



Individuazione degli attivi di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni

Atto del Governo 220

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto	220	
Titolo:	Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante regolamento per l'individuazione degli attivi di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni	
Norma di delega:	Articolo 2, comma 1, del decreto legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56	
	Senato	Camera
Date:		
annuncio	18/11/2020	18/11/2020
assegnazione	18/11/2020	18/11/2020
termine per l'espressione del parere	18/12/2020	18/12/2020
Commissione competente	8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni), 10 ^a (Industria, commercio, turismo)	IX Trasporti e X Attività produttive
Rilievi di altre Commissioni		XIV Politiche dell'Unione europea; V Bilancio

Presupposti normativi

Lo schema di decreto in esame ([A.G. 220](#)) **individua le reti e gli impianti**, ivi compresi quelli necessari ad assicurare l'approvvigionamento minimo e l'operatività dei servizi pubblici essenziali, **i beni e i rapporti di rilevanza strategica per l'interesse nazionale nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni**, ai fini dell'esercizio da parte del Governo dei cd. **poteri speciali** (*golden power* - la tipologia di atti od operazioni all'interno di un medesimo gruppo ai quali non si applica la relativa disciplina).

Si intende così dare attuazione dell'articolo 2, comma 1 del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, come modificato dall'articolo 4-*bis*, comma 1, lettera c), del decreto-legge 21 settembre 2019, n. 105, ai sensi del quale **l'individuazione dei beni e degli asset** su cui è possibile l'esercizio dei poteri speciali nei predetti settori è **affidata a uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, del Ministro dello sviluppo economico e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e con i Ministri competenti per settore, anche in deroga all'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400 e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti (reso entro trenta giorni, decorsi i quali i decreti possono comunque essere adottati).

In particolare, il predetto articolo 4-*bis* del decreto-legge n. 105 del 2019 ha innovato la previsione dell'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012 con riguardo alla forma dello strumento normativo, ora individuata in quella del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in luogo del decreto del Presidente della Repubblica. In attuazione del previgente articolo 2 è stato emanato il D.P.R. 25 marzo 2014, n. 85, recante il regolamento per l'individuazione degli attivi di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni e successivamente il D.P.R. 25 marzo 2014, n. 86 che individua le procedure per l'attivazione dei poteri speciali.

L'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012, nell'attuale formulazione, dispone inoltre che i decreti di individuazione degli *asset* strategici siano aggiornati almeno ogni tre anni.

Ai sensi del comma 4 dell'articolo 4-*bis* del decreto-legge n. 105 del 2019, dunque, l'entrata in vigore della disciplina secondaria in commento fa sì che cessi di avere efficacia il decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85.

Contenuto

Lo schema di regolamento consta di 4 articoli che disciplinano, ai fini dell'esercizio dei poteri speciali di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012: l'individuazione degli attivi di rilevanza strategica nel settore energetico (articolo 1), nel settore dei trasporti (articolo 2), nel settore comunicazioni (articolo 3) e l'ambito di applicazione della disciplina dei poteri speciali (articolo 4).

Introduzione: la funzione e l'esercizio dei "poteri speciali"

Allo scopo di salvaguardare gli assetti proprietari delle società operanti in settori reputati strategici e di interesse nazionale, il legislatore ha organicamente disciplinato, con il decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21 - successivamente modificato nel tempo - la materia dei **poteri speciali** esercitabili dallo Stato (sostanzialmente il Governo), anche per aderire alle indicazioni e alle censure sollevate in sede europea.

Per mezzo del **decreto-legge n. 21 del 2012** sono stati definiti, anche mediante il rinvio ad atti di normazione secondaria, l'ambito oggettivo e soggettivo, la tipologia, le condizioni e le procedure di esercizio dei suddetti poteri speciali.

