

Tasse portuali, l'Europa tira dritto «L'Italia si adegui alle nostre regole»

Conclusa la valutazione, la Commissione Ue conferma: i profitti delle Authority vanno tassati

Alberto Ghilara / GENOVA

La Commissione europea ha ribadito all'Italia che deve applicare alle Autorità di sistema portuale la stessa tassazione delle imprese. La decisione della Commissione ha fissato il primo gennaio 2022 come limite per adeguare la legislazione nazionale in materia e arriva a conclusione di un'indagine avviata nel novembre 2019 per verificare la compatibilità delle esenzioni fiscali dei porti italiani con le norme europee sugli aiuti di Stato.

La mossa europea potrebbe avere diversi effetti, secondo gli esperti: o l'Italia saprà far valere le proprie ragioni, «da mesi - ha detto ieri il sottosegretario Roberto Traversi - sosteniamo di fronte all'Europa che le nostre scelte normative sono assolutamente legittime»; oppure dovrà modificare la propria legislazione.

Fra le ipotesi sul tappeto c'è l'idea di sdoppiare i bilanci delle Autorità di sistema, contabilizzando diversamente le attività economiche e non economiche. La pressione dell'Unione europea potrebbe però spingere l'Italia a trasformare le Authority in enti economici o in vere e proprie società per azioni.

Ieri la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha assicurato di aver già «avviato un confronto con



Una portacontainer Msc al Terminal Psa di Genova Pra

la Commissione europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata, senza penalizzare - ha aggiunto - il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore».

Il presidente di Assoport, Daniele Rossi, è convinto che la scadenza del 2022 fissata

dalla Commissione non sarà perentoria e ha spiegato: «C'è una procedura in corso e non è detto che, alla fine, si dovrà trovare una soluzione alternativa al sistema attuale. L'importante è non farsi trovare impreparati e portare avanti la linea per cui il sistema italiano è differente rispetto a quello di altri Paesi europei».

Per Brando Benifei, membro della commissione trasporti dell'Europarlamento, «ci dev'essere un dialogo profondo fra la Commissione e il governo italiano, ma anche con i singoli porti, per valutare le

specificità del sistema italiano e arrivare a una soluzione ragionevole e sostenibile».

Più accese le reazioni sul fronte politico italiano. «La decisione della Commissione - ha denunciato Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti della Camera - è una vera e propria mazzata per il settore». Paita l'ha definita «ingiusta e dannosa» perché non tiene conto che le Authority «non esercitano una funzione imprenditoriale, bensì pubblica, di regolazione e vigilanza» e perché mette a rischio il funzionamento dei porti italiani.

Secondo Edoardo Rixi, deputato della stessa commissione trasporti, «è una decisione surreale, che arriva nella stessa settimana di numerose altre decisioni sfavorevoli all'Italia, come quelle sulla direttiva Bolkestein e sulle gallerie. C'è una dimensione politica: è un segnale di inasprimento, se arrivano tutte nella stessa settimana. E una dimensione tecnica: la difesa dell'Italia non era solida, il governo italiano se n'è lavato le mani. Adesso si apre la possibilità di trasformare le Authority in società per azioni, sia pure a controllo pubblico, altrimenti si rischia di avere un sistema poco flessibile, con un ente pubblico che deve rispondere come un'azienda».

I presidenti di Federagenti, Gian Enzo Duci, Federlogistica-Confrasperto, Luigi Merlo, e Assarmatori, Stefano Messina, si sono detti contrari alla posizione della Commissione europea. «Nelle prossime ore - hanno annunciato - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea, che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso, possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa». —

REPORTAGE F&S&A

