

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 21/2012: Norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni. C. 5052 Governo (Parere alle Commissioni V e VI) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni</i>)	116
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	123

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/17/UE relativa all'abrogazione di alcune direttive in materia di metrologia. Atto n. 442 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	118
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/20/CE relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. Atto n. 445 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	118

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 29 marzo 2012. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 13.25.

DL 21/2012: Norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni.

C. 5052 Governo.

(Parere alle Commissioni V e VI).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 28 marzo 2012.

Isidoro GOTTARDO (PdL), *relatore*, richiama i contenuti del dibattito svoltosi nella seduta di ieri e ricorda i ristretti tempi di esame cui è tenuta la Commissione. Alla luce della consultazione avuta con il Governo, e attenendosi strettamente alle competenze della XIV Commissione, ritiene opportuno modificare la proposta di parere già formulata, mantenendo le osservazioni già espresse ma trasformando l'osservazione di cui al punto *c)* in una condizione.

La condizione è volta a introdurre nel testo del provvedimento un ulteriore articolo 2-*bis*, che stabilisce che gli schemi di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui agli articoli 1 e 2 sono trasmessi, corredati di una relazione che ne illustri la coerenza con il diritto dell'Unione europea e con la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, alle Camere ai fini dell'acquisizione

del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili di compatibilità con il diritto dell'Unione europea. Decorsi dieci giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in assenza del parere.

L'inserimento della condizione è motivato in primo luogo dal fatto che il Governo non è stato esaustivo in ordine allo stato del contenzioso in corso; non essendovi peraltro un accordo preventivo con la Commissione europea, non è chiaro quale sarà a valutazione della nuova normativa da parte delle istituzioni comunitarie. Inoltre, sulla base di quanto affermato dal rappresentante del Governo, l'Esecutivo avrebbe avuto una interlocuzione con il dicastero della difesa, ma non con gli altri soggetti interessati, ciò che determina notevole incertezza e preoccupazione circa l'impatto del provvedimento sul sistema industriale italiano.

Gianluca PINI (LNP) nell'esprimere apprezzamento per la serietà con la quale l'onorevole Gottardo svolge il proprio ruolo di relatore, deve rilevare come in questo caso i suoi sforzi – operati in una situazione difficile e confusa – si siano rivelati inefficaci, poiché l'attuale formulazione del parere nulla risolve rispetto ai rilievi critici emersi nella seduta di ieri.

Osserva in ogni caso, con riferimento alla richiesta avanzata ieri dallo stesso relatore di svolgere un supplemento istruttorio, che le Commissioni riunite Bilancio e Finanze svolgeranno la prossima settimana una serie di audizioni, che sarebbe stato opportuno attendere prima di esprimersi sul provvedimento. Il testo del decreto-legge, in ogni caso, rischia di subire così tante modifiche da rendere inutile e superato il parere che la XIV si accinge ad deliberare.

Mario PESCANTE, *presidente*, informa i colleghi che in ordine a possibili audizioni potranno deliberare gli uffici di presidenza congiunti delle Commissioni V e VI, convocati nel pomeriggio.

Nicola FORMICHELLA (PdL) nell'attuale situazione di incertezza riterrebbe

opportuno esprimersi nella seduta odierna, salvo poi riconvocarsi per un nuovo parere nel caso in cui le modifiche apportate dalle Commissioni di merito recassero profili rilevanti per le competenze della XIV Commissione.

Isidoro GOTTARDO (PdL), *relatore*, sottolinea il rilievo della proposta di parere formulata, in quanto la condizione ivi recata attribuisce al Parlamento un importante ruolo di controllo, che tuttavia – per la natura dei rapporti con la Commissione europea e per il fatto che l'impatto effettivo del provvedimento sarà chiaro solo tra alcuni mesi – non può essere esercitato nell'immediato. Il termine di soli dieci giorni entro i quali le Commissioni parlamentari devono esprimere il proprio parere sugli schemi di decreto attuativi della nuova legge è stato poi previsto per testimoniare la piena volontà del Parlamento di collaborare con il Governo rispetto alla procedura avviata in sede europea.