Si tratta in particolare di poteri esercitabili nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, **nonché in taluni ambiti di attività definiti di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni (articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012).**

Per poteri speciali (*golden power*) si intendono, tra gli altri, la facoltà di **dettare specifiche condizioni all'acquisto di partecipazioni**, di **porre il veto** all'adozione di determinate **delibere societarie** e di **opporsi all'acquisto di partecipazioni**. L'obiettivo del decreto-legge n. 21 è stato quello di rendere compatibile con il diritto europeo la disciplina nazionale dei poteri speciali del Governo, che si ricollega agli istituti della *golden share* e dell'*action spécifique* – previsti rispettivamente nell'ordinamento inglese e francese - e che in precedenza era già stata oggetto di censure sollevate dalla Commissione europea e di una pronuncia di condanna da parte della Corte di giustizia UE. Per definire i criteri di compatibilità comunitaria della disciplina dei poteri speciali, la Commissione europea ha adottato una apposita [Comunicazione](#), nella quale ha chiarito che l'esercizio di tali poteri deve comunque essere attuato **senza discriminazioni** ed è ammesso se si fonda su criteri obiettivi, stabili e resi pubblici e se è giustificato da **motivi imperiosi di interesse generale**. Riguardo agli specifici settori di intervento, la Commissione ha ammesso un regime particolare per gli investitori di un altro Stato membro, qualora esso sia giustificato da motivi di ordine pubblico, di pubblica sicurezza e di sanità pubblica purché, conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, sia esclusa qualsiasi interpretazione che poggi su considerazioni di ordine economico.

La disciplina del *golden power* ha subito numerose modifiche nel corso del tempo. In sintesi:

- il decreto-legge n.148 del 2017 ha modificato ed esteso la disciplina dell'esercizio dei poteri speciali nel Governo con riferimento al **governance** di società considerate strategiche, ampliando anche i settori ai quali i poteri speciali risultano applicabili (energia, trasporti, comunicazioni, nonché al settore della c.d. alta intensità tecnologica);
- il decreto-legge n. 22 del 2019 ha introdotto disposizioni specifiche in tema di poteri speciali inerenti le **reti di telecomunicazione elettronica a banda larga** con tecnologia di "quinta generazione" (5G). Si qualificano i servizi di comunicazione elettronica a banda larga basati sulla tecnologia 5G quali attività di rilevanza strategica per il sistema di difesa e sicurezza nazionale, ai fini dell'esercizio dei poteri speciali;
- il decreto-legge n. 64 del 2019 ha ulteriormente modificato le norme in materia di poteri speciali sugli **assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni**. Il Consiglio dei ministri, nella riunione del 5 settembre 2019, ha deliberato l'esercizio dei poteri speciali ai sensi di tale provvedimento, con riferimento ad alcune operazioni riguardanti le comunicazioni elettroniche basate sulla **tecnologia 5G** e l'acquisizione di componenti ad alta intensità tecnologica. Tuttavia, alla luce della mancata conversione in legge, l'atto è decaduto il 9 settembre 2019. Si segnala inoltre che, nel corso dell'esame parlamentare del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 75 del 2019 è stato approvato un emendamento al medesimo disegno di legge con il quale si prevede la sanatoria degli effetti del decreto-legge n. 64 del 2019. Nel corso dell'esame parlamentare del decreto-legge n. 105 del 2019, i contenuti del decreto-legge n. 64 del 2019 sono stati parzialmente ripresi;
- il decreto-legge n. 105 del 2019 (articolo 4-*bis*) ha previsto l'introduzione di ulteriori circostanze che il Governo può tenere in considerazione, per l'esercizio dei poteri speciali, nel caso in cui l'acquirente di partecipazioni rilevanti sia un **soggetto esterno all'Unione europea**; ha consentito l'aggiornamento dei regolamenti che individuano gli attivi di rilevanza strategica tramite decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, semplificando la procedura per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti; ha disciplinato la **notifica** riguardante delibere, atti e operazioni relativi a specifici asset di rilevanza strategica per l'interesse nazionale nei settori dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, in presenza di condizioni particolari relative alla provenienza dell'acquirente ovvero agli effetti delle operazioni compiute;

il decreto-legge n. 23 del 2020 (articolo 15-17), in relazione all'emergenza da COVID-19, ha modificato in più punti la disciplina dei poteri speciali, tra l'altro ampliando la portata dei relativi obblighi con riferimento al **settore medicale e sanitario**, per quanto riguarda la produzione, l'importazione e distribuzione all'ingrosso di dispositivi medicali, medico chirurgici e di protezione individuale.

