

economia&marittimo

GIÀ MINACCIATA L'APERTURA DI UNA PROCEDURA DI INFRAZIONE

Bruxelles: «I porti paghino le tasse»

Nel mirino della Commissione i bilanci delle Authority. A rischio 100 milioni

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'ultima bacchettata dell'Europa all'Italia vale 100 milioni e rischia di far saltare il cuore del sistema logistico del Paese: i porti.

Ad inizio aprile è arrivata al governo italiano una comunicazione della Dg Competition, la divisione della Commissione che si occupa della concorrenza, con la minaccia di un'apertura della procedura di infrazione che rischia di mettere in ginocchio i nostri scali. Nelle tredici pagine inviate a Roma, si accusano i porti italiani di non aver mai pagato le tasse: la conseguenza, secondo Bruxelles, è aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano, aver rinunciato ad una parte di entrate. In quasi cinque anni di scambio di lettere, perché il faro dell'Ue è partito nel 2013, l'Italia non è riuscita a convincere la Commissione del grande equivoco: le Autorità portuali sono emanazione dello Stato e le tasse le raccolgono, sono enti regolatori, non imprese private. A Bruxelles non importa, per l'Europa si tratta di aiuti di Stato impropri. «Con l'esenzione dalle tasse alle Autorità portuali italiane, che sono coinvolte in attività economiche, l'Italia rinuncia a una parte di entrate che costituiscono risorse economiche per lo Stato. Così la misura di esenzione - è scritto nella lettera - si configura come perdita per le casse centrali». Di più: l'Europa «ritiene che la misura dell'esenzione distorce, o minaccia di farlo, la concorrenza e influenza negativamente i traffici merci dentro l'Unione».

Savona Terminal di Vado Ligure, arrivate le prime gru cinesi

SAVONA. Le prime sei gru "Armig" (Automated rail mounted gantry) che opereranno sulla piattaforma container di Apm Terminals a Vado sono arrivate ieri pomeriggio, poco dopo le 14, a bordo della nave "Zhen Hua 23". Si tratta del primo gruppo di macchine a ponte da piazzale automatizzate che, una volta installate sui binari che percorrono la struttura per tutta la sua lunghezza, smisteranno i container sui piazzali.



«Come le imprese»

La Commissione è convinta che le Autorità di sistema portuale svolgano attività economica, perché rilasciano concessioni e autorizzazioni. Le tasse portuali e i canoni dovrebbero essere quindi essere soggetti alle imposte sui redditi. E così per Bruxelles «il vantaggio fiscale ai porti rafforza la posizione finanziaria di alcune imprese in concorrenza con altre che non beneficiano di vantaggi simili e le autorità portuali italiane godono di vantaggi che possono essere utilizzati per offrire tariffe più basse rispetto ai porti non sussidiati». All'Europa non interessa che le Autorità portuali abbiano il solo compito di amministrare, per conto dello Stato, le aree demaniali. È come se venissero considerate imprese, invece che pubblica amministrazione e

lo Stato dovrebbe così pagare le tasse a sé stesso. Bruxelles ritiene che l'Italia abbia garantito aiuti di stato non dovuti ai porti, almeno dal 1958, anno del trattato di Roma, atto di nascita della comunità economica europea. Per fortuna non ci chiederanno di restituire gli arretrati. Ma i porti italiani dovranno alzare le tasse portuali per far fronte alle richieste dell'Europa. Le concessioni e le autorizzazioni pesano per il 50% dei bilanci

MAXI-INDAGINE

L'Ue ha iniziato a bacchettare l'Olanda cinque anni fa, poi è toccato alla Francia

delle Authority: è un'operazione che vale 100 milioni di euro, calcolati dalla cifra delle entrate del 2016. Per coprire le minori entrate i porti dovranno alzare le tasse del 30-40%.

Il Mediterraneo nel mirino

L'Europa aveva iniziato con gli olandesi 5 anni fa. Poi è toccato a Francia e Belgio l'estate scorsa: tutti i porti di questi Paesi si sono dovuti adeguare, dopo il faro aperto dalla Commissione. Oratocca a Spagna e Italia, i porti che, seppur a fatica, erodono quote di mercato ai potenti scali del Nord Europa. «Sarà un caso?» si chiede una fonte politica di Bruxelles. La strada ora è obbligata e senza sbocco: servirebbe un pressing politico del governo nella fase di trattativa che si apre ora e poi dovrebbe scattare il ricorso alla Corte di Giu-

stizia europea. Senza esecutivo e con i tempi stretti, il rischio è altissimo: i bilanci delle Authority potrebbero saltare e le tasse, come i futuri canoni concessori, dovranno essere rivisti al rialzo. Il Belgio sta provando a ribaltare la decisione, ma c'è pessimismo sull'esito del ricorso: difficilmente l'euroburocrazia smentisce sé stessa. Se tutto andrà per il peggio, il conto salato dovrà essere pagato dal 2020. Gli operatori subiranno gli aumenti necessari per far fronte all'esborso e qualcuno potrebbe anche decidere di andarsene. La decisione della Commissione cancella una parte cruciale della riforma entrata in vigore da poco più di un anno e firmata dal ministro Graziano Delrio, rischiando di far esplodere il sistema portuale italiano. www.themeditelgraph.it

■ L'ANALISI

INVESTIMENTI

A RISCHIO, IL FUTURO GOVERNO DECIDERÀ DA CHE PARTE STARE

FRANCESCO FERRARI

La natura giuridica di quelle che fino a pochi mesi fa chiamavamo Autorità portuali, prima che una riforma nata per semplificarle ne complicasse addirittura il nome, è al centro di un dibattito che va avanti praticamente dal 1994, anno dell'apertura ai privati del settore. Un'incertezza che non è sfuggita ai burocrati di Bruxelles, a giudizio dei quali le Authority non possono esimersi dal pagare le tasse, esattamente come le altre imprese.

