

## Ultimatum Ue: «Tassare i porti»

Bruxelles pretende l'adeguamento dal '22. De Micheli: «Si tratta»

BOLIS / APAG.16



LA BATTAGLIA CON BRUXELLES

# Commissione Ue, ultimatum all'Italia Porti da tassare a partire dal 2022

De Micheli: da Roma una proposta. Associazioni in rivolta  
D'Agostino: attenti agli investimenti stranieri nei nostri scali

Paola Bolis / TRIESTE

Dopo anni di valutazioni, deduzioni e controdeduzioni sull'asse Roma-Ue, arriva la decisione sul nodo della tassazione dei porti italiani, che l'Europa ha da tempo messo nel mirino. La Commissione Ue chiede all'Italia di abolire l'esenzione dalla tassa sulle imprese concessa agli scali. Perché «se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi per l'Italia - come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia - chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza» e vanno «rimosse», ha dichiarato la commissaria Margrethe Vestager. Dall'indagine aperta nel novembre 2019, Bruxelles ritiene che i porti italiani godano di «vantaggio selettivo in violazione delle norme Ue»: «Il risparmio fiscale generato può essere usato dal porto per

finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti e di una concorrenza leale». Nessun obbligo di recuperare le imposte non pagate: ma l'esenzione fiscale va cancellata dal gennaio 2022.

Il ministro a Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli promette «a breve una proposta da formalizzare» all'Ue «in accordo con tutti gli attori del settore», «senza penalizzare il sistema» italiano «e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti». Federagenti, Federlogistica, Conftrasporto e Assarmatori annunciano a Roma un dossier per combattere il rischio che «l'assurda imposizione» che costringe uno Stato a pagare tasse a se stesso possa incidere sui canoni ai concessionari e costi per gli utilizzatori dei porti.

Quale scenario si prospetta per le Autorità di sistema por-

tuale (Adsp)? «Si apre un mondo» tutto da definire, riassume Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità dell'Adriatico orientale in procinto di andare a guidare lo scalo di La Spezia. La decisione di Bruxelles, annota Sommariva, crea una crepa nella natura giuridica di quell'Autorità «ente pubblico non economico dotato di autonomia amministrativa e organizzativa». E il presidente dell'Adsp Zeno D'Agostino torna a smontare l'impostazione di Bruxelles: «Noi siamo un ente pubblico, siamo lo Stato». E se «le aree sono Demanio, nel darle in concessione l'Adsp opera in nome e per conto dello Stato». Di più: «I canoni sono decisi a livello centrale. E le modalità di rilascio delle concessioni non sono collegate al concetto di redditività» ma a elementi extracompetitivi, «dall'impatto occupazionale, a ricerca e innovazione». Per D'Agostino il tema non è l'iva sui canoni («li si può abbattere per far pagare al conces-

sionario la stessa cifra»). Dietro il passo di Bruxelles, dice il presidente che cercherà ora di agire anche come numero due dell'European Sea Ports Organisation, «c'è al solito il modello di riferimento di Bruxelles, che resta il Nord Europa». Ma che non è applicabile al Sud. Perché gli scali nordici (Brexit a parte) rientrano in Stati comunitari e spesso la gestione è di natura privatistica. Mentre la concorrenza degli scali mediterranei è con quelli africani, con le loro free-zones e politiche aggressive. Il presidente, «da credente» nell'Ue, lo dice: Roma avrebbe potuto «gestire la vicenda in altri tempi e modi», ma «lascio a altri il commento su cosa accade, se durante la pandemia l'Europa ha questo ruolo e Roma si deve occupare di Iva». Infine, con la decisione Ue «dovremo fare una doppia contabilità, l'una collegata alle attività istituzionali e l'altra a quelle commerciali, sulle quali ultime dovremo pagare le tasse che lo Stato

ci restituirà come finanziamento». E però, con le Adsp definite imprese, quelli in arrivo da Roma «non si chiamano più finanziamenti ma aiuti di Stato, e vanno notificati» a Bruxelles. Notifica che l'Ue ha detto servire solo dai 150 milioni di euro, «ma ci sono cose che costano di più: e ciò significa forte rallentamento della tempistica dei finanziamenti su cui poi l'Ue potrà dare l'ok o meno». Di qui l'avvertimento di D'Agostino: «L'investimento di denaro pubblico cinese su un porto italiano sarà considerato un investimento privato e dunque non sottoposto a notifica, mentre quello che il nostro Stato vuole dare a un suo porto verrà considerato aiuto di Stato. E avrà delle complessità». —



Le gru del Molo VII e in primo piano la sede dell'Autorità portuale

**Il presidente dell'Adsp:  
preso a modello  
il Nord, ma per il Sud  
la concorrenza è l'Africa**