Per ulteriori informazioni sulla disciplina dei poteri speciali, si rinvia al relativo [focus](#) sul sito della documentazione parlamentare.

Gli attivi di rilevanza strategica nel settore energetico (art. 1)

L'articolo 1 del decreto individua "gli attivi" (*lo stesso termine è già usato dal DPR n. 85 del 2014, dovrebbe ricomprendere reti, impianti, infrastrutture, beni*) **di rilevanza strategica per il sistema energetico nazionale** nelle reti energetiche di interesse nazionale e nei relativi rapporti convenzionali, come specificati di seguito:

a) rete nazionale di trasporto del gas naturale e le relative stazioni di compressione e centri di dispacciamento, come individuata ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, e dagli impianti di stoccaggio del gas;

b) infrastrutture di approvvigionamento di energia elettrica e gas da altri Stati, compresi gli impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) *onshore* e *offshore*;

c) rete nazionale di trasmissione dell'energia elettrica e relativi impianti di controllo e dispacciamento;

d) le attività di gestione e gli immobili fondamentali connessi all'utilizzo delle reti e infrastrutture di cui alle precedenti lettere.

Rispetto all'omologo articolo del [decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85](#), che verrebbe abrogato, sono stati inclusi anche gli immobili fondamentali connessi all'utilizzo delle reti e infrastrutture strategiche, come individuati in considerazione dell'evidente nesso di stretta funzionalità.

Si può pertanto dire che rimane confermato l'impianto normativo preesistente.

Si ricorda che l'**articolo 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164** ("Attuazione della direttiva n. 98/30/CE recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale") definisce la **rete nazionale di gasdotti e la rete di trasporto regionale**.

Per **rete nazionale di gasdotti** si intende la rete costituita dai gasdotti ricadenti in mare, dai gasdotti di importazione ed esportazione e relative linee collegate necessarie al loro funzionamento, dai gasdotti interregionali, dai gasdotti collegati agli stoccaggi, nonché dai gasdotti funzionali direttamente e indirettamente al sistema nazionale del gas.

La rete nazionale di gasdotti, inclusi i servizi accessori connessi, è individuata e aggiornata con decreto del Ministro dello sviluppo economico (da ultimo è stata aggiornata con [DM 28 gennaio 2013](#)).

L'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n. 93 del 2011 prevede che il Gestore della rete (SNAM^[1]) trasmetta annualmente all'ARERA e al MISE il piano decennale di sviluppo della rete, che contiene misure efficaci atte a garantire l'adeguatezza del sistema e la sicurezza di approvvigionamento, tenendo conto anche dell'economicità degli investimenti e della tutela dell'ambiente. L'ARERA svolge una consultazione degli utenti della rete, che viene resa pubblica. Per la consultazione del [Piano per il 2020](#), si rinvia al sito istituzionale della ARERA. La stessa ARERA con [delibera 11 giugno 2019 230/2019/R/gas](#) ha approvato i "Criteri applicativi della metodologia di analisi costi-benefici per gli interventi di sviluppo della rete di trasporto di gas naturale".

Sull'aspetto della sicurezza degli approvvigionamenti, si rinvia all'[Atto del Governo n. 200](#) ("Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2017/1938, concernente misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di gas e che abroga il regolamento (UE) n. 994/2010"), attualmente all'esame delle Camere.

Snam Rete Gas svolge l'attività di trasporto e dispacciamento di gas naturale avvalendosi di un sistema integrato di infrastrutture formato da oltre 32.600 chilometri di metanodotti (composta dalla rete nazionale per 9.600 chilometri e dalla rete di trasporto regionale per 23.000 chilometri), un centro di dispacciamento, 8 distretti, 55 centri e 13 impianti di compressione. Grazie a una piattaforma informatica sviluppata e resa disponibile, gli utenti che utilizzano i servizi di trasporto hanno la possibilità di effettuare cessioni e scambi di gas presso un Punto di scambio virtuale (PSV) della rete nazionale.

Alla **determinazione dell'ambito della rete elettrica di trasmissione nazionale** si procede con i progressivi aggiornamenti del **Decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 25 giugno 1999** (l'ultimo aggiornamento è stato disposto con decreto del Ministro dello Sviluppo economico 21 marzo 2019).