Sandro GOZI (PD) giudica condivisibile la nuova proposta di parere formulata dal relatore, distinguendo tra due diverse questioni che sono emerse nel corso dei lavori. La prima è quella che ricade nella responsabilità diretta della XIV Commissione, ovvero la necessità di valutare i profili di compatibilità comunitaria del provvedimento, con particolare riferimento alla procedura di infrazione in corso. Una seconda e distinta questione è quella dei contenuti del decreto-legge e del suo impatto sugli asset strategici del sistema Paese. Oggi la Commissione è chiamata a esprimersi unicamente sul primo dei problemi citati, nella consapevolezza che, sul secondo problema, di merito, ci sarà probabilmente da parte delle Commissioni competenti un supplemento d'indagine. Il Parlamento è dunque garantito nelle sue prerogative, come anche la Commissione Politiche dell'Unione europea che potrà essere riconvocata nei prossimi giorni sulle modifiche al testo eventualmente intervenute e potrà, in una seconda fase, esprimersi sui decreti attuativi che saranno adottati.

Precisato, come già detto nella seduta di ieri, che non vi è mai sicurezza circa la valutazione di un provvedimento da parte della Commissione europea prima di averlo approvato e trasmesso alla Commissione medesima nella sua forma definitiva, rileva la necessità che il Governo fornisca al Parlamento un quadro completo delle vicende relative alla materia della *golden share* a livello europeo, che non si limiti a dare conto della vertenza tra Italia e Commissione europea ma rechi informazioni anche sui contenziosi che coinvolgono altri Stati membri, con particolare riferimento al caso francese. Lo stesso Ministro Moavero, nella seduta di ieri, non ha saputo dare conto dell'esito del contenzioso in corso tra Francia e Commissione europea. Riterrebbe al tal fine opportuno inserire nelle premesse del parere un richiamo in tal senso.

Isidoro GOTTARDO (PdL), *relatore*, condivide la proposta avanzata dal collega Gozi, che rende più compiuta la pronuncia della XIV Commissione e formula quindi una nuova proposta di parere con condizione e osservazioni (*vedi allegato*).

Antonio RAZZI (PT) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere formulata.

Marco MAGGIONI (LNP) esprime il voto convintamente contrario del gruppo della Lega Nord, sia per il metodo seguito nell'adozione del decreto-legge che per i suoi contenuti.

Ritiene che gli obiettivi che il provvedimento si prefigge non saranno raggiunti e, al contrario si metteranno a rischio non tanto e non solo le grandi imprese italiane, ma anche le numerose aziende municipalizzate dei territori, che saranno facile preda delle imprese di altri Stati membri dell'Unione. Non sa se il Governo si sia in tal senso accordato con i più stretti partner europei, ma certamente il segnale che l'Italia dà all'Europa è che la porta è aperta e che d'ora innanzi sarà facile impossessarsi del nostro sistema produttivo.

Mario PESCANTE, *presidente*, ricorda che la XIV Commissione è chiamata unicamente ad esprimersi sui profili di compatibilità delle disposizioni in esame con la normativa dell'Unione europea.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la nuova proposta di parere favorevole con condizione e osservazioni formulata dal relatore.

La seduta termina alle 13.35.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 29 marzo 2012. — Presidenza del presidente Mario PESCANTE.

La seduta comincia alle 13.35.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/17/UE relativa all'abrogazione di alcune direttive in materia di metrologia.

Atto n. 442.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 27 marzo 2012.

Nicola FORMICHELLA (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/20/CE relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

Atto n. 445.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno.

Nicola FORMICHELLA (PdL), *relatore*, illustra i contenuti dello schema di decreto in oggetto, che reca l'attuazione della direttiva 2009/20/CE, che disciplina taluni aspetti degli obblighi cui sono soggetti gli armatori riguardo all'assicurazione per i crediti marittimi. Si tratta, più precisamente, dell'assicurazione obbligatoria degli armatori per le responsabilità derivanti in caso di incidenti alle proprie navi e dell'entità di tale assicurazione.

