

# SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI [Magazine on line](#)  
[di economia del mare e dei trasporti](#)

Direttore Responsabile: Angelo Scorza



- 9 NEWSHIPPING
- 1 NEWLOGISTICA
- 3 NEWPORTI
- ENERGIA
- RUBRICHE



[SHIPPING](#)  
[PORTI](#)

## Continua il braccio di ferro sulle crociere e i traghetti a Genova

Un mese fa presentato il ricorso plurimo (Assarmatori, Assagenti, GNV, Moby, Stazioni Marittime e il cittadino Uras) al TAR contro la tassa sui passeggeri calata dall'alto dalla Giunta Municipale senza confronto preventivo e senza tenere conto delle probabili conseguenze

7 APRILE 2026 ALLE ORE 14:50



di Angelo Scorza

Come finirà il braccio di ferro che infiamma Genova, nel confronto tra porto e città, con oggetto la discussa 'gabellata' sui passeggeri dei traghetti e delle crociere in transito (anche rapidissimo) che la Municipalità vuole imporre, a qualunque costo, per risanare le sue casse comunali esangui?

E a cui si oppongono strenuamente, facendo fronte comune, gli operatori di settore, paventando il fondato timore che l'applicazione della tassa 'a prescindere' - tipo la battuta: "Un fiorino!" di una famosa commedia italiana - senza in cambio dare necessariamente alcun servizio, si riveli, ben presto, un clamoroso boomerang.

Un assurdo autogoal, da un lato incapace di dare all'erario comunale (causa il temuto calo forse anche drastico dei flussi passeggeri) il gettito desiderato; e al contempo, foriero di andare a sgretolare le basi ed il successo di un settore che a Genova invece 'tira' moltissimo ormai da decenni, e che dunque favorisce non solo gli operatori del porto, ma indirettamente pure il territorio.

L'ultimo 'paragrafo' al capitolo più recente di un ricco copione che si arricchisce frequentemente di nuovi episodi lo ha postato su Facebook un politico che supporta logicamente la Giunta Comunale.

Simone D'Angelo - per chi non lo conoscesse - dal 2024 Consigliere Regionale della Liguria all'opposizione, aderente al Partito Democratico, già lavoratore portuale, dal 2019 impiegato alla Santa Barbara Srl, dal 2021 Segretario Metropolitano del Partito Democratico di Genova, tra 2022 e 2024 Consigliere Comunale, a Palazzo Tursi Capogruppo del Partito Democratico, ha così scritto:

"In queste settimane a Genova abbiamo sentito di tutto sulla nuova (e giusta) tassa d'imbarco.

Non si sa come farla pagare, è tecnicamente complicata, non è chiaro chi debba riscuoterla.

Un caos, a leggere le critiche di armatori e Autorità di Sistema Portuale alla sindaca Silvia Salis e al vicesindaco Alessandro Terrile, accusati di non arretrare di un centimetro rispetto a un accordo sottoscritto nel 2022. Oggi i giornali raccontano di un incredibile ricorso contro una tassa da 3 euro basata su una logica surreale: siccome pagano già i genovesi, allora gli armatori possono evitare di contribuire: 3 euro, non una patrimoniale.

Poi però basta uscire dall'Italia e arrivare in Grecia, e improvvisamente tutto diventa semplicissimo. MSC scrive ai crocieristi: Per tua comodità, MSC Crociere verserà direttamente questa tassa alle autorità greche per tuo conto. L'importo verrà aggiunto al tuo conto a bordo la notte successiva a ogni scalo greco. Nessun problema tecnico, nessuna incertezza, nessun ricorso: si paga e basta, dai 4 ai 20 euro, a seconda della stagione.

Quindi la domanda è semplice. Il problema è davvero la tassa o è il fatto che a Genova si è tornati a rivendicare il ruolo della politica nel segno dell'interesse pubblico?

La risposta è altrettanto semplice: non è impossibile far pagare questa tassa, è che per anni qualcuno si è abituato a non pagarla, e oggi protesta perché a Genova non si è più disponibili a chiudere un occhio" è la perentoria conclusione di D'Angelo.



Come noto, dopo essere stato largamente preannunciato, il 6 marzo è stato presentato al Tribunale Amministrativo Regionale della Liguria un ricorso congiunto da più attori – le associazioni di categoria Assarmatori e Assagenti, le compagnie di navigazione di ferry Grandi Navi Veloci SpA e Moby SpA, il terminalista passeggeri Stazioni Marittime SpA, il comune cittadino Giulio Uras (residente in Lombardia che torna sovente in Sardegna) - contro vari convenuti - Comune di Genova, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Interno, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Agenzia delle Entrate, ANCI Associazione Nazionale dei Comuni Italiani - per l'annullamento della delibera comunale di Genova n. 72 del 16 dicembre 2025 sull'istituzione dell'addizionale sui diritti d'imbarco portuale.