A sua volta, l'ARERA ha adottato una [delibera](#) per definire i "Requisiti minimi per la predisposizione del piano decennale di sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale"

Ogni anno Terna predispose e presenta al Ministero dello sviluppo economico per l'approvazione un [Piano di Sviluppo](#), con orizzonte decennale. Il processo di pianificazione della RTN si basa sull'analisi degli scenari

energetici ed economici di medio e lungo termine con riferimento sia all'andamento della domanda e dell'offerta che alle variazioni del quadro normativo. In questa ottica, da un lato è fondamentale rafforzare le interconnessioni con l'estero, con l'obiettivo di aumentare la capacità di scambio transfrontaliera e di facilitare la progressiva integrazione dei mercati europei, dall'altro migliorare le connessioni fra le diverse zone del mercato italiano.

Il Piano di sviluppo infatti chiarisce che la pianificazione della rete "si inserisce nel processo più ampio di pianificazione della rete di trasmissione a livello europeo, per il quale è sempre più necessario garantire la coerenza complessiva dei singoli piani di sviluppo e tener conto del progressivo processo di integrazione dei mercati europei".

La consistenza complessiva della rete di trasmissione nazionale viene quantificata in più di 66.000 chilometri di linee per l'alta tensione e centinaia di stazioni di trasformazione dislocate su tutto il territorio italiano[2].

Si segnala che nell'ultima [Relazione concernente l'attività svolta sulla base dei 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 \(anno 2019\)](#), trasmessa alle Camere il 22 giugno 2020[3], viene evidenziato (a pag. 28) un caso di intervento per la tutela di interessi nazionali, relativo all'acquisto dell'intera partecipazione detenuta da Uniper in OLT Offshore LNG Toscana S.p.a. Si tratta del terminale galleggiante "FSRU Toscana" per la rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL)[4]. A tal fine è stato emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 18 aprile 2019, recante imposizione di prescrizioni e condizioni nei confronti delle società acquirenti[5]. Nella relazione si dà anche notizia dell'acquisto del 49 per cento del capitale sociale della proprietà dell'impianto da parte di SNAM.

La medesima Relazione dà altresì conto dei casi in cui il Governo non ha ritenuto di esercitare i poteri speciali, tra i quali si cita il caso dell'acquisizione della divisione Reti Elettriche (*Power Grids*) di ABB da parte di Hitachi. Pur avendo escluso l'esercizio dei poteri speciali, il Governo ha avanzato alle società coinvolte la raccomandazione a continuare ad operare in Italia.

Un'altra operazione di rilievo riguarda l'assegnazione in garanzia di attivi strategici per la realizzazione dell'infrastruttura di interconnessione Italia-Montenegro.

[1] Oltre a Snam Rete Gas l'attività di trasporto del gas naturale è svolta in Italia da altre otto imprese.

[2] [Indicazione](#) tratta dal sito internet di Terna.

[3] Doc. LXV n. 2

[4] In Italia sono inoltre presenti tre terminali di GNL collegati alla rete nazionale: il terminale GNL Italia di Panigaglia, con una capacità di 3,5 miliardi di metri cubi/anno; il terminale off-shore Adriatic LNG di Rovigo, con una capacità di 8 miliardi di metri cubi/anno; il terminale off-shore OLT di Livorno, con una capacità di 3,75 miliardi di metri cubi/anno.

[5] Del decreto è stato dato annuncio nella seduta dell'Assemblea del 2 maggio 2019

Gli attivi di rilevanza strategica nel settore trasporti (art. 2)

L'**articolo 2, comma 1**, precisa che, ai fini dell'esercizio dei poteri speciali, le reti e gli impianti di rilevanza strategica **per il settore dei trasporti** sono le **grandi reti e gli impianti di interesse nazionale**, destinati anche a garantire i **principali collegamenti transeuropei**, e i relativi **rapporti convenzionali** individuati secondo le disposizioni del comma 2.