Lo schema di decreto interviene sui crediti, per danni a persone (morte o lesioni) o a cose, che i passeggeri possono vantare nei confronti dell'armatore in caso di sinistro navale definendo, in linea con quanto previsto dalla direttiva 2009/20/CE, la responsabilità dell'armatore in relazione all'ammontare del risarcimento. Per questa tipologia di incidenti la responsabilità dell'armatore è attualmente fissata, circa l'ammontare dei risarcimenti, dalle norme della Convenzione IMO sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi stipulata nel 1976 (e di cui l'Italia non era parte) e successivamente modificata da un apposito Protocollo firmato a Londra nel 1996 cui l'Italia ha invece aderito con la legge 23 dicembre 2009, n. 201, e che ha quindi reso l'Italia Parte della Convenzione nel testo modificato dal Protocollo.

L'articolo 3 della legge di adesione al Protocollo conteneva la delega al Governo per l'attuazione della Convenzione, ovvero per l'individuazione delle regole volte a disciplinare il procedimento di limitazione della responsabilità che – come per la costituzione e la ripartizione del fondo di limitazione – l'articolo 14 della Convenzione rimetteva alle legislazioni degli Stati. I decreti legislativi avrebbero dovuto essere emanati entro sei mesi dal Governo, ma la delega non è stata esercitata. Nelle more, la direttiva 2009/20/CE ha dettato specifiche regole per quantificare l'ammontare della responsabilità degli armatori e consentire una applicazione più uniforme sul territorio comunitario del Protocollo del 1996.

Lo schema di decreto intende quindi recepire la direttiva, come previsto dalla

legge comunitaria 2010; il 30 gennaio 2012 la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora (procedura n. 2012/0078) per non aver comunicato le misure di recepimento della direttiva 2009/20/CE relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi. Il termine di recepimento era il 1° gennaio 2012.

Sulla stessa materia insistono poi alcune norme del Codice della navigazione, che vengono modificate dallo schema di decreto sia per adeguare l'ordinamento interno alle norme comunitarie che per renderlo conforme a quanto previsto dall'ordinamento internazionale.

Circa il contenuto specifico dello schema di decreto, gli articoli 1 e 2 recano le finalità delle norme e le definizioni, facendo in particolare riferimento alla Convenzione del 1976 come modificata dal Protocollo del 1996.

Lo schema di decreto si applica, come disposto dall'articolo 3 ed in linea con quanto previsto dalla direttiva, alle navi battenti bandiera italiana o estera di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate che entrano nei porti o transitano nelle acque territoriali italiane. Sono escluse dal campo di applicazione le navi militari, le navi da guerra, le navi da guerra ausiliarie o le altre navi di proprietà dello Stato o delle quali lo Stato ha l'esercizio, impiegate, nel momento in cui il credito dovesse sorgere, per servizi governativi non commerciali.

Lo schema di decreto impone all'articolo 6, in linea con l'articolo 4 della direttiva, l'obbligo per le navi, battenti bandiera italiana ed estera e rientranti nel campo di applicazione del decreto, di avere la copertura assicurativa della responsabilità per i crediti marittimi definiti dall'articolo 4, da comprovare attraverso gli appositi certificati che dovranno essere presenti a bordo della nave. L'articolo 6 dello schema fissa altresì l'importo globale della copertura assicurativa per la nave oggetto della copertura, in un ammontare pari, per ciascun evento, alla somma dei limiti fissati nei successivi articoli 7 e 8, espressa in diritti speciali di prelievo

(DSP). I diritti speciali di prelievo (DSP) sono l'unità di conto utilizzata dal Fondo monetario internazionale per le riserve e i pagamenti internazionali e il loro valore si basa su un paniere di diverse divise: il dollaro, l'euro, lo yen giapponese e la sterlina britannica. Al 1° marzo 2012 la quotazione era di 1,164 euro.

