

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Duci (Federagenti) all'attacco di Mit e AdSP su concessioni e tassazione dei porti

Nicola Capuzzo · Monday, January 27th, 2020

Mancando 100 giorni al termine del suo mandato da presidente di Federagenti (Federazione nazionale degli agenti marittimi) Gian Enzo Duci ha abbandonato la già solitamente scarsa diplomazia per dire la sua sul futuro dei porti italiani. In occasione del convegno dedicato ai porti liguri organizzato a Genova da Ship2Shore, l'agente marittimo genovese ha esordito demolendo l'entusiasmo di alcuni dicendo: "A proposito delle infrastrutture portuali liguri, se vogliamo parlare dell'oggi dobbiamo dire che in questo momento siamo in una situazione di dramma infrastrutturale dei porti liguri senza precedenti. Per anni abbiamo parlato dell'importanza di raggiungere nuovi mercati con la ferrovia ma nel frattempo ci è collassata l'infrastruttura stradale. Dal punto di vista autostradale viviamo una situazione drammatica in questo momento".

A proposito dei dati del 2019 del porto di Genova ([sostanzialmente stabili](#)) ha poi aggiunto: "Non sono veri i dati sulla tenuta del sistema portuale genovese. Perché, in un contesto di crescita diffusa, un sistema che resta fermo sta perdendo quote di mercato. Il sistema mondiale avanza, il sistema del Mediterraneo avanza e Genova e Savona mantengono gli stessi traffici. Due anni fa il trend ci vedeva crescere più degli altri porti del Mediterraneo quindi la situazione oggi tiene, più o meno, in condizioni di difficoltà crescenti dove però gli operatori spesso cercano soluzioni alternative a quelle dei porti liguri".

Il presidente di Federagenti ha sottolineato che i mercati oltre i 400 km di distanza "non sono oggi serviti da Genova, perché il porto in questo momento sta difendendo il proprio mercato. Benissimo pensare a nuovi mercati e a come portarli verso i porti italiani ma noi oggi abbiamo un'emergenza, che è quella della rete autostradale".

Duci è entrato poi nel vivo del tema relativo alla gestione dei porti: "La discussione su articolo 18 comma 7, legge 84/1994, tassazione dei porti, alleanze sì / alleanze no e class action sono tutti temi che hanno un denominatore comune unico: che modello vogliamo dare al sistema portuale italiano? Noi o qualcun altro. Perché abbiamo abdicato alla volontà di sceglierle noi determinate cose, un tempo come doveva essere organizzato il sistema italiano veniva deciso a palazzo San Giorgio (sede della port authority di Genova, *ndr*) e poi a Roma si adattavano. Adesso questo non avviene neanche a Roma ma a Bruxelles".

E da qui è iniziato l'attacco del presidente di Federagenti al Ministero dei trasporti e alla ministra Paola De Micheli. "A proposito della tassazione ai porti – ha ricordato – la Spagna è andata a negoziare e noi invece oggi ci troviamo con un sistema di porti che ha più o meno un miliardo di risorse all'anno, un miliardo e mezzo di residui attivi non utilizzati sui quali qualcuno prima o poi ci butterà l'occhio, ma su quel miliardo le entrate derivanti dai canoni di concessione sapete quanto sono? Un 15% scarso. Allora noi in Europa stiamo mettendo in discussione con un muro contro muro il nostro sistema portuale italiano perché non vogliamo trovare una soluzione su una modalità di gestione che sui ricavi (non sugli utili sui quali si pagherebbero le tasse) vale il 15%. Rischiamo che domani ci vengano a dire che le tasse portuali siano ricavi delle Autorità portuali mettendo al bando l'intero sistema perché non abbiamo il coraggio di intervenire su qualcosa che gli altri hanno già fatto. E non è questione di Unione Europea ma di miopia nostra".

Duci ha poi proseguito la sua critica aggiungendo: "Abbiamo avuto un incontro come Confcommercio con la ministra circa un mese e mezzo fa nel quale era stato detto esattamente il contrario, che loro (il Mit, *ndr*) avrebbero modificato la posizione italiana nei confronti di Bruxelles procedendo con un tentativo di mediazione. Io mi aspetto una politica in linea con quanto il ministro ci ha detto ma è evidente che se questo non dovesse avvenire noi dovremmo poi cambiare il nostro atteggiamento nei loro confronti". Il riferimento è al fatto che la [difesa italiana di fronte alla procedura di Bruxelles sul tema della tassazione dei porti](#) sembra tutt'altro che un tentativo di mediazione ma, appunto, un muro contro muro.

Il presidente passa poi al tema degli emendamenti proposti per superare il divieto di doppia concessione nello stesso scalo marittimo. "Parliamo di modifiche dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 quando in 26 anni non siamo stati capaci di fare un regolamento sulle concessioni?" ha domandato il presidente di Federagenti. E ancora: "Mettiamo in ordine le priorità e i comportamenti. Se siamo coerenti verso un atteggiamenti nei confronti delle compagnie di navigazione di linea (il riferimento è alla Block Exemption Regulations, *ndr*) dobbiamo mantenere gli stessi principi, d'accordo o non d'accordo, anche quando guardiamo a terra. Anzi, paradossalmente, se in mare ho la possibilità, nel momento in cui due soggetti si mettono d'accordo perché c'è una legge che glielo consente, di rivolgermi a un terzo, a terra è più difficile. Noi abbiamo un'Autorità di sistema portuale, che dichiariamo essere ente regolatore ma che l'Unione Europea dice essere anche qualcos'altro, beh allora che questi enti regolatori regolino. Vogliamo, con modifiche di legge, intervenire su una normativa che in realtà consentirebbe all'interno di questi palazzi di decidere quelle cose senza la necessità di andare a cercare fuori interventi per poterlo fare. Che lo facciano. Decidano". Il riferimento in questo caso è ad esempio alla port authority di Genova che ha chiesto a Roma (Ministero dei trasporti) come doversi comportare di fronte all'istanza presentata da Psa e Sech promotori di un progetto di fusione dei rispettivi due terminal container attivi sotto la Lanterna.

Queste, in sintesi, la conclusione di Duci: "È ora che all'interno delle AdSP ci si assuma in maniera un pochino più significativa delle responsabilità che una legge complicata mette chiaramente nelle condizioni chi lo deve fare (di prendere decisioni, *ndr*) di farlo. Stare qui ad aspettare oggi non ce lo possiamo permettere". A proposito invece del modello di gestione dei porti ha così riassunto il suo pensiero: "Dobbiamo probabilmente chiarirci su quale modello vogliamo dare alle Autorità di sistema portuale. I modelli attuali, lo si vede dagli avanzi primari nei bilanci

delle port authority, oggi non funzionano. Non sono un fautore del modello privato puro di gestione dei porti ma sicuramente un modello come quello attuale non è adeguato a consentire il realizzarsi di infrastrutture a terra e neanche di gestirle attraverso un modello di concessioni che deve essere unico su base nazionale. Perché non è con la modifica di un comma di un articolo della legge che si deve intervenire ma con un regolamento che da 26 anni manca e che [consente sostanzialmente di fare quello che si vuole in giro per l'Italia](#). Questo non è più sostenibile”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, January 27th, 2020 at 7:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.