

Rassegna stampa Assarmatori del 04/12/2020

Indice delle testate

Avvisatore marittimo.....	2
Ferpress.....	3
Genova24.....	4
Informatore navale.....	6
Informazioni marittime.....	7
Messaggero marittimo.....	8
Milano Finanza.....	10
Sardinia Post.....	11
Ship2Shore.....	13
Shipmag.....	15
Telenord.....	17

La morte di Francesco Nerli

Così nei porti si chiude un'epoca

FRANCESCO FERRARI

ROMA. Gli amici, i compagni di partito e gli avversari di una vita, non gli avevano mai voltato le spalle. Ma neppure il loro ostinato sostegno lo aveva messo al riparo dai segni che un'inchiesta lunga otto anni lascia nell'anima e sul corpo di un innocente.

Francesco Nerli, morto sabato a 72 anni, da quel processo era uscito pulito, con formula piena per dirla con l'antico linguaggio delle aule di tribunale. «Per arrivare a sentenza, ed evitare la prescrizione, abbiamo anche rinunciato a portare testimoni», raccontò al *Secolo XIX* pochi istanti dopo la fine di quell'incubo, nell'ottobre di quattro anni fa.

Il sospetto è una forma di condanna, forse la più subdola: Nerli ne soffriva al punto da voler cancellare ogni traccia di quell'ombra. Lo avevano accusato di avere organizzato cene elettorali per raccogliere fondi a favore dei Ds, abusando della sua posizione di presidente dell'Autorità portuale di Napoli. «Ma mi ci vedete a ricattare Cosco, ovvero il governo cinese?». Su quella vicenda, lui che con l'ironia ha sempre convissuto, non ha mai voluto scherzare. «Mi hanno rovinato la vita, né

più né meno. Otto anni per sentire la frase "il fatto non sussiste"; assolto in tredici secondi. È chiaro che sono soddisfatto, contento. Ma qualche riflessione questa vicenda la impone». Toscano di Rosignano Marittimo, sindacalista della Cgil, deputato e senatore del Pci-Pds, primo presidente di un'Autorità portuale in Italia (a Civitavecchia), poi presidente a Napoli e di Assoport: una vita intensa, legata a doppio filo al mondo della politica e a quello del lavoro.

Il genovese Franco Mariani, compagno di scuola politica di Nerli, altro uomo-simbolo della portualità italiana, oggi piange l'amico di una vita: «Ci siamo conosciuti a Roma, sul finire degli anni Ottanta. Abbiamo vissuto insieme per molto tempo durante la permanenza nella capitale. Prima in una stanza che dividevamo, poi in una casa più grande. I compiti erano assegnati in base alle capacità. Io cucinavo e lui lavava i piatti. Abbiamo affrontato insieme anche i problemi delle nostre vite. Mi leggeva come un libro aperto. A volte si dice che i problemi di salute delle persone sono legate allo stress. Francesco ha sofferto molto per la vicenda giudiziaria, perché la sua dirittura morale non poteva essere motivo di dubbio».

«Sono davvero molto di-

spiaciuto. Nerli era un appassionato conoscitore del mondo portuale in tutte le sue sfaccettature. C'era tra noi un grande rispetto e una stima reciproca anche quando ci trovavamo su posizioni molto diverse», ricorda l'armatore Stefano Messina. «Ho imparato molto da lui. E posso dire oggi che avrebbe meritato di completare il suo straordinario curriculum con un ruolo di governo, anche in segno di quella riconoscenza e gratitudine che il Paese intero e non solo la portualità gli devono», dice Luigi Merlo.

«Come non ricordare di Nerli quel tratto di ironia e di scanzonatura tutte toscane, dietro le quali si celava un'intelligenza, una scaltrezza politica, ma anche una fermezza di idee», è il ricordo di Pasqualino Monti, già presidente di Assoport. E ancora Gian Enzo Duei, numero uno degli agenti marittimi italiani: «Ho un ricordo bellissimo di una serata con lui a giocare a biliardo al Tunnel dopo aver convinto il maestro di casa a fargli fumare il sigaro dove era supervietato, maniche rimboccate e il tocco del grande giocatore. La mattina dopo era uno dei relatori del primo convegno che avevo organizzato in occasione dello Shipping Dinner quando ero stato nominato presidente dei giovani di Assagenti. Era

all'apice del potere, ma si era messo a giocare come un ragazzino in mezzo a ragazzini».