L'articolo 7 definisce, in generale, l'entità dei limiti della responsabilità armatoriale ai risarcimenti, quantificandoli in termini di diritti speciali di prelievo e graduandoli in base all'entità della lesione personale ed alla tipologia di danno. I limiti, che si riferiscono ai crediti diversi da quelli dei passeggeri di cui al successivo articolo 8, sono evidentemente più elevati nel caso di morte o lesioni personali e sono pari a 2 milioni di DSP per le navi fino a 2.000 tonnellate di stazza lorda, da elevare ulteriormente, ma in misura decrescente, per ciascuna tonnellata eccedente le 2000. Per quanto riguarda gli altri crediti che si possono vantare nei confronti dell'armatore questi vengono limitati ad 1 milione di DSP per le navi fino a 2.000 tonnellate, da incrementare anche in questo caso per ogni tonnellata eccedente le 2.000.

L'articolo 8 fissa invece il limite della responsabilità dell'armatore in relazione a ciascun singolo evento, per la morte o le lesioni personali riportate dai passeggeri della nave, in misura pari a 175.000 DSP, moltiplicati per il numero dei passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare. Sommando quindi tale importo a quello generale previsto dall'articolo 7 e basato sul tonnellaggio della nave e sul tipo di danno, si ottiene l'ammontare massimo della responsabilità dell'armatore per il caso di sinistro. Questi limiti sono in linea con i limiti fissati dalla Convenzione, come modificata dal protocollo del 1996.

Ricorda che la Convenzione IMO sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, fatta nel 1976 ed entrata in vigore nel 1986, consente ai proprietari delle navi ed agli addetti al recupero di limitare la loro responsabilità in caso di rivendicazioni relative ad incidenti che abbiano causato danni personali

(morte o lesioni) o che abbiano danneggiato cose. L'ammontare dei limiti di responsabilità sono espressi in termini di Unità di conto, ognuna delle quali equivale ad un DSP (diritto speciale di prelievo).

La Convenzione di Londra non è mai stata firmata dall'Italia che, come detto, ha tuttavia ritenuto di aderire al successivo Protocollo adottato a Londra il 2 maggio 1996, ed entrato in vigore il 13 maggio 2004, con legge 23 dicembre 2009, n. 201. Il Protocollo del 1996 ha incrementato significativamente rispetto al passato le compensazioni da corrispondere in caso di incidente ed ha introdotto una procedura di accettazione tacita per l'aggiornamento degli importi di tali compensazioni. In particolare ha stabilito che il limite di responsabilità per la perdita della vita o per lesioni, se derivanti da navi non superiori alle 2000 tonnellate, è di 2 milioni di Unità di conto. Per navi di tonnellaggio superiore è previsto un aumento anche dei limiti di responsabilità, fino a prevedere, per ciascuna tonnellata eccedente le 70.000, 400 Unità di conto oltre ai 2 milioni di base. Inoltre, l'articolo 3 ha stabilito che i limiti di responsabilità per rivendicazioni relative a danneggiamenti di proprietà causati da navi non eccedenti le 2000 tonnellate è di 1 milione di Unità di conto. Analogamente, sono previsti aumenti dei limiti con l'aumento del tonnellaggio delle navi.

Per quanto riguarda il limite per i crediti dei passeggeri, l'articolo 4 ha elevato da 46.666 a 175.000 Unità di conto (moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare) il limite della responsabilità del proprietario della nave per i crediti derivanti da un singolo evento e relativi alla morte o a lesioni personali arrecate ai passeggeri della nave.

Per quanto riguarda la tipologia di crediti a cui si riferisce l'assicurazione della responsabilità armatoriale, questi sono elencati nell'articolo 4 dello schema. Si tratta dei seguenti: crediti relativi a morte e lesioni personali dei passeggeri e a danni ai loro beni, che si verifichino a bordo o in connessione con le operazioni

di salvataggio, comprendendovi anche i danni ad opere portuali ai bacini ed ai canali navigabili ed agli ausili alla navigazione; crediti per i danni derivanti da ritardi nel trasporto, sia del carico che dei passeggeri con il loro bagaglio; crediti relativi al recupero, alla rimozione, alla demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia a bordo della nave; crediti per la rimozione, distruzione o per rendere inoffensivo il carico della nave; crediti fatti valere, da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi per evitare le conseguenze dannose degli eventi.