Senza entrare nel merito della questione, va rilevato come l'esito che si prospetta rischi di penalizzare due volte il sistema portuale italiano: da una parte l'aumento delle tasse, diretta conseguenza dell'avvertimento comunitario, andrà a danneggiare la competitività; dall'altra l'eterna promessa dell'autonomia finanziaria dei porti subirà un colpo potenzialmente letale. Uno scenario tutt'altro che fantasioso, di fronte al quale il futuro governo del Paese dovrà decidere come comportarsi. Le strade sono due: la prima è il rispettoso adeguamento alle osservazioni europee; la seconda, quella più auspicabile, è la difesa - e il dovuto adattamento alle direttive della Commissione - di un percorso di potenziamento degli investimenti in infrastrutture, frutto anche delle tasse incamerate dalle Authority.

Privare i porti, e le città che li ospitano, delle risorse necessarie al loro sviluppo è un errore che un Paese che fatica a risollevarsi dalla crisi non può permettersi.

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it

ENTRA NOVA MARINE

Assarmatori, Rossi (Nctm) nuovo direttore

GENOVA. Il Consiglio di Assarmatori, ha nominato Alberto Rossi direttore generale dell'associazione presieduta da Stefano Messina e ha annunciato l'ingresso di Nova Marine Carriers, compagnia attiva nel settore rinfuse, con contemporanea cooptazione dell'amministratore delegato, Vincenzo Romeo, nel consiglio direttivo dell'associazione. Rossi, avvocato marittimista, è socio dello studio Nctm.

PROSEGUE LA TRATTATIVA CON I SINDACATI. MILONE (FIM): «LA PROPRIETÀ GARANTISCE INVESTIMENTI»

Aziende Malacalza, meno esuberi E spuntano gli incentivi all'uscita

Manganaro (Fiom): «Ma il metodo seguito è vergognoso»

GENOVA. «Una fotografia della situazione», forse più «una prima intesa». I sindacati escono dal confronto con la parte industriale della galassia di Vittorio Malacalza strappando una riduzione degli esuberi. «Dai 65 iniziali, siamo scesi a 18» conferma Mauro Rinotti della Uilm. Nel dettaglio le tre aziende interessate dal piano di esuberi, subiranno meno tagli dei posti di lavoro, secondo quanto confermano fonti sindacali. Da Columbus «non uscirà nessuno», Paramed «da 22 esuberi scende a 13» e Asg «ne conferma 5» spiegano Uilm e Fim. Rimane il nodo dei 23 contratti a termine che non saranno riconfermati, ma i

sindacati sperano di poter recuperare almeno una parte di quei numeri quando le imprese usciranno dalla crisi. È stato affrontato anche lo scoglio dell'incentivo all'uscita e «credo che sia positivo» spiega sempre il sindacalista della Uilm. Sul piatto ci sono 13 mensilità che salgono a 15 «con i conteggi» e poi con trattative private possono ulteriormente salire. «Abbiamo salvaguardato anche l'operatività di due aziende, Columbus e Paramed, che con il primo piano prospettato dall'azienda erano destinate a chiudere» dice Rinotti. «Con investimenti tecnologici adeguati, l'azienda è convinta di

poter mettere sul mercato nuovi prodotti interessanti» dice Stefano Milone della Fim. La segreteria Fiom ha invece bocciato l'intesa: «Noi cerchiamo di portare a casa il massimo ottenibile - spiega Milone - e so quando devo fermarmi nella trattativa, perché oltre c'è il baratro. In gioco c'è la pelle dei lavoratori e per questo sottoporremo l'intesa al parere delle assemblee già la prossima settimana». Il riferimento è alla sconfessione del pre-accordo che è arrivata dalla segreteria della Fiom: «È vergognoso - dice il segretario Bruno Manganaro - tanto nel metodo, perché si chiede ai sindacati di firmare accordi



Gli industriali Mattia (a sinistra) e Davide Malacalza

prima di aver formalizzato gli esuberi, quanto nel merito: sembra che Malacalza si interessi più di finanza e banche che di industria. Prima Vicenza, poi Genova e Spezia... Siamo preoccupati: non vorrei fosse solo l'inizio di un ampio disimpegno o addirittura di un

abbandono». Domani la Fiom comincerà a spiegare queste ragioni ai lavoratori attraverso le assemblee. «Non voglio difendere Malacalza, ma l'azienda ci ha assicurato che intende investire nel settore industriale», ribatte Milone.

SIGAL.

Si rende noto che **Bagni Marina Genovese S.r.l.** ha indetto una procedura per l'acquisizione di manifestazioni di interesse aventi ad oggetto la subconcessione ex art. 45bis Cod. Nav. della gestione del servizio **bar / tavola calda e fredda annesso allo stabilimento balneare San Nazaro di Corso Italia n. 5 - Genova** secondo le modalità e i termini riportati nella documentazione reperibile sul sito internet della società.

IL RESPONSABILE UNICO DELLA PROCEDURA
Avv. Daniele Camino 0105537105