

**IX Commissione
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)**

Camera dei Deputati

Memoria udizione ASSOCOSTIERI su:

Disegno di legge (2925)

“Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di governance portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale”

Roma, 17 Giugno 2026

CHI SIAMO

ASSOCOSTIERI nasce a Roma nel 1983 come Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica.

Rappresenta le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali, fiscali, di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, nonché la pressoché totalità della filiera nazionale dello SSGNL, con tutti i terminali di rigassificazione, i depositi SSLNG e gli operatori che svolgono attività di rifornimento alle navi.

Svolge un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati presso gli stakeholder di riferimento.

Sostiene le istanze delle Aziende associate nelle sedi istituzionali, politiche e tecniche nazionali, comunitarie ed internazionali competenti in materia di logistica energetica e di biocarburanti.

Aderisce alle seguenti associazioni:



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



assonime



WORLD
ENERGY
COUNCIL



ASSOCOSTIERI
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



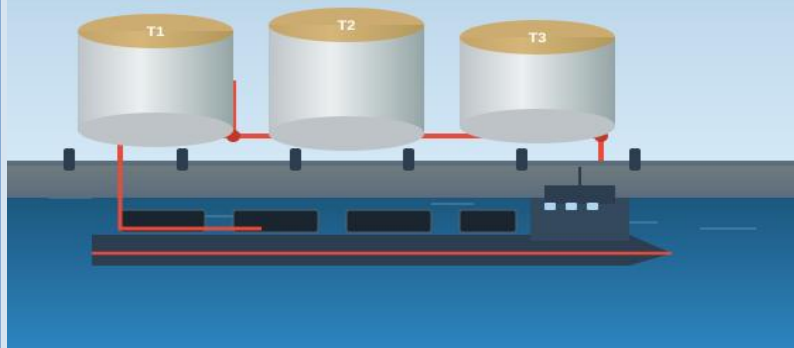
Confcommercio

conftrasporto



Depositi Costieri Petroliferi

Deposito Costiero Petrolifero

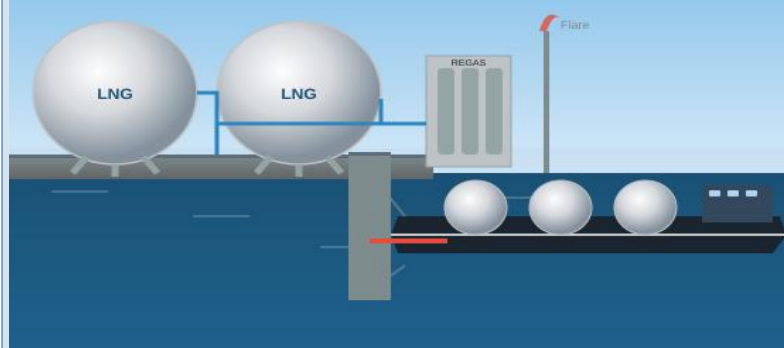


Stoccaggio e distribuzione primaria di oli minerali, gasolio, benzina, kerosene. Qualificati come infrastrutture strategiche nazionali per la sicurezza degli approvvigionamenti.

Art. 57 L. 35/2012 | Art. 52 Cod. Nav.

Terminali e Depositi GNL / SSLNG

Terminale GNL / Rigassificatore



Rigassificazione, stoccaggio small-scale LNG e bunkeraggio GNL. Procedimento unico statale con concessione demaniale come atto endoprocedimentale incorporato.

Art. 46 L. 222/2007 | Artt. 9-10 D.Lgs. 257/2016

Bunkeraggio Marittimo

Bunkeraggio Marittimo



Rifornimento di combustibili marini (HFO, MGO, GNL) alle navi nei porti italiani. Integrati nella filiera logistica energetica portuale, soggetti a regime concessorio speciale.

Art. 52 Cod. Nav. | Art. 36 Cod. Nav.

