

Ill.mo
Ing. **Daniele Pesco**
Presidente
V Commissione Bilancio
Senato della Repubblica

Roma, 27 agosto 2020

Oggetto: Conversione in legge del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia (Atto Senato n. 1925) – Proposta di emendamento

Illustre Presidente,

ASSOCOSTIERI è l'associazione di categoria, aderente a Confcommercio imprese per l'Italia, 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.

Nel settore degli oli minerali, in particolare la nostra rappresentanza si riferisce 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.

Assopetroli – Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio, che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le aziende associate sono presenti sia sul canale "rete", sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Il mercato energetico nazionale, in particolare quello petrolifero, altamente tributario di prodotto dall'estero, viene rifornito, prevalentemente, attraverso le importazioni di materia prima e prodotti finiti, utilizzando la logistica 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.

La logistica energetica nazionale è, infatti, rappresentata dalla logistica primaria costituita da raffinerie, impianti di rigassificazione, depositi costieri e depositi raccordati con scali ferroviari, mentre rappresentano la distribuzione secondaria i depositi commerciali interni e la rete distribuzione carburanti.

Le scriventi associazioni rappresentano la quasi totalità della logistica primaria e secondaria indipendente e tutti gli impianti che aderiscono ad ASSOCOSTIERI rientrano nella definizione di infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi dell'art. 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239.

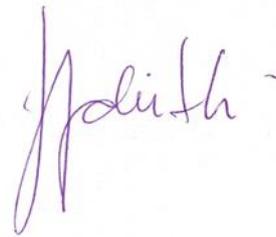
In vista della prossima conversione in legge del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, ci pregiamo sottoporre alla Sua attenzione la nostra proposta emendativa riportata di seguito.

Nella speranza di veder prontamente accolta questa nostra proposta e rimanendo a disposizione per chiarimenti e/o necessità, l'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

ASSOCOSTIERI
Il Direttore Generale
(Avv. Dario Soria)



Assopetroli - Assoenergia
Il Segretario Generale
(Dott. Sebastiano Gallitelli)



Emendamento

ART. 95

(Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la laguna di Venezia)

Commi 24, 25 e 26: eliminare

Motivazione

La proposta consiste nell'eliminazione dei commi 24, 25 e 26 dell'art. 95 del DL n.104/2020, con i quali sono state introdotte disposizioni gravemente penalizzanti per il settore del GPL in Italia e, in particolare, per un'opera infrastrutturale strategica, peraltro già autorizzata e realizzata.

Come riportato anche nella relazione tecnica al decreto legge, sussiste ad oggi un'unica fattispecie astrattamente riconducibile a quella disciplinata dalla lettera b) del comma 24, ovvero il progetto di deposito costiero di Chioggia della società Costa Bioenergie s.r.l., già autorizzato ai sensi degli artt. 57 e 57bis del decreto legge 9 febbraio 2012, n.5, convertito con legge 4 aprile 2012 secondo il procedimento cosiddetto di "autorizzazione unica" con decreto ministeriale del MiSE (d'intesa con il MIT) del 2015.

I commi citati mancano, pertanto, dei criteri di generalità ed astrattezza della legge, trattandosi di fatto di una disposizione di legge ad personam, quindi incostituzionale per violazione dei principi costituzionali ed eurolunitari di uguaglianza e non discriminazione.

Accanto alla mancanza di generalità ed astrattezza della disposizione, da rilevare come essa violi il principio di ragionevolezza che impone di trattare in maniera uguale situazioni simili. Tutto da dimostrare è, infatti, il potenziale pregiudizio per le aree UNESCO derivante dall'impianto di mero stoccaggio (e non già di lavorazione) di GPL rispetto agli impianti di lavorazione, trasporto e gestione degli altri prodotti infiammabili e pericolosi presenti nella laguna veneta o nelle altre aree UNESCO. L'inclusione della laguna tra i beni costituenti patrimonio dell'umanità secondo la convenzione internazionale UNESCO costituisce, infatti, solamente il presupposto (L. 77/2006) per la predisposizione di piani di gestione per attuare forme di valorizzazione culturale dei beni protetti.

Come noto, infatti, l'articolo 41 della Costituzione garantisce la libertà di iniziativa economica purché non in contrasto con sicurezza, libertà e dignità umana. Deliberare per decreto legge la chiusura di un'infrastruttura strategica già autorizzata, con il pretesto di una presunta (ed indefinita) tutela delle aree UNESCO è, di fatto, un actum principii di mero arbitrio politico, peraltro in contraddizione con la legge dello Stato che qualifica il deposito di GPL quale infrastruttura strategica per l'approvvigionamento energetico del Paese.

Un ulteriore aspetto giuridico è la violazione dell'art. 77 della Costituzione quanto ai presupposti di straordinaria necessità ed urgenza che non sembrano ricorrere, considerando il lasso di tempo trascorso dall'ottenimento autorizzazione (risalente al 2015).

La proposta di emendamento avanzata, inoltre, in termini economici permetterebbe di non dover procedere con l'istituzione del fondo di cui al comma 26, che prevede un importo di 29 milioni di euro ripartiti nel triennio 2020-2022 per la copertura degli eventuali indennizzi, che peraltro oltre ad essere manifestamente insufficiente sia relativamente all'entità della spesa sostenuta dall'impresa per la realizzazione dell'opera (che ammonta ad oltre 40 milioni di euro) che ad indennizzare il relativo mancato guadagno, non sarebbe riconducibile direttamente all'emergenza sanitaria da Covid-19, cui i fondi dovrebbero essere invece specificatamente destinati.



Ciò viola, peraltro, l'art 42 della Costituzione, il cosiddetto statuto costituzionale della proprietà, laddove espropria la proprietà privata a fronte di un indennizzo la cui valutazione è rimessa non ad una procedura espropriativa ex lege ma alla valutazione su quanto e quando riconoscere un indennizzo (dagli stanziamenti di bilancio) non adeguato a fronte degli importi sopra descritti.

La norma in questione, tra l'altro, comporta la violazione del principio di legittimo affidamento, poiché la società ha investito gli oltre 40 milioni nell'opera facendo affidamento sulle ottenute autorizzazioni, la cui legittimità è stata anche confermata dalle sentenze del Giudice amministrativo, passate in giudicato.