Il **comma 2** indica che tali attivi sono in particolare:

- a) i porti di interesse nazionale;
- b) gli aeroporti di interesse nazionale;
- c) gli spaziorporti nazionali;
- d) la rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee;
- e) gli interporti di rilievo nazionale;
- f) le reti stradali e autostradali di interesse nazionale.

Il Regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 2014, per l'individuazione degli attivi di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni, a norma dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, indica, all'articolo 2, avente oggetto identico alla disposizione in commento indica tra gli attivi esclusivamente: a) porti di interesse nazionale; b) aeroporti di interesse nazionale; c) rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee. Rispetto al citato decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 2014 nella nuova disposizione sono quindi inseriti: gli spaziorporti nazionali, gli interporti di rilievo nazionale e le reti stradali e autostradali di interesse nazionale.

In proposito, come peraltro già segnalato nella XVII legislatura in merito alla formulazione dello schema di decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 2014 (A.G. 40) la definizione dei beni e degli impianti di cui al comma 1 non appare determinata con esattezza. Andrebbe valutata l'opportunità di definire in un apposito allegato al presente atto, anche facendo eventualmente riferimento ad atti normativi nazionali o europei che

li elenchino in maniera puntuale, tali beni e impianti anche in considerazione del fatto che la formulazione della disposizione sembra fare riferimento a un insieme di strutture più ristretto rispetto a quello dei collegamenti transeuropei (laddove si fa riferimento ai "principali collegamenti transeuropei" e non a tutti), senza indicarne però l'esatta delimitazione.

Con riferimento ai **porti di interesse nazionale (lettera a)** l'articolo 4 della legge n.84 del 1994 classifica i porti marittimi secondo le seguenti categorie e classi: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale. Si precisa inoltre che i porti **sede di Autorità di sistema portuale** appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.

Si ricorda a questo proposito che i **porti** facenti parte di **Autorità di sistema portuale** sono indicati [nell'allegato A della legge n. 84 del 1994](#).

L'[allegato II al Regolamento \(UE\) 1315 del 2013](#) indica inoltre i **porti marittimi (ed interni) appartenenti alla rete centrale e globale** dell'Unione europea.

Nella **tabella 1 riportata nel successivo paragrafo** sono indicati i porti marittimi facenti parte delle Autorità di sistema portuale nonché la loro appartenenza alla Rete globale e centrale indicata nel Regolamento UE 1315 del 2013.

Con riferimento ai **porti interni** il citato Regolamento UE indica i porti di Mantova, Cremona, Ravenna, Venezia e Trieste come appartenenti alla rete centrale e i porti di Chioggia, Milano, Porto Levante, Porto Nogaro, Rovigo e Monfalcone come appartenenti alla rete globale.

Per quanto riguarda gli **aeroporti di interesse nazionale (lettera b)** il Piano nazionale degli aeroporti, entrato in vigore dall'1 gennaio 2016, è stato adottato con il [decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 15 settembre 2015](#), come disposto dall'articolo 698 del codice della navigazione. Il piano prevede la distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e aeroporti regionali e classifica come "**aeroporti di interesse nazionale**" **38 aeroporti**, suddivisi in **10 bacini territoriali** di traffico. Tra questi, **12 aeroporti** sono qualificati **aeroporti di particolare rilevanza strategica**.

Le aree ed i corrispondenti aeroporti sono i seguenti:

- Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo;
- Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste;
- Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (con gestione unica), Rimini, Parma, Ancona;
- Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara;
- Area Campania: Napoli, Salerno;
- Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto;
- Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone;
- Area Sicilia orientale: Catania, Comiso;
- Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa;
- Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.

Gli "**aeroporti che rivestono particolare rilevanza strategica**" sono: **Milano Malpensa, Torino, Venezia, Bologna, Firenze/Pisa, Roma Fiumicino, Napoli, Bari, Lamezia Terme, Catania, Palermo, Cagliari**.

Il piano individua poi anche gli aeroporti che rivestono il ruolo di "**gate intercontinentali**": **Roma Fiumicino**, quale "primario hub internazionale", **Milano Malpensa e Venezia**.

Per gli aeroporti non di interesse nazionale l'articolo 5 del decreto legislativo n.85 del 2010 ne aveva già disposto il trasferimento al demanio regionale.

