, è che i presidenti delle autorità di sistema portuale si trovino a essere capri

espiatori di una situazione che non dipende da loro. Per evitare tali situazioni vanno attuate quindi riforme e semplificazioni. Tutte le navi di crociera sono predisposte per essere allacciate alla rete cold ironing. Ad oggi vedo progetti di infrastrutture non adeguate per le future esigenze. C'è poi un altro tema centrale, a mio avviso: nessuna Autorità oggi è attrezzata per affrontare attacchi di cybersicurezza, sarebbe importante investire i fondi del Pnrr anche per aiutare le Autorità a difendersi dagli attacchi destinati a crescere nel futuro”.

“Gli armatori sono forti sostenitori della decarbonizzazione” ha ricordato invece Stefano Messina, presidente di Assarmatori, aggiungendo che “oggi però si trovano davanti un’impostazione punitiva prevista dal Fit for 55 che rischia di affossare il nostro settore. Le norme sono giuste, ma ci devono consentire di utilizzare le tecnologie oggi disponibili per il comparto. Siamo ancora lontani dal pensare che la gran parte delle navi vengano alimentate da energia elettrica. Attendiamo gli sviluppi tecnologici, ma ci vorrà tempo”.

La chiusura è stata affidata a Rodolfo Giampieri, presidente Assoport: “Guardando l’attuale scenario, c’è da essere ottimisti. Il Mediterraneo sta tornando al centro della logistica. Il 90% delle merci, con la globalizzazione, si stanno spostando via mare. Con la pandemia la logistica è entrata anche nella percezione della gente comune. La strategia dei porti non può vedere i singoli hub uno contro l’altro, ma in chiave collaborativa. È cambiata la tipologia di lavoro portuale che si sta aprendo anche alla parità di genere. C’è bisogno di un disegno organico: senza una semplificazione normativa degli iter autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi. Va recuperata l’autonomia gestionale delle Autorità di sistema, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alle imprese”.

L’associazione Finse Uniprot è stata infine audita presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio sul tema Fit for 55, un tema sul quale ha esposto [tesi gemelle a quelle dei cugini](#) di Assarmatori. “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” ha evidenziato il segretario generale Giuseppe Rizzi. “La riduzione dell’impatto ambientale dello shipping 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 promossi e 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 (emission trading scheme) 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.



SHIPPING

## Fise Uniport: il contrasto tra Fit for 55 e Pnrr

Le misure Ue rischiano di neutralizzare gli investimenti sui porti italiani



ROMA - I benefici che saranno generati dagli investimenti generati dal Pnrr e dal Fondo Complementare sugli hub portuali del Paese, potrebbero essere contrastati dalle misure previste nel Fit for 55, causando ricadute negative dal punto di vista economico e sociale. È quanto sostenuto da **Fise Uniport**

(Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) nel corso del ciclo di Audizioni al Dipartimento Federale Europeo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, La Industria

## **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.*

**Roma, 8 febbraio 2022 – “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”.**

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.



## **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.**

**Roma**– “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”.

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.

8 febbraio 2022

## **Uniport, le misure del pacchetto europeo Fit for 55 rischiano di neutralizzare gli investimenti del PNRR sui porti italiani**

Rizzi: la riduzione dell'impatto ambientale dello shipping non deve passare da una limitazione dei trasporti via mare

«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». Lo hanno sottolineato i rappresentanti dell'Unione Nazionale Imprese Portuali (Fise Uniport) nel corso del ciclo di audizioni presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei ministri incentrato su “Fit for 55”, 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 ( del 14 luglio 2021).

«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 sottolineato 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 - ha specificato Fise Uniport - 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 - ha osservato ancora Fise Uniport - 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».

## **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.

## **Fit for 55, Uniport: “si rischia di neutralizzare l'effetto Pnrr sui porti”**

### ***L'audizione dell'associazione in audizione al dipartimento Politiche europee***

Le misure del pacchetto 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”. L'allarme lo hanno lanciato i rappresentanti di Fise Uniport, l'associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale, nel corso del ciclo di audizioni presso il dipartimento Politiche europee della presidenza del Consiglio.

“La riduzione dell'impatto ambientale dello shipping”, evidenzia il segretario generale di Fise Uniport Giuseppe Rizzi in una nota, “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 sulla tassazione dei prodotti energetici) 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”.

Le grandi navi per trasporto container che oggi approdano nei porti di transhipment italiani, scrive l'associazione in una nota, 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. Inoltre, conclude la nota, “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”.



08 Feb, 2022

### **L'appello dell'Associazione Fise-Uniport nel corso dell'Audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio.**

**ROMA** – Fise Uniport - Associazione delle imprese portuali - in audizione presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei ministri durante la quale è stato affrontato il tema della decarbonizzazione - nello specifico 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.

“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**”. Questo è l'appello dei rappresentanti dell'Associazione.

“La riduzione **dell'impatto ambientale dello shipping**” - ha evidenziato in una nota 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.

08/02/22 10:34

## Uniport torna a riunirsi per affrontare il Piano Marshall

Durante il convegno organizzato insieme a Conftrasporto, il tema principale sono state le modalità d'attuazione degli investimenti previsti dal PNRR

