

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

[SHIPPING](#)

[PORTI](#)

## La tassa comunale sui passeggeri delle navi da crociera e traghetti è indigesta al porto

Braccio di ferro tra la Giunta Salis ed il cluster marittimo portuale che si arrocca su posizioni ferme: “senza dialogo né merito Assarmatori, Assagenti, CLIA, Confindustria Genova e Confitarma non sono esattori di un’addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale”

5 DICEMBRE 2025 ALLE ORE 13:06



*Genova non vuol restare senza navi passeggeri*

**di Angelo Scorza**

Sembrano le famose ‘convergenze parallele’ i contenuti dei comunicati rilasciati, sullo stesso ‘scottante’ argomento, di quelle che sembrano essere ormai due fazioni che si guardano in

cagno a Genova. Ovvero frasi che sembrano quasi un dialogo tra sordi, ognuno a dire la propria verità.

Da un lato la spavalda Giunta Comunale guidata dal sindaco Silvia Salis e dal vicesindaco Alessandro Terrile; dall'altro enti ed associazioni di categoria del cluster marittimo portuale, prive di connotazione politica ma che difendono a spada tratta un business costruito già a fatica nel tempo e che ora rischia di essere limato, se non proprio messo a repentaglio, da un'improvvida misura della Municipalità, che – dopo già aver operato una paio di rincari ai danni dei cittadini, con oggetto IMU e società di trasporto pubblico locale AMT – ora cerca di racimolare altri facili denari andando a **colpire il bersaglio grosso dell'asset economico territoriale**, il bene più prezioso sotto la Lanterna, il porto 'turistico'.

“La sindaca di Genova, Silvia Salis, insieme al vicesindaco Alessandro Terrile, ha ricevuto questo pomeriggio a Palazzo Tursi i rappresentanti di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Confitarma, Assarmatori, Clia, Assagenti, Stazioni Marittime e Confindustria Genova per un primo confronto sull'introduzione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco.

«In un clima di grande collaborazione - commenta la sindaca Salis al termine della riunione - si è deciso, di comune accordo, di avviare un tavolo tecnico che consenta di approfondire nel dettaglio le dinamiche applicative della misura, con l'obiettivo di arrivare al più presto a una soluzione condivisa».

Anche la data di inizio di applicazione dell'addizionale sarà condivisa nel tavolo tecnico e, comunque, non coinciderà con l'inizio dell'anno.

Come già anticipato dalla giunta, infatti, il gettito stimato per il 2026 sarà limitato a 3,5 milioni, mentre a regime si conta di arrivare a 5,7 milioni all'anno.

«A chi ha criticato questo provvedimento dal punto di vista politico – conclude la sindaca - ricordiamo che il procedimento per l'introduzione di questa addizionale era stato avviato dall'amministrazione precedente. In ogni caso, come dimostrano anche misure simili attivate in altre città portuali, siamo sicuri che non comporterà alcuna riduzione dei traffici».

Il comunicato stampa del 3 dicembre a cura dell'Ufficio Stampa Comune di Genova sembrava non lasciare dubbi sul raggiungimento, pacifico, di un accordo tra le controparti.

Tutt'altro musica si ascolta leggendo le immediate repliche.



“A seguito dell’incontro di ieri e del comunicato stampa del Comune di Genova, Assarmatori, Assagenti, CLIA, Confindustria Genova-Sezione Terminal Operators e Confitarma non sono disponibili a partecipare al tavolo tecnico relativo all’introduzione di una addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale.

Le stesse sono pronte ad aprire nuovamente al dialogo, quando questo sarà incentrato sul merito delle scelte, sulle criticità e sulle possibili alternative, e non sulle modalità applicative delle stesse, come invece si evince dalla comunicazione di Palazzo Tursi.

Le compagnie di navigazione e i terminal non possono essere considerati meramente come esattori per conto del Comune di Genova, peraltro su un’area demaniale rientrante nella giurisdizione amministrativa dell’Autorità di Sistema Portuale.