Sono espressamente esclusi dall'assicurazione, in base all'articolo 5, e come previsto da specifiche norme convenzionali cui la norma espressamente rinvia, i crediti relativi alle operazioni di salvataggio, quelli per danni da idrocarburi, quelli per danni nucleari o per navi a propulsione nucleare, nonché i crediti da parte dei preposti dall'armatore o del soccorritore con compiti connessi alla nave o alle operazioni di salvataggio, anche nei confronti dei loro eredi o aventi diritto.

Per quanto riguarda i certificati di assicurazione, i quali come detto devono essere obbligatoriamente a bordo della nave in base all'articolo 6, lo schema ne stabilisce all'articolo 10 il contenuto informativo, in conformità all'articolo 6 della direttiva e prevede l'obbligo di trasmetterli alle autorità marittime per l'espletamento dei controlli di approdo in formato cartaceo o elettronico.

L'articolo 11 reca le sanzioni, prevedendo l'assunzione delle misure di fermo o di espulsione della nave in caso di violazione degli obblighi del decreto e rinviando alla specifica disciplina dettata dal decreto legislativo n. 53 del 2011, in materia di sicurezza delle navi che approdano nei porti comunitari. Tale decreto legislativo, che ha recepito la direttiva 2009/16/CE, reca in particolare agli articoli da 22 a 24 le norme sull'accertamento delle deficienze ed il fermo della nave, sugli sviluppo dell'attività ispettiva e le

conseguenze del fermo nonché sul divieto di accesso ai porti. La norma prevede inoltre l'applicazione della sanzione pecuniaria, da applicarsi nella misura di cui all'articolo 29, comma 1 del decreto n. 53, quindi nella misura da duecentocinquanta euro a millecinquecento euro.

Ricorda infine che la direttiva 2009/20/CE prevede all'articolo 5 che ciascuno Stato membro provveda affinché ogni ispezione di una nave in un porto soggetto alla sua giurisdizione includa la verifica della presenza a bordo del certificato di assicurazione e che se il certificato non è a bordo e fatta salva la direttiva 2009/16/CE, che prevede il fermo delle navi quando sono in gioco questioni di sicurezza, l'autorità competente possa emanare nei confronti della nave un ordine di espulsione, il quale è notificato alla Commissione, agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato. In conseguenza dell'emanazione di tale ordine di espulsione, ciascuno Stato membro rifiuta l'accesso di detta nave ai suoi porti fino alla notificazione del certificato da parte dell'armatore. In relazione all'obbligo di stipulare l'assicurazione la direttiva prevede che gli Stati membri stabiliscano il sistema di sanzioni e che le sanzioni siano efficaci, proporzionate e dissuasive.

L'articolo 12 infine dispone il coordinamento delle disposizioni dello schema con la legislazione vigente, in particolare con l'articolo 275 del Codice della navigazione che prevede una specifica limitazione del debito dell'armatore. La norma viene modificata dall'articolo 12 limitandone l'applicazione alle navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate, le quali non rientrano nel campo di applicazione delle disposizioni del presente schema di decreto. L'articolo 275 prevede la limitazione, eccetto i casi di dolo e colpa grave, per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio. In tali ipotesi, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Sulla somma

alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore. Le norme relative alla disciplina della procedura di limitazione davanti al tribunale competente (ricorso, sentenza di apertura della limitazione, effetti del procedimento sui debiti pecuniari, improcedibilità di atti esecutivi in corso, opposizioni dei creditori, eccetera) sono dettate dagli artt. 621 e seguenti del codice della navigazione.

La norma fa poi salve le specifiche disposizioni delle Convenzioni internazionali sulla responsabilità civile per inqui-

namento da idrocarburi e da combustibile delle navi ed il Regolamento CE n. 392/2009 sulla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare. Non sono infine applicabili le norme del Codice della navigazione sull'assicurazione per responsabilità di cui agli articoli 514 (Rischio putativo), 527 sul ricorso di terzi danneggiati da urto e 538, sul calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per ricorso di terzi.

Mario PESCANTE, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.45.

