

## Tassazione dell'AdSP: Bruxelles colpisce, il MIT balbetta (ancora)

**La Commissione Europea fa scattare l'ultimatum di 12 mesi per mettersi in regola ed evitare sanzioni più costose dell'applicazione delle norme. Invece che adeguarsi e ridimensionare l'(ab)uso delle casse pubbliche Porta Pia rilancia la strategia della melina**



*Margrethe Vestager, alla guida della DG Competition (foto Wikipedia)*

A due anni dall'ufficializzazione della procedura, la Commissione Europea ha reso noto di aver formalmente “chiesto all'Italia di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società di cui beneficiano i porti italiani allo scopo di allineare il regime fiscale nazionale alle norme UE in materia di aiuti di Stato”.

“In Italia le autorità portuali – ricostruisce la nota di Bruxelles – sono completamente esentate dall'imposta sul reddito delle società. Nel gennaio 2019 la Commissione ha invitato l'Italia ad adeguare la legislazione nazionale per assicurare che i porti pagassero l'imposta sugli utili generati dalle attività economiche allo stesso modo delle altre imprese attive sul suo territorio, in linea con la normativa UE sugli aiuti di Stato”.

Per due anni il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, destinatario del provvedimento, ha traccheggiato. Prima, durante il governo Conte I, prendendo una posizione dura, di contrasto (che non si è mai capito in cosa consistesse data che nessuna azione in tal senso è stata intrapresa). Poi, con l'insediamento di Paola De Micheli a Porta Pia, passando alla fermezza dialettica. Anche in questo caso di facciata e totalmente inutile.

Tanto che Bruxelles è andata dritta per la sua strada, seguendo l'iter standard che fa scattare un ultimatum di un anno per mettersi in regola, dopodiché s'aprirà la procedura d'infrazione: "La decisione della Commissione precisa che se le autorità portuali realizzano profitti grazie alle loro attività economiche, questi dovrebbero essere soggetti all'imposizione ordinaria prevista dalla normativa fiscale italiana per evitare distorsioni della concorrenza. Il dialogo tra la Commissione e le autorità italiane prosegue. Ora l'Italia deve adottare le misure necessarie ad abolire l'esenzione, in modo da garantire che dal 1° gennaio 2022 a tutti i porti si applichino le stesse norme fiscali che valgono per le altre imprese".

Come se non fossero passati due anni, la risposta del MIT, appena diffusa, è sempre la stessa: "Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata".

Come è noto la questione è finanziariamente risibile. I redditi delle AdSP tassabili in base alle normative europee sono quelli da concessioni e autorizzazioni, non più di 200 milioni di euro annui (dalla cui base imponibile, ovviamente, detrarre i costi): adeguarsi, come hanno fatto tutti i paesi europei in questi anni, avrebbe ricadute pressoché insignificanti sui bilanci delle AdSP (al netto dell'aggravio di una doppia contabilità) e quindi ripercussioni indirette nulle o debolissime su quelli, pingui, dei concessionari (nel 2018 l'EBIT dei soli primi 10 terminal container italiani sfiorava i 100 milioni di euro): già in allarme in tal senso AssArmatori, Federlogistica e Federagenti, che in una nota parlano di "assurda imposizione europea".

Due però gli aspetti che spaventano. In primis, rendere un po' meno cospicuo il notevole monte degli avanzi di amministrazione delle AdSP incide negativamente sul bilancio dello Stato. Ma soprattutto accostare, anche se solo limitatamente alla gestione economica del demanio, le AdSP alle imprese potrebbe avere ripercussioni in tema di finanziamento pubblico delle medesime in termini di normativa sugli aiuti di Stato.

Come ha nuovamente ripetuto la Commissione, tuttavia, "l'eliminazione dei vantaggi fiscali ingiustificati non significa che i porti non possano più ricevere contributi statali: gli Stati membri hanno numerose possibilità di sostenerli nel rispetto delle norme UE in materia di aiuti di Stato, ad esempio al fine di conseguire gli obiettivi dell'Unione nel settore dei trasporti o di realizzare i necessari investimenti infrastrutturali che non sarebbero possibili senza l'intervento pubblico" o "compensare i porti per i costi sostenuti nello svolgimento di compiti di servizio pubblico".

Ma elargire finanziamenti pubblici a svariati beneficiari nonché a qualunque progetto infrastrutturale, astruso (gli esempi non mancano, basti richiamare l'ultimo episodio) o meno, ma comunque senza compartecipazione dell'interessato (quando c'è), spesso in barba a qualsivoglia logica di mercato (quella seguita, appunto, da qualunque impresa) per non dire schema razionale di politica industriale, come si è sempre fatto in Italia e si continua a fare in ossequio ai principi del campanile e del controllo del territorio, potrebbe diventare meno agile, con gran scorno di una classe politica (e non solo politica) avvezza a un uso assai elastico delle risorse del contribuente.

A.M.