ART. 6, C. 1, LETT. F): LA CONFERENZA DI SERVIZI CHE STRAVOLGE IL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il DDL prevede che la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi ex art. 38 c. 10 codice contratti pubblici adottata abbia effetto di variante al Piano Regolatore Portuale (PRP) non solo per le opere dell'accordo di programma che individua quelle portuali strategiche ma anche "ove si ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza". Tre gravi profili di illegittimità'.

Procedimento di parte modifica uno strumento di pianificazione pubblica

Il PRP e' atto di pianificazione del territorio portuale: richiede procedure partecipate e valutazione d'insieme degli interessi pubblici. Consentire che un singolo procedimento concessorio privato determini una variante al PRP equivale a trasferire in mani private il potere di riscrivere la pianificazione portuale.

Art. 14-ter, c. 7, L. 241/1990: la variante si adotta per posizioni prevalenti

La determinazione conclusiva della CdS non richiede unanimità': si basa sulle 'posizioni prevalenti' (art. 14-ter, c. 7, L. 241/90). Una variante al PRP può essere imposta anche contro il parere di Regione e Comune, vanificando le garanzie procedurali a tutela degli interessi locali e ambientali.

Violazione art. 117 Cost. - competenze costituzionali di Regioni ed enti locali

La pianificazione portuale incide sul governo del territorio (competenza concorrente Stato-Regioni, art. 117 c. 3 Cost.). Il meccanismo dell'art. 6, c. 1, lett. f) - variante al PRP tramite CdS a posizioni prevalenti su istanza privata - bypassa la pianificazione concertata e lede le competenze costituzionalmente garantite degli enti territoriali.

Il DDL non contiene esclusioni esplicite per le infrastrutture energetiche strategiche, rischiando di travolgere il regime giuridico speciale vigente:

Art. 9, c. 3 | Porti d'Italia S.p.A.

Criticita'

Nessuna esclusione espressa delle infrastrutture energetiche strategiche dall'ambito di competenza di Porti d'Italia S.p.A. Rischio di sovrapposizioni con i Ministeri competenti (MASE/MIT-Energia) in materia di pianificazione e autorizzazione.

***RISCHIO:** conflitti di pianificazione; interferenze con i regimi autorizzatori ex art. 57 L. 35/2012, art. 46 L. 222/2007 e artt. 9-10 D.Lgs. 257/2016 di competenza statale esclusiva*

Art. 23 | Modifica art. 18 L. 84/1994

Criticita'

PROFILO TESTUALE: art. 18 L. 84/1994 per espressa lettera si applica alle imprese di cui all'art. 16, comma 3 (imprese di operazioni portuali: carico, scarico, trasbordo, movimentazione merci). **Gli operatori di infrastrutture energetiche NON sono imprese ex art. 16 co. 3, ma operatori industriali disciplinati dall'art. 52 Cod. Nav.** L'art. 18 - e il D.M. 202/2022 - non si applicano a loro neppure per argomento testuale.

***RISCHIO AGGIUNTIVO:** procedura concorrenziale su infrastrutture non contendibili, inversione gerarchia titolo energetico statale (autorizzazione) su procedura portuale locale (concessione)*

PERCHE' LE INFRASTRUTTURE ENERGETICHE NON POSSONO ANDARE A GARA



Non contendibilita' strutturale

Qualificate per legge come strategiche, devono restare nella disponibilita' continuativa dell'operatore autorizzato dallo Stato. La competizione periodica e' incompatibile con la garanzia di sicurezza e continuita' degli approvvigionamenti.



Obblighi europei di stoccaggio (dir. 2009/119/CE)

La dir. 2009/119/CE impone scorte petrolifere minime obbligatorie. Una procedura competitiva di mesi crea incertezza operativa incompatibile con tali obblighi. Il PNIEC inserisce questi impianti tra le priorit  di sicurezza energetica nazionale.



Integrazione fisica banchina-impianto - uso esclusivo necessario

Serbatoi, pipeline e bracci di carico sono fisicamente integrati con la banchina: non e' fungibile con una polivalente. La concessione deve garantire l'USO ESCLUSIVO per ragioni di sicurezza, responsabilita' e continuita' operativa.



