

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Tassazione porti: l'Italia fa dietrofront e accontenta Bruxelles

Nicola Capuzzo · Thursday, July 28th, 2022

Dopo aver tuonato con almeno due ministri (Danilo Toninelli e Paola De Micheli; Giovannini, da par suo, non si è mai esposto sulla materia) contro il provvedimento con cui la [Commissione Europea](#) aveva intimato all'Italia di cancellare l'esenzione per i proventi delle [Autorità di Sistema Portuali](#) dalla tassazione dei redditi d'impresa, il Governo uscente parrebbe aver cambiato indirizzo.

In realtà i predecessori, a parole contrari all'iniziativa di Bruxelles, non solo non l'avevano contrastata formalmente ma neppure si erano interessati a cercare di risolverla negoziabilmente, lasciando sole – in una sorta di contraddizione in termini – le [Autorità di Sistema Portuali](#) a difendere in sede legale la piena natura statale delle proprie funzioni, caposaldo della strategia giuridica nella [querelle](#) con la Commissione, in attesa di prossima pronuncia da parte del Tribunale comunitario.

Ora il Governo rinnega questa posizione e prova a ritornare sui suoi passi con una modifica normativa che apre esplicitamente alle istanze della Commissione. Lo strumento scelto è un [emendamento](#) al Decreto Legge Infrastrutture e Mobilità (in via di conversione al Senato) proposto dal Salvatore Margiotta (Pd, ex sottosegretario ai Trasporti) e approvato ieri notte dalla Commissione Lavori Pubblici (previa riscrittura da parte della Commissione stessa).

Aggiungendo 3 commi all'articolo 6 della legge portuale, si ribadisce che “non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge”. Ma che “i canoni percepiti dalle Adsp (...) sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese”.

In sostanza ciò che le port authority incamerano dalle tasse portuali non concorre a determinare un reddito imponibile. Cosa che invece faranno le entrate derivanti dalla riscossione dei canoni che, per quanto la dicitura sia ambigua (“redditi diversi”), vengono di fatto – prevedendo che “le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'Ires (imposta sul reddito delle società)” – assimilati a redditi da attività d'impresa. E le Adsp, quindi, a società commerciali per talune funzioni.

Novità di portata rivoluzionaria secondo alcuni, perché, almeno per ciò che concerne l'attività di concedente, assoggetterà gli enti a un'applicazione più stringente di leggi come quelle sulla concorrenza e sugli Aiuti di Stato, con cascami anche sulle sedi giurisdizionali competenti a decidere di eventuali vertenze fra Adsp e concessionari e soggetti autorizzati.

L'ultimo comma dell'emendamento prevede che le novità abbiano decorso "dal 1° gennaio 2022", esattamente come chiesto da Bruxelles, anche se è da vedere se questo basti alla Commissione per desistere dalla prosecuzione della causa e dall'eventuale sanzione (la richiesta di abolire l'esenzione riguardava anche gli introiti da tassazione).

Da evidenziare, ad ogni modo, un'apparente contraddizione dell'emendamento. Mentre per quel che riguarda le entrate da tassazione si prevede che sia un decreto del Mims, di concerto col Mef, a stabilire "i limiti minimi e massimi" e i "criteri per la determinazione degli stessi", lasciando alle Adsp di determinare i vari importi all'interno di tale forbice destinandoli "alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali", nulla si dice sulla determinazione dei canoni, che resterà quindi quella attuale.

Si equipara, quindi, l'attività di concessione delle Adsp a un'attività di impresa, come la locazione ad esempio, imponendone la relativa tassazione, ma non si lascia agli enti la facoltà di determinare i canoni e di utilizzarli come strumenti negoziali nei rapporti, commerciali, coi terminalisti, che continueranno così a beneficiare dei canoni oggi pretesi dallo Stato per l'utilizzo del proprio demanio portuale, fissati da una legge del 1989 su una valutazione patrimoniale e non di profittabilità economica delle relative aree (174,8 milioni di euro l'ammontare incassato dallo Stato per tutte le concessioni portuali italiane nel 2019, più o meno quanto fatturato dal solo terminal Psa Genova Pra' in quell'anno).

Resta da capire a questo punto come evolverà, se evolverà, il ricorso depositato da tutte le AdSP italiane, con il coordinamento di Assoporti, presso il Tribunale dell'Unione Europea [dove è stato chiesto l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020](#) e per il quale erano stati ingaggiati gli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, July 28th, 2022 at 5:06 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.