Con riferimento agli "**spazioporti nazionali**" (**lettera c**) la relazione illustrativa precisa che "Lo spazioporto è un'infrastruttura strategica necessaria per effettuare operazioni di trasporto suborbitale e per l'accesso allo spazio, volta a garantire anche lo sviluppo sostenibile del settore dei voli suborbitali commerciali (...). Lo spazioporto di Taranto Grottaglie è già identificato quale infrastruttura strategica nazionale ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 250 del 9 maggio 2018".

Per quanto concerne la **rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee (lettera d)**, si ricorda che il [Regolamento \(UE\) 1315 del 2013](#) individua **quattro corridoi di interesse per l'Italia** (Baltico-Adriatico; Mediterraneo; scandinavo-mediterraneo; Reno-Alpi).

CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO: il corridoio Baltico-Adriatico attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale. Il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna.

CORRIDOIO MEDITERRANEO: il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi e toccando

la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Torino-Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača.

CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO: il corridoio scandinavo-mediterraneo attraversa il Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. Il corridoio attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta.

CORRIDOIO RENO-ALPI: il corridoio Reno-Alpi attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerato di Milano. Il tratto italiano del corridoio comprende i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il "terzo valico alpino dei Giovi" della linea AV/AC Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati al nuovo tunnel di base del Gottardo situato interamente in territorio svizzero.

Con riguardo agli "interporti di rilievo nazionale" (**lettera e**) si ricorda che l'articolo 2 della legge n. 240 del 1990 fa riferimento al piano generale dei trasporti (D.P.C.M. 10 aprile 1986) e ai successivi aggiornamenti ed è stato attribuito al CIPE il compito di elaborare un piano quinquennale per l'indicazione degli interporti, su cui è stato previsto il parere delle competenti Commissioni parlamentari. (Il compito era in realtà attribuito, nel testo originario dalla legge, al Comitato dei ministri previsto dall'articolo 2 della legge n. 245/1984 per la predisposizione del piano generale dei trasporti, ma la competenza è successivamente passata al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, CIPET, e quindi, a seguito della soppressione di quest'ultimo con l'articolo 1, comma 21, della legge n. 537/1993, al CIPE. Del Piano quinquennale era altresì prevista l'abrogazione dall'entrata in vigore del decreto legislativo che avrebbe dovuto completare la rete interportuale nazionale, previsto dall'art. 24 della legge n. 57/2001, ma tale delega non è stata esercitata).

Con la **delibera CIPE 7 aprile 1993**, (Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993), sono state definite le caratteristiche che un interporto deve possedere, secondo la definizione dell'art.1 della legge n. 240/1990, affinché sia considerato **di rilevanza nazionale**. Si prevede in particolare che: a) le funzioni e i servizi insediati nell'interporto dovranno corrispondere, fin dalla fase iniziale di messa in servizio dell'impianto, almeno a quelli individuati come minimi nell'elaborato tecnico allegato alla delibera, della quale forma parte integrante, e dovranno essere predisposti, ove possibile, per il funzionamento nell'ambito di una rete logistica nazionale; in particolare occorre che siano previsti gli impianti base per l'esercizio del trasporto combinato e la movimentazione dei *containers*, nonché le sedi degli operatori del trasporto e della logistica, e che siano individuate tutte le aree necessarie alla sosta e alla mobilità dei veicoli stradali e ferroviari; b) le aree sulle quali è programmato l'insediamento dell'interporto dovranno essere libere da vincoli e destinate, negli strumenti urbanistici vigenti del comune interessato (o dei comuni interessati), ad attività terziarie e di servizi o di altre attività comunque compatibili con l'insediamento interportuale; c) l'interporto, nella dimensione proposta, dovrà essere economicamente compatibile con il bacino di traffico di gravitazione, dal punto di vista delle funzioni e dei servizi insediati e dal punto di vista della domanda acquisibile, anche tenendo conto di eventuali altri impianti analoghi presenti o progettati nella stessa zona di gravitazione del traffico: la domanda su cui è dimensionato l'interporto deve essere sufficiente a garantire l'investimento sul piano finanziario ed avere caratteristiche merceologiche specifiche per l'intermodalità; d) l'interporto dovrà essere attrattivo nei confronti degli operatori del settore: dovrà essere quindi prevista la presenza di infrastrutture ferroviarie intermodali della S.p.a. Ferrovie dello Stato o di una partecipata ovvero di altro vettore ferroviario e dovrà essere accertata l'esistenza di spedizionieri e/o vettori disponibili a trasferire la loro attività nell'interporto; e) l'interporto dovrà essere nel piano regionale dei trasporti.