Gerarchia dei titoli: concessione strumentale all'autorizzazione statale

La concessione demaniale e' titolo STRUMENTALE rispetto all'autorizzazione energetica statale (art. 57 L. 35/2012; art. 46 L. 222/2007; artt. 9-10 D.Lgs. 257/2016). Il D.M. 202/2022 invertirebbe tale gerarchia, subordinando l'atto statale a procedure portuali locali.



Argomento testuale: art. 18 L. 84/1994 si applica alle imprese di cui all'art. 16, c. 3, NON alle infrastrutture energetiche

Art. 16, c. 3 L. 84/1994 individua le imprese che eseguono operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, movimentazione merci e passeggeri). Gli operatori di depositi costieri e terminali GNL non sono imprese di operazioni portuali ex art. 16, c. 3: sono operatori industriali energetici disciplinati dall'art. 52 Cod. Nav. Art. 18 - e il D.M. 202/2022 - non si applicano a loro neppure per espressa lettera di legge.

PROPOSTA 1 - Art. 6, c. 1, lett. f)

Modificare la disposizione per escludere che la determinazione conclusiva della CdS possa produrre l'effetto di variante al PRP per non meglio precisate "necessità di realizzare opere d'urgenza" che potrebbe comprendere procedimenti avviati su istanza di parte privata. In via del tutto subordinate la variante dovrebbe richiedere il consenso espresso di tutti gli enti territoriali competenti, non essendo sufficiente la mera prevalenza delle posizioni ex art. 14-ter, c. 7, L. 241/90.

PROPOSTA 2 - Art. 9, c. 3

"Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle infrastrutture energetiche strategiche di cui all'art. 57 L. n. 35/2012, all'art. 46 L. n. 222/2007 e agli artt. 9 e 10 del D.Lgs. n. 257/2016. Tali infrastrutture rimangono soggette alla normativa di settore e alle competenze delle Amministrazioni statali in materia di politica energetica."

PROPOSTA 3 - Art. 23 (mod. art. 18 L. 84/1994)

Chiarire che art. 18 si applica alle sole imprese ex art. 16, c. 3 L. 84/1994 e non agli operatori di infrastrutture energetiche. Aggiungere: "Le disposizioni del presente articolo e il D.M. 28 dicembre 2022, n. 202 non si applicano alle infrastrutture di cui all'art. 57 L. 35/2012, art. 46 L. 222/2007 e artt. 9-10 D.Lgs. 257/2016 ove la concessione avviene secondo la previsione degli artt. 36 e 52 Cod. Nav.."

Art. 6 c.1, f)	Escludere che un procedimento concessorio di parte produca variante al PRP per supposte necessità d'urgenza. La 'prevalenza' ex art. 14-ter, c. 7, L. 241/90 non e' sufficiente per modificare un piano pubblico territoriale (art. 117 Cost.).
Art. 9 c. 3	Escludere esplicitamente le infrastrutture energetiche strategiche (petrolio: art. 57 L. 35/2012; rigassificatori: art. 46 L. 222/2007; gas/GNL: artt. 9-10 D.Lgs. 257/2016) dall'ambito di competenza di Porti d'Italia S.p.A.
Art. 23 (art. 18)	Chiarire che art. 18 L. 84/1994 si applica alle imprese ex art. 16, c. 3 e non alle infrastrutture energetiche strategiche . Esentare le infrastrutture energetiche dal D.M. 202/2022. Confermare regime artt. 36 e 52 Cod. Nav. con uso esclusivo delle aree e banchine asservite agli impianti.
Coord.	Salvaguardare art. 18, c. 5, L. 84/1994 (stabilimenti ex art. 52 Cod. Nav. fuori dal regime ordinario delle concessioni portuali). Nessuna disposizione del DDL deve tacitamente abrogarlo.

ASSOCOSTIERI e' disponibile a fornire ogni ulteriore elemento conoscitivo utile all'istruttoria della Commissione.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Conf
com



Confcommercio

confrasperto

