

Porti

Bruxelles
15 Aprile 2018

I porti italiani nel mirino UE

Aperta una procedura di infrazione: l'accusa è di non aver pagato le tasse su canoni e autorizzazioni. Assoporti e Confetra contrattaccano



15 Aprile 2018 - Bruxelles - I porti italiani nel mirino dell'Ue. A 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.

Nel dossier inviato a Roma si accusano i porti italiani di non aver mai pagato le tasse su canoni di concessione e autorizzazioni all'esercizio di impresa portuale: la conseguenza, secondo Bruxelles, è aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano aver rinunciato a una parte di entrate.

Il confronto è iniziato nel 2013, ma 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. Per l'Europa, invece, le Autorità di sistema portuale svolgono attività economica. Quindi, 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".

Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti: "Non possiamo accettare l'interpretazione secondo la quale le attività svolte dalle Autorità di Sistema Portuale nel riscuotere canoni concessori sia da considerarsi attività economica soggetta a imposizione fiscale".

"Considerare l'attività di riscossione espletata dalle nostre Autorità alla pari delle attività economiche di un'impresa di diritto privato è un grave errore interpretativo - aggiunge - Tra l'altro, oltre a essere un controsenso rispetto alle funzioni di regolazione e vigilanza in capo alle stesse, essendo queste ultime chiaramente di natura pubblica, si tratta di una misura di coordinamento di politica dei trasporti. Inoltre, questa imposizione costringerebbe le Autorità di Sistema Portuale ad applicare canoni concessori e autorizzativi più alti, a discapito delle imprese che lavorano nei porti. Si rischia di mettere in ginocchio tutti i nostri i porti. Metteremo a lavoro

sulla vicenda tutte le risorse a nostra disposizione per offrire ogni utile contributo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in questa difficile partita".

Assoporti annuncia che quindi promuoverà "un'azione compatta e coesa da parte di tutto il cluster marittimo-portuale nei confronti del Parlamento Europeo, del Parlamento Nazionale e del futuro Governo". D'Agostino è pronto alla battaglia: "Provvederò a contattare tutte le Associazioni del cluster nei prossimi giorni in modo da lavorare insieme, ed evitare un danno così enorme ad una risorsa così importante".

A sostegno di Assoporti interviene Confetra. "Accogliamo positivamente la proposta lanciata dal Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino: il cluster marittimo contrasti unitariamente, ed auspicabilmente accanto ad un Governo forte ed autorevole, questa incomprensibile posizione della DG Competition della Commissione UE sui porti italiani. Le AdSP sono pubblica amministrazione centrale dello Stato, detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza. Quale articolazione amministrativa dello Stato svolgono attività di riscossione canoni e diritti, hanno una governance interamente istituzionale nominata da Governo ed Enti Locali. Considerarle alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso" dichiara Nereo Marcucci Presidente Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica. "Non vorrei che questa "creatività" interpretativa della Commissione fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati Membri nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica. Mi pare questo uno di quei classici casi in cui un Paese è chiamato a fare Sistema per difendere, a Bruxelles, le proprie fin troppo evidenti ragioni. Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria, ovviamente l'armamento, togliendo competitività ai porti ed a tutta la filiera logistica che da essi poi si dirama verso imprese e consumatori" conclude il Presidente Marcucci.