Chiediamo che l’Amministrazione comunale non assuma atti formali senza ulteriori confronti di merito” recita il durissimo comunicato sottoscritto dalle citate associazioni di categoria, che fanno il paio con la lunga note contestualmente emessa dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che non si presta ad alcuna interpretazione, se non quella letterale dei termini usati.

“L’Autorità di Sistema Portuale esprime seria preoccupazione per l’ipotesi del Comune di Genova di introdurre, per la prima volta in Italia, una tassa di imbarco sui passeggeri in partenza dal porto. Una misura di natura comunale che, pur eccezionalmente prevista dalla normativa sulle addizionali, presenta caratteri di forte discrezionalità e un’applicabilità non uniforme sul territorio nazionale, con il rischio concreto di generare uno scompenso diretto nel mercato crocieristico e in quello dei collegamenti tramite traghetti con le isole, che sono fondamentali per garantire la continuità trasportistica fra continente e isole.

Genova, così come anche Savona, sono infatti gli home port rispettivamente di MSC Crociere e Costa Crociere, oltre a rappresentare scali strategici per numerose altre compagnie armatoriali che ogni anno scelgono i porti del nostro sistema portuale come punto di partenza o arrivo delle proprie rotte.

In un contesto già segnato da una competizione molto accesa tra compagnie e tra porti del Mediterraneo, l’introduzione unilaterale di una tassa passeggeri pari a 3 euro, anche se prevede esenzioni per i residenti del Comune, per i residenti delle isole collegate in

continuità territoriale per le forze dell'ordine e la Protezione civile, rischia di alterare ulteriormente dinamiche delicate e consolidate, incidendo negativamente sull'attrattività del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

Porti concorrenti situati a poche decine di miglia nautiche – e, oltre confine, quello di Marsiglia – rappresentano per le compagnie alternative immediatamente percorribili, con potenziali conseguenze rilevanti sul PIL comunale e regionale e, in caso di spostamenti verso scali francesi, anche su quello nazionale.

Da un lato, infatti, il trasferimento delle scalate inciderebbe sull'intera filiera logistica, turistica e occupazionale; dall'altro, rischierebbe di vanificare gli ingenti sforzi compiuti dall'ADSP, che ha investito complessivamente 200 milioni di euro per ridurre in modo sostanziale gli impatti ambientali delle attività portuali sulla città.

Ciò attraverso la realizzazione degli impianti di cold ironing attualmente in esecuzione, la promozione dell'adozione di nuovi carburanti green da parte delle compagnie armatoriali (dal bio-LNG ai combustibili a basse emissioni come idrogeno e ammoniaca) e l'avvio di avanzati progetti di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, basati su centraline, sensori e sistemi di analisi certificati, fondamentali per misurare concretamente l'impatto ambientale delle attività portuali.

La percorribilità tecnica di un tributo legato ai passeggeri, in quel caso aeroportuali, ha già visto un precedente significativo con la soccombenza del Comune di Venezia dinanzi al Consiglio di Stato, proprio a causa delle criticità legate all'individuazione dei criteri applicabili secondo le normative vigenti.

È quindi evidente che l'introduzione di una tassa di questo tipo comporta complessità operative notevoli per gli operatori e per l'intero sistema. L'ipotesi avviata dal Comune di Genova rischia di introdurre un elemento che, se non adeguatamente e sufficientemente ponderato, potrebbe alterare in modo significativo gli equilibri del mercato passeggeri, già caratterizzato da una competizione molto forte tra compagnie e tra porti.

Qualsiasi provvedimento che incida sui costi operativi del settore è inopportuno sia adottato in modo unilaterale senza un confronto preventivo con tutto il cluster marittimo. Si confida, quindi, nella possibilità di aprire rapidamente un dialogo ampio e costruttivo, nel quale l'Autorità di Sistema Portuale, in quanto organo di coordinamento di tutte le dinamiche portuali, è pronta a svolgere il proprio ruolo nell'interesse del territorio, degli operatori e delle istituzioni in piena coerenza con le proprie prerogative e potestà”.

E ci si mette anche Federlogistica a rincarare la dose, con una sua presa di posizione inequivocabile.

