

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

D'Agostino: “Dal 1 gennaio l'Italia deve rispettare le indicazioni di Bruxelles sulla tassazione porti”

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 15th, 2021

“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”. È questo il passaggio della [comunicazione inviata un anno fa da Bruxelles all'Italia](#) a cui fa riferimento Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale nonché vicepresidente di Espo (European Sea Ports Organization), nel dire che, a proposito della questione relativa alla tassazione dell'attività d'impresa svolta dalle port authority italiane, “dal 1° gennaio ci si aspetta un adeguamento dell'attività dei bilanci delle AdSP perché il Governo italiano formalmente non si è opposto alla decisione. A Bruxelles si aspettano un intervento del Governo (ad esempio in merito alla doppia contabilità) ma non vedo attenzione a Roma. Dalla Commissione Europea arriverà un atto perché non stiamo facendo quello che dovremmo”.

Il presidente del porto di Trieste lo ha detto in occasione della presentazione del nuovo libro del prof. Sergio Bologna (intitolato ‘Agli inizi del container: il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia’ – edito da Asterios) aggiungendo che “una cognizione complessiva di questo Paese sull'importanza della portualità non c'è. Cultura e conoscenza della portualità nella politica italiana su questi temi non c'è”.

In pratica, siccome il Governo italiano non ha impugnato la decisione della Commissione Europea (ma lo hanno fatto solo le Autorità di sistema portuale) la stessa diventerà effettiva a partire dal prossimo 1 gennaio per cui il nostro Paese dovrebbe avere già predisposto misure per rimediare (la più urgente sarebbe appunto quella di creare all'interno delle port authority una doppia contabilità fra quelle che secondo Bruxelles sono assimilabili ad attività d'impresa, dunque da sottoporre a imposizione fiscale, e quelle che non lo sono). Al momento, però, non c'è traccia di un impegno in quella direzione da parte dell'esecutivo.

D'Agostino, che pure ha ricordato anche il suo ruolo di vicepresidente di Espo, non è stato tenero nemmeno con la Commissione Europea quando ha parlato dello strapotere delle compagnie di navigazione attive nel trasporto container. “Non sono contro qualcuno che guadagna, sono contro il fatto che guadagni solo lui e non trasmetta alla filiera quello che guadagna” sono state le sue parole. Poi ha aggiunto: “La Fed ha detto che avrebbe bisogno di 30 milioni di dollari per avere un soggetto che controlla l'operato dei global carrier mentre a Bruxelles quanto costa la struttura per

controllare e verificare cosa fanno le alleanze container? Sarà 10.000 euro... Dalla DG Competition, una signora danese non a caso (Margrethe Vestager, *ndr*) [ha detto che non ci sono problemi su un presunto cartello](#). Non capiscono niente di quello che sta succedendo sui mari”. Poi ancora: “Come mai quei signori che permettono alle alleanze di continuare a esistere non mettono in piedi strumenti di analisi per giudicare quello che sta avvenendo sul mercato. Il problema è che non esiste nessun dato in grado di analizzare se i dati che vengono forniti dal privato al pubblico siano reali o meno. Siamo a 120 miliardi di euro di utili quest’anno” per le grandi alleanze armatoriali nei container.

Per sua stessa ammissione D’Agostino un anno fa non era contrario a una proroga del Consortia Block Exemption Regulations: “Il passaggio dei vettori da mare a terra non lo vedo come negativo. Ho sempre pensato che quando i grandi scendono a terra nei paesi civili incontrano lo Stato (un’Autorità portuale o un elemento di regolazione che sia). C’è un soggetto che deve regolamentare quello che succede. Nel mondo dei trasporti le grandi dimensioni portano a ottimizzazioni e integrazioni. Una filiera integrata, com’è quella delle linee ro-ro dalla Turchia attraverso Trieste, consente anche di fare soluzioni innovative ad esempio in tema di sostenibilità”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 15th, 2021 at 11:26 pm and is filed under [Featured](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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