«Uomo di grande intelligenza, eminente conoscitore del mondo marittimo portuale italiano», lo descrive Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Per Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, «l'Italia perde una delle figure più autorevoli e forti della portualità nazionale». «Nerli - scrive Assoport nel suo saluto all'ex presidente - è stato un uomo di grandi passioni, un uomo di mare, attento alle istanze dei lavoratori con una visione legata allo sviluppo dei nostri porti. La sua generosità non è sempre stata ripagata da eguale moneta». «Voglio ricordare di Francesco Nerli la grande passione, l'intelligente concretezza, l'impegno incessante di lunghi anni per dare una prospettiva alla nostra portualità - scrive su Facebook l'ex ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani - con incredulità e tristezza». Di «amico caro» parla Massimo D'Alema: «Francesco è stato un uomo di governo e un riformatore autentico. Ma, soprattutto, fino all'ultimo, è stato animato da una grande passione politica e civile e ha vissuto le sue battaglie con lo spirito di un compagno autentico».



Francesco Nerli aveva 72 anni



Federagenti, Federlogistica Conftrasporto e Assarmatori Conftrasporto: no a tasse imposte da UE sui porti italiani

(FERPRESS) – Roma, 4 DIC – Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Conftrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare “occhiali nordeuropei” per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. – afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

Stop dall'Ue alle agevolazioni per i porti, il no di agenti ed armatori

Da Federagenti, Federlogistica Confrtrasporto e Assarmatori Confrtrasporto un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani

di **Redazione** - 04 Dicembre 2020 - 15:57



Genova. Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare “occhiali nordeuropei” per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confrtrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul

quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie". "Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. – afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale".

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".

Duci, Merlo, Messina: da Federagenti, Federlogistica Conftrasporto e Assarmatori Conftrasporto un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani



Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Conftrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare “occhiali nordeuropei” per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. – afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

Federagenti, Confraspporto e Assarmatori contro il "diktat nordeuropeo" di Bruxelles

Duro commento del cluster alla decisione definitiva dell'Unione europea di invitare l'Italia a cambiare il suo regime fiscale portuale. "Rischio doppia contabilità"



Gian Enzo Duci, Stefano Messina e Luigi Merlo

Un «diktat» fatto con «gli occhiali nordeuropei» la decisione della Commissione europea di far applicare all'Italia un nuovo regime fiscale a partire dal 2022. Lo affermano le associazioni Federagenti, Federlogistica-Confraspporto e Assarmatori in un comunicato.

La preoccupazione principale è che si crei una doppia contabilità per le Autorità di sistema portuale (Adsp) che ne aumenterà il carico di lavoro e, inevitabilmente, la burocrazia, già ad alti livelli.

«Si tratta – commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo vicepresidente di Confraspporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione».

Il presidente di Federlogistica Confraspporto, Luigi Merlo, chiede una risposta del governo italiano «ferma e immediata. Imporre sulle autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie».

«Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre autorità di sistema portuale», secondo afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confraspporto. «Dobbiamo evitare – continua - che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale».

Nelle prossime ore, annunciano i tre presidenti, «faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa».

No alle tasse Ue sui porti italiani

Posizione unanime di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori



Pubblicato
il giorno

4 Dicembre 2020

Da

[Redazione](#)



ROMA – Un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani, arriva da Federagenti, Federlogistica e Assarmatori.

In un comunicato congiunto, le tre associazioni reagiscono con decisione all'imposizione fiscale per le Autorità di Sistema portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confraspporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare “occhiali nordeuropei” per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSp che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica Confraspporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extra costi che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema portuale. – afferma **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall’armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.
È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle AdSp ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l’emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

Armatori in cerca di credito

Lo sostiene Coccia (ex Confitarma). Secondo Vettosi (Fsl Club), Amco e risparmio privato potrebbero essere le possibili alternative alle banche