ALLEGATO

DL 21/2012: Norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni (C. 5052 Governo).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

esaminato il disegno di legge C. 5052 Governo: «DL 21/2012: Norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni»;

ricordato che la Corte di giustizia delle Comunità europee, con sentenza del 26 marzo 2009, ha condannato l'Italia per le disposizioni dell'articolo 1, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 giugno 2004, recante definizione dei criteri di esercizio dei poteri speciali;

evidenziato che, in particolare, la Corte ha riconosciuto che la libertà di stabilimento e la libera circolazione dei capitali possono essere limitate da provvedimenti nazionali giustificati in base agli articoli 43 e 56 del Trattato istitutivo della Comunità europea (ora, rispettivamente, articoli 49 e 63 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea: si tratta degli articoli che stabiliscono proprio i principi della libertà di stabilimento e della libera circolazione dei capitali) o da ragioni imperative di interesse generale, ma soltanto qualora le limitazioni siano proporzionate all'obiettivo perseguito e non esista una normativa europea di armonizzazione che indichi i provvedimenti necessari per garantire la tutela degli interessi fondamentali dello Stato;

rilevato che il 24 novembre 2011 la Commissione europea ha deliberato di presentare, nell'ambito della procedura di infrazione n. 2009/2255, un nuovo ricorso alla Corte di Giustizia dell'UE contro l'Italia in quanto ritiene che alcune disposizioni della normativa italiana, che conferisce poteri speciali allo Stato nelle società privatizzate operanti in settori strategici come le telecomunicazioni e l'energia, siano incompatibili con gli articoli 63 e 49 del Trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE) riguardanti rispettivamente la libera circolazione dei capitali e il diritto di stabilimento;

evidenziato che il ricorso, tuttavia, non risulta ancora depositato in quanto la Commissione europea, in base a contatti informali con il Governo italiano, avrebbe preso atto dell'impegno a conformare a breve la normativa nazionale al diritto dell'UE, rimandando pertanto l'effettiva presentazione del ricorso alla Corte;

ricordato che nel precedente parere motivato del 16 febbraio 2011 la Commissione europea ha indicato tra le disposizioni italiane oggetto di censura anche i commi da 228 a 231 dell'articolo 4 della legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria per il 2004);

osservato, ai fini di una adeguata valutazione della idoneità delle disposizioni di cui al provvedimento in esame a risolvere le contestazioni avanzate dalla Commissione europea, che sarebbe stato necessario che il Governo trasmettesse, in

conformità all'articolo 15-*bis*, comma 3-*bis* della legge n. 11 del 2005, informazioni e documenti rilevanti al riguardo;

rilevata, infine, l'esigenza di acquisire da parte del Governo compiuti elementi di informazione sullo stato delle procedure d'infrazione avviate dalla Commissione europea sulla stessa materia nei confronti di altri Stati membri dell'Unione;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

provvedano le Commissioni di merito, dopo l'articolo 2, ad aggiungere il seguente:

«ART. 2-*bis*.

1. Gli schemi di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui agli articoli 1 e 2 sono trasmessi, corredati di una relazione che ne illustri la coerenza con il diritto dell'Unione europea e con la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili di compatibilità con

il diritto dell'Unione europea. Decorsi dieci giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in assenza del parere »;

e con le seguenti osservazioni:

a) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, all'articolo 1, comma 1, alinea, di inserire dopo le parole: « possono essere esercitati » le parole: « in assenza di normativa armonizzata dell'Unione europea » e di aggiungere, in fine, le parole: « e nei limiti di un'azione che risulti proporzionata all'obiettivo di tutelare ragioni imperative di interesse generale »;

b) valutino le Commissioni di merito l'opportunità, all'articolo 2, comma 3, di aggiungere, dopo le parole: « che diano luogo » le parole: « in assenza di una normativa armonizzata dell'Unione europea » ed alla fine del comma le parole: « nei limiti di un'azione che risulti proporzionata all'obiettivo di tutelare ragioni imperative di interesse generale »;

c) valutino le Commissioni di merito l'opportunità di inserire nel testo disposizioni di coordinamento con l'articolo 4, commi da 228 a 231 della legge n. 350 del 2003 o, in alternativa, di inserire tali disposizioni tra le disposizioni abrogate ai sensi dell'articolo 3.