“Forte attenzione e preoccupazione: queste sono le reazioni che suscita l'ipotesi di introdurre una tassa di 3 euro sul biglietto dei passeggeri.

Una misura che solleva questioni di principio e di prospettiva rilevanti per la competitività del sistema portuale e logistico italiano e che richiede una valutazione approfondita.

Secondo le imprese della logistica e dei trasporti esiste il timore che questo intervento possa costituire un precedente suscettibile di incidere sugli equilibri complessivi dell'ecosistema portuale nazionale e sulle scelte operative degli armatori.

Genova è un home port internazionale e rappresenta un ecosistema economico articolato e interdipendente: qui si svolgono approvvigionamenti e servizi preparatori delle crociere e dei traghetti; qui operano magazzini e imprese dell'indotto; qui trovano occupazione migliaia di lavoratori, dalla logistica alla Culmv, fino al turismo e ai servizi collegati.

Un'eventuale riduzione anche parziale degli scali, che le compagnie potrebbero valutare privilegiando porti con sistemi fiscali più stabili e prevedibili, rischierebbe di determinare una reazione a catena ridimensionando importanti attività economiche, con effetti a cascata sulle diverse filiere produttive. E ciò accade in un settore che già sta sostenendo costi significativi legati all'Ets e agli adeguamenti ambientali: per questo è essenziale evitare ulteriori elementi di incertezza che possano alterare gli equilibri di mercato.

Alla luce di quanto sta accadendo, Federlogistica sostiene la posizione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, condividendo l'esigenza di preservare la competitività del porto di Genova e dell'intero sistema logistico nazionale”.

### **L'ex sindaco reggente ed ex assessore Piciocchi spiega perché la sua giunta respinse la tassa**

Tirato in ballo più volte dalla Giunta Salis come 'papà' della tanto deprecata tassazione sui passeggeri, dunque progenitore del progetto anti-porto (e dunque sostanzialmente primo, e forse unico, colpevole, secondo l'attuale maggioranza di governance cittadina, del danno al business), con un intervento sulla stampa locale l'ex sindaco reggente (e poi sconfitto alle elezioni di maggio 2025) ed ex assessore Pietro Piciocchi spiega perché la sua giunta, all'epoca, respinse la tassazione.



*Piciocchi e Salis*

La sua lettera inviata a Primocanale ricostruisce i fatti in maniera precisa.



"In questi giorni sono stato più volte chiamato in causa come Assessore al bilancio della passata amministrazione per avere avviato il percorso che ha portato la Giunta Salis a volere istituire la tassa di imbarco a cui Primocanale sta dedicando un importante approfondimento.

È vero: fu la precedente Giunta comunale ad adottare per prima il tributo con una delibera che, tuttavia, non fu mai portata all'approvazione del Consiglio comunale.

Spiego le motivazioni che indussero il sottoscritto, in allora reggente del Comune di Genova, ad interrompere l'iter approvativo di questo provvedimento.

Una premessa è d'obbligo: come ha riferito l'attuale Vice Sindaco, la misura in questione è stata inserita in un accordo per il mantenimento dell'equilibrio di bilancio tra il Comune di Genova e la Presidenza del Consiglio dei Ministri sulla base di una disposizione di legge che è stata applicata anche in altri grandi Comuni tra cui Napoli, Torino, Venezia e Palermo.

L'accordo fu firmato nell'anno 2022 e, oltre all'addizionale sui diritti di imbarco, aveva previsto l'incremento dell'addizionale comunale all'IRPEF.

In cambio eravamo riusciti ad ottenere che il MEF riconoscesse al bilancio del Comune un trasferimento in parte corrente di circa 25 milioni di euro all'anno fino al 2032: tanta manna.

Tengo tuttavia a precisare che la manovra sull'imposta sul reddito fu attuata in virtù di una intesa politica con il Governo di allora che in quell'anno aveva diminuito le aliquote dell'IRPEF.

Tradotto: l'intera operazione di rimodulazione dell'addizionale comunale fu effettuata dalla passata amministrazione in regime di neutralità fiscale per i contribuenti genovesi.