DI NICOLA CAPUZZO

Gli armatori italiani devono cambiare rotta se vogliono trovare finanziamenti per nuovi progetti d'investimento. «I progetti banco-centrici ormai non hanno più senso», ha spiegato Nicola Coccia, ex presidente di Confitarma e titolare dell'omonimo studio fiscale, in occasione della presentazione del libro «Mare traverso», scritto con Bruno Dardani. «Sogno un'associazione di categoria unica dell'armamento e del cluster marittimo in Italia, che includa anche i fondi». Negli anni scorsi per salvare le molte società armatoriali italiane in difficoltà o depauperate dei propri asset, Coccia avrebbe voluto un salvagente da Amco, la società italiana controllata dal Ministero dell'economia che opera nella gestione e recupero di crediti deteriorati. La stessa che ha rilevato una parte dei crediti unlikely to pay della Ignazio Messina & C. nell'ambito della ristrutturazione che ha portato Msc ad acquisire il 49% del gruppo armatoriale genovese. Paradossalmente però, ora che i buoi sono scappati (cioè molte navi di armatori italiani sono passate nelle mani dei fondi), Amco ha iniziato a rilevare alcune esposizioni finanziarie anche di shipping company nazionali. Come spiegato dall'ex presidente di Confitarma, ciò è avvenuto con la scissione in favore di Amco di Mps, che a sua volta aveva depurato dagli npl la banca corporate Mps Capital Service. Proprio Amco e il risparmio privato, oltre ovviamente al credito bancario e ai fondi, sembrano in prospettiva gli approdi a cui gli armatori italiani dovranno guardare quando cercheranno liquidità per i loro investimenti. Secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori, «è falso dire che oggi le banche non finanziano progetti d'investimento. Semmai non finanziano più il singolo asset ma i più ampi progetti industriali di gruppo. Il decreto Liquidità per esempio ha messo a disposizione una serie di strumenti anche per l'armamento italiano». Ricordando infine che Amco ha già comprato due miliardi di crediti dalle banche italiane, Messina ha

invitato a tenere sotto osservazione il supporto che questa società garantirà ai progetti infrastrutturali, «tra cui rientra anche il trasporto marittimo». A proposito di finanza e shipping per Fabrizio Vettosi, managing director di Vsl Club, oltre ad Amco l'altra gran-

de opportunità cui guardare è «il risparmio privato italiano, 125mila euro pro-capite, che dobbiamo riuscire ad attrarre, cosa che si può fare tramite Cdp, private banking, wealth management e fondi». Sull'approccio delle banche italiane al mercato dello

shipping, emblematico infine il commento di Gian Enzo Duci, vertice di Esa Group e presidente uscente di Federagenti: «Creano i desk dedicati quando andrebbero smontati e li smontano quando invece andrebbero realizzati». (riproduzione riservata)

Milano Finanza del 4/12/2020



“No alle tasse della Ue sui nostri porti”. Protesta contro l'imposizione fiscale

4 Dicembre 2020 [Economia](#)



Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat sarebbe arrivato in queste ore dalla Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. “Si tratta – reagisce **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Conftrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare ‘occhiali nordeuropei’ per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle Adsp (Autorità di sistema portuale) che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue **Merlo**, presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. – afferma **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori-Conftrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che

la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle Autorità di sistema portuale ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. “Nelle prossime ore – annunciano i tre presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

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 AssArmatore, 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 partecipazione 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.

Duci, Merlo e Messina in campo contro Bruxelles: “No alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani”

04 DICEMBRE 2020 - Redazione



Genova – Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della [Commissione Europea](#), che ha sollecitato il governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Conftrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare “occhiali nordeuropei” per leggere il sistema portuale italiano. [Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri](#) in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.



(Gian Enzo Duci)

“È necessario – prosegue **Luigi Merlo**, presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità

portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.



(Luigi Merlo)

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. – afferma **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori-Confrasperto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.



(Stefano Messina)

“È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle AdSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia”, osservano i tre presidenti. Il quali annunciano che “nelle prossime ore faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.

Stop dall'Ue alle agevolazioni per i porti: il no di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori

di Redazione

Duro commento di Duci, Messina e Merlo alla decisione dell'Ue di invitare l'Italia a cambiare il suo regime fiscale portuale



Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

“Si tratta – reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Conftrasporto – di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l’Unione potesse usare “occhiali nordeuropei” per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione”.

“È necessario – prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Conftrasporto – che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l’intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull’efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie”.

“Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. – afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Confrtrasporto – Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale”.

È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia.

Nelle prossime ore – annunciano i tre Presidenti – faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno 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. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa”.