Senza indugiare eccessivamente in un documento lungo oltre 50 pagine, ne si riassumono i punti salienti: il ricorso evidenzia numerosi vizi di legittimità e chiede l'annullamento degli atti adottati dal Comune di Genova poiché contrari ai principi costituzionali e comunitari.

Si evidenziano i seguenti motivi: non esistono diritti d'imbarco portuale di natura tributaria nel porto di Genova, dunque manca un presupposto legale; la legge che prevede l'addizionale è priva di disciplina chiara e viola il principio di riserva di legge in materia tributaria; l'addizionale viola il diritto UE sulle norme per la trasparenza finanziaria dei porti e la libera prestazione dei servizi; il tributo non è legato alla remunerazione di servizi portuali e il suo gettito non è destinato al porto; la delibera non giustifica la necessità del tributo, non analizza gli impatti economici e operativi; il tributo non rispetta il principio di territorialità poiché il presupposto dell'imposizione si verifica in un'area fuori giurisdizione comunale; la tassa non rispetta il principio di capacità contributiva poiché l'imbarco non è un indice di ricchezza; l'esenzione dal pagamento per i residenti di Genova e delle isole collegate è discriminatoria; la tassa non è sui crocieristi, riguarda anche passeggeri dei traghetti, quindi è sbagliato fare paragoni con porti esteri ove è istituita una tassa solo sui crocieristi; la tassa è a carico dei passeggeri, sicché è sbagliato parlare di costo marginale rispetto ai bilanci delle compagnie di navigazione.

Su un piano più generale – tornando alle parole di D'Angelo e dei suoi sodali - tacciare gli attori del ricorso di 'atto grave', come fosse atto intimidatorio, significa negare i principi per cui si dirimono controversie in stato di democrazia.

Alla stessa stregua, il ricorso non può definirsi 'atto politico', perché tale giudizio presuppone che le compagnie di navigazione facciano politica, mentre in realtà fanno impresa

Logicamente il risultato del contenzioso dipenderà dalla valutazione del TAR Liguria, che dovrà verificare la legittimità delle delibere impugnate, ipotizzando la sussistenza di alcuni punti critici, dunque di vizi, che potrebbero portare all'annullamento degli atti o la rimessa del giudizio definitivo o totale ad altre Corti, tra cui: la mancanza di un presupposto legale, ovvero l'inesistenza di diritti d'imbarco portuale di natura tributaria nel porto di Genova; una violazione del diritto comunitario identificando un contrasto con il Regolamento (UE) 2017/352 e il principio di libera prestazione dei servizi; una violazione di principi costituzionali; infine, un difetto di motivazione e istruttoria approfondita a concretizzare un eccesso di potere.

E l'opinione pubblica come si sta schierando, al di là delle consuete prese di posizione non fondate su ragionamenti tecnici di merito ma solo sullo sposare acriticamente la causa della parte politica per cui di solito si vota (come purtroppo accade come sempre anche nei referendum)?

Vi saranno certamente cittadini favorevoli all'addizionale confidando che essa contribuisca al riequilibrio del bilancio comunale e al miglioramento dei servizi pubblici locali; in sostanza, la misura potrebbe essere vista come modo per far contribuire i turisti al costo dei servizi comunali.

Sul versante opposto, chi supporta il convincimento degli operatori del settore marittimo, paventa che l'addizionale, aumentando i costi di viaggio, riduca l'attrattività del porto di Genova rispetto a concorrenti diretti in Italia e all'estero; senza considerare che la tassa può sembrare iniqua colpendo non residenti 'di passaggio', i quali dunque non usufruiscono affatto di presunti servizi comunali.

Infine un giudizio di opportunità – che poi è lo stesso contenuto nel biasimo fatto dagli operatori a Sindaco e Vicesindaco – è la mancanza assoluta di trasparenza e di coinvolgimento nel prendere una decisione calata dall'alto da parte di un non addetto ai lavori, evitando ab ovo un assolutamente necessario confronto preventivo sui possibili esiti, che andranno ad impattare in termini significativi sopra un business assai rilevante per il territorio; dunque, con probabili ripercussioni negative sull'immagine e sulla competitività del porto e della città stessa, viste come ben poco accoglienti.

Non è forse questa, di per sé, manovra politicamente scorretta, ovvero controproducente per tutti?