



**10^a Commissione permanente
(Industria, commercio e turismo)
Senato della Repubblica**

Memoria di ASSOCOSTIERI su:

**Disegno di legge (S 2469)
Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021**

Roma, 21 Febbraio 2022

Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

desideriamo ringraziare la 10^a Commissione permanente (Industria, commercio e turismo) per la disponibilità a raccogliere i contributi delle Associazioni di categoria e degli operatori in relazione al disegno di legge n. 2469 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021).

Introduzione

ASSOCOSTIERI è l'associazione di categoria, aderente a Confcommercio e Confrasperto, che rappresenta, a livello nazionale, la **logistica energetica**, composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dai depositi di GNL cosiddetti *small scale* e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all'associazione gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

La nostra rappresentanza, ampiamente variegata, si riferisce nell'ambito degli oli minerali alla distribuzione primaria, rappresentando i depositi fiscali costieri di prodotti energetici, qualificati infrastrutture strategiche ai sensi degli artt. 57 e 57-bis della legge 35/2012, indispensabili per lo stoccaggio e distribuzione dei prodotti petroliferi e, nel settore del GNL, alle infrastrutture ed insediamenti strategici ai sensi dell'art. 9 del D.Lgs 257/2016.

La logistica energetica

In un Paese come l'Italia in cui il mercato energetico nazionale, è altamente tributario di prodotto dall'estero, in particolare quello petrolifero che è garantito per oltre il 94% dalle importazioni, la **logistica energetica costiera**, costituita da impianti di stoccaggio che ricevono il prodotto via mare per avviarlo al mercato interno attraverso le proprie strutture a terra, collegate alla rete di distribuzione secondaria, risulta indispensabile per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e la competitività del sistema Paese, aprendo il mercato ad una molteplicità di attori e quindi non risultando dipendente da un unico soggetto da cui importare i prodotti.

In tale contesto, ASSOCOSTIERI ritiene fondamentale rafforzare il sistema della logistica energetica nazionale, rappresentata dalla logistica primaria costituita da raffinerie, impianti di rigassificazione, depositi costieri e depositi raccordati con scali ferroviari, e dalla distribuzione secondaria rappresentata dai depositi commerciali interni e dalla rete distribuzione carburanti.

Concessione delle aree demaniali portuali

L'articolo 3 del disegno di legge sostituisce l'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che disciplina la concessione di aree e banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese che siano state autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali.

ASSOCOSTIERI condivide la scelta del Legislatore di confermare i contenuti di cui all'articolo 18, comma 4-bis della legge n. 84 del 1994 laddove viene disposto che *“Le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale.”*.

Tale previsione è indispensabile in un momento storico in cui il percorso della **transizione energetica** renderà necessari ripetuti **adattamenti** del settore della **logistica energetica** per favorire il processo di trasformazione del mix energetico.

In tale ottica il tema delle **concessioni demaniali** riveste un ruolo centrale in quanto i **depositi costieri** di prodotti energetici avranno un **ruolo primario** nella conversione della filiera energetica prevista dal processo di transizione. L'adattamento e la riconversione delle infrastrutture energetiche strategiche assumono, infatti, un ruolo determinante per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi del Pacchetto *“Fit for 55”*.

Il mantenimento di un **quadro autorizzatorio e concessorio stabile** costituisce necessaria premessa per assicurare il ruolo di tali investimenti ed evitare che essi divengano *“stranded assets”*, in alcuni casi pochi anni dopo la loro entrata in funzione come nel caso della filiera nazionale dello *“small scale LNG”*.

I commi 1 e 3 dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994 sono le disposizioni che subiscono le modifiche più profonde in quanto viene inserito il principio dell'**evidenza pubblica**, prima non previsto.

Il comma 1 contempla il principio dell'evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni sopprimendo la formulazione attualmente vigente che prevede la determinazione dei criteri per l'affidamento mediante un **decreto ministeriale**.

La soppressione del comma 3 dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 elimina la previsione per la quale si prevede che, con decreto attuativo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adegui la disciplina relativa alle **concessioni di aree e banchine** alle normative comunitarie.

ASSOCOSTIERI ritiene fondamentale mantenere in capo al **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili** un'attività di indirizzo volta a fornire ai soggetti concessionari indicazioni omogenee in merito ad elementi quali la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario nonché i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

Il mantenimento di tali funzioni in capo al Ministero garantirebbe una **regolamentazione** delle concessioni più **organica, univoca ed uniforme** atta ad evitare **sovrapposizioni** di competenze tra Autorità diverse e **frammentazione** di regolamentazione di settore nelle diverse aree portuali.



A parere della scrivente, a garantire maggiore **flessibilità** al sistema è anche il ripristino dell'attuale articolo 18 comma 4 della legge n. 84 del 1994 laddove prevede che, per le **iniziative di maggiore rilevanza**, il presidente dell'Autorità di sistema portuale possa concludere accordi sostitutivi della concessione demaniale e ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Con riferimento poi al **divieto di cumulo** delle **concessioni** di cui al comma 7 dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, la previsione per cui il divieto di cumulo **non** si applica in relazione ai **porti di rilevanza economica internazionale e nazionale** merita qualche approfondimento.

ASSOCOSTIERI ritiene che, se da un lato è opportuno salvaguardare il principio generale della tutela della **concorrenza** e dello sviluppo del mercato, dall'altro è altrettanto importante capire se lo scopo ultimo della disposizione in esame sia quello di garantire il **pluralismo** delle imprese nei porti o, piuttosto, favorire alleanze, anche internazionali, che possano portare all'acquisizione di **posizioni dominanti** in ambito portuale.

Una riflessione merita anche l'articolo 9 del disegno di legge in esame "*Procedure alternative di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti e consumatori*", che prevede che l'**Autorità di regolazione dei trasporti** disciplini le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra operatori economici e utenti e consumatori tramite procedure semplici e non onerose, anche in forma telematica.

ASSOCOSTIERI al riguardo ritiene opportuno che vengano precisate con esattezza le competenze dell'Autorità rispetto alle attuali competenze regolatorie del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e delle Autorità di Sistema Portuale al fine di scongiurare una sovrapposizione dei rispettivi **ambiti di intervento**.

Nella speranza di aver fornito un utile contributo, l'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

ASSOCOSTIERI

Il Direttore Generale

Avv. Dario Soria