Quanto all'addizionale ai diritti d'imbarco, che nella prima fase fummo costretti ad inserire nell'accordo con il Governo, ci rendemmo presto conto di come la stessa non fosse applicabile.

Vi ostava il fatto che la legge si limitasse a prevedere l'istituzione della tassa ma non disciplinasse, come tutt'ora non disciplina affatto, le procedure di riscossione e gli obblighi dei vettori; e il Comune non aveva il potere normativo per colmare queste lacune.

Inizì dunque un confronto serrato con vari Ministeri (Economia, Interno, Trasporti) per comprendere se effettivamente il Governo intendesse mettere in condizione gli enti locali di riscuotere questa tassa. Ci fu un vivace dibattito, che coinvolse gli Assessori al bilancio di varie Città, tra cui il sottoscritto, per studiare una riforma che regolamentasse compiutamente la materia, mutuandone il contenuto dall'attuale disciplina del tributo di sbarco sulle isole minori.

Di questa discussione, peraltro, si trova eco nel disegno di legge di riforma della finanza locale che ha recepito la tassa d'imbarco, anche se, allo stato, è ben lungi dall'essere approvato. Nel frattempo importanti vettori aerei avevano impugnato le delibere istitutive della tassa di Venezia e Napoli.

Ebbene, a motivo di questa situazione confusa, il Comune di Genova, in sede tecnica e con riserva di ogni decisione politica sul punto, sottopose al Governo la possibilità di una ulteriore rimodulazione delle addizionali IRPEF, specificando che ciò veniva proposto anche allo scopo di compensare il mancato gettito derivante dall'impossibilità di istituire la tassa portuale.

Tutto ciò così da potere conseguire, per altra via, il target di gettito stabilito dall'accordo.

Il Ministero dell'Interno, consapevole delle difficoltà che si erano incontrate, diede ampia disponibilità in tal senso. In una nota trasmessa al Comune lo scorso 24 febbraio, il Dipartimento per la Finanza locale, "preso atto delle difficoltà applicative della misura relativa ai diritti di imbarco", invitava il Comune di Genova a fornire le proprie proposte di revisione dell'intesa.

La mia decisione di interrompere l'iter approvativo del provvedimento era dipesa, dunque, da una presa d'atto della realtà: il fatto che, se anche avessimo istituito questa tassa, non saremmo stati in grado di riscuoterla; la necessità di evitare di coinvolgere il Comune in contenziosi dagli esiti incerti (il Comune di Venezia aveva perso in Consiglio di Stato); l'esigenza, che avevo avvertito, di una maggiore concertazione con il cluster portuale che aveva manifestato più d'una perplessità.

Aggiungo tutta una serie di ulteriori dubbi tecnico-giuridici che mi erano sorti, primo tra tutti se fosse o meno dovuta l'IVA sui diritti d'imbarco, nonché la possibilità stessa di istituire una misura denominata "addizionale comunale sui diritti d'imbarco per passeggero", considerato che nel Porto di Genova non esistono e non si applicano "diritti di imbarco per passeggero". Non c'era, dunque, nulla su cui "addizionare".

Da tutto quanto ho raccontato traggio due conclusioni: in primo luogo, mi pare troppo semplicistico, come pretende l'attuale Giunta, addebitare alla passata amministrazione la "colpa" per essere stata costretta ad istituire questa tassa.

Non fummo costretti noi allora e non lo è certo questa Amministrazione adesso. Ritengo che chi governa si debba assumere fino in fondo la responsabilità delle proprie decisioni. Questo continuo attribuire al passato le cause di provvedimenti fastidiosi inizia francamente a diventare stucchevole.

In secondo luogo, mi pare del tutto improbabile, considerata la piena comprensione della vicenda e l'ampia disponibilità manifestata dal Ministero, che il Comune di Genova sia stato recentemente "messo in mora" dallo Stato per la mancata istituzione del tributo e su questo aspetto credo che sia giusto attendersi dal Comune maggiore chiarezza. Nel frattempo, per le ragioni che ho esposto, continuo a non comprendere l'utilità di istituire una tassa che, se non ci saranno modifiche alla normativa, non potrà essere riscossa".