Si ricorda che il [Regolamento \(UE\) 1315 del 2013](#) individua, con riferimento all'Italia, 15 interporti, denominati terminali ferroviario stradali (TFS), rientranti nella rete centrale (Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona) e 12 rientranti nella rete globale (Brescia, Catania, Gallarate, Mantova, Mortara, Orte, Parma-Bianconese di Fontevivo, Pescara-Manoppello, Piacenza, Rivalta Scrivia, Rovigo, Trento).

Per quanto riguarda infine le **reti stradali e autostradali (lettera f)** di interesse nazionale, si ricorda che, secondo quanto riportato nel [Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - Anni 2018-2019](#), al 31 dicembre 2018 l'estensione "della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era pari a km 165.992, così ripartiti: autostrade km 6.966, incluse quelle in gestione ANAS; altre strade di interesse nazionale km 23.335; strade regionali e provinciali km 135.691".

Nella stessa pubblicazione viene inoltre ricordato che è "tuttora in atto la ripartizione e l'attribuzione giuridica di molte tra le principali strade italiane fra statali (ora denominate "di interesse nazionale", unitamente alle autostrade), regionali, provinciali e comunali. Questo in conseguenza dell'assetto giuridico/amministrativo, disposto dal Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112, che ha interessato la rete viaria nazionale". Per un approfondimento relativo a tale processo di trasferimento si rinvia al [dossier sugli del governo nn. 91 e 92](#) (schemi di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recanti revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regioni Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto).

I porti marittimi compresi nelle Autorità di sistema portuale e l'appartenenza alle reti europee centrale e globale

Tabella 1: Autorità di Sistema Portuale e relativi porti marittimi

(In grassetto sono evidenziati i porti sede delle Autorità di Sistema portuale)

	Porti che ne fanno parte	Porti core e relativi Corridoi ex Reg. n. 1315/2013	Porti comprehensive ("rete globale")
Mare Ligure occidentale	Genova, Savona, Vado Ligure	Genova (Corridoio Reno-Alpi)	Savona-Vado
Mare Ligure orientale	La Spezia, Marina di Carrara	La Spezia (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Marina di Carrara
Mar Tirreno settentrionale	Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia	Livorno (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Piombino, Portoferraio
Mar Tirreno centro-settentrionale	Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta		Civitavecchia , Fiumicino, Gaeta
Mar Tirreno centrale	Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia	Napoli (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Salerno
Mari Tirreno meridionale e Ionio	Gioia Tauro, Crotona (patto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia,	Gioia Tauro (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	
Sistema portuale dello Stretto	Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria		Messina , Milazzo, Reggio Calabria
Mare di Sardegna	Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuro-Portovesme, S.ta Teresa di Gallura (solo banchina commerciale),	Cagliari -Porto Foxi (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Golfo Aranci, Olbia, Porto Torres, Portovesme, Carloforte, La Maddalena, Palau
Mare di Sicilia occidentale	Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani	Palermo (Palermo, Termini Imerese terminal) (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Trapani
Mare di Sicilia orientale	Augusta, Catania	Augusta (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Gela, Siracusa
Mare Adriatico meridionale	Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli	Bari (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	Brindisi
Mare Ionio	Taranto	Taranto (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	
Mare Adriatico centrale	Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona	Ancona (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo)	

Mare Adriatico centro-settentrionale	Ravenna	Ravenna (Corridoio Baltico-Adriatico)	
Mare Adriatico settentrionale	Venezia, Chioggia	Venezia (Corridoio Baltico-Adriatico)	Chioggia, Porto Levante
Mare Adriatico orientale	Trieste, Monfalcone	Trieste (Corridoio Baltico-Adriatico)	Monfalcone

Gli attivi di rilevanza strategica nel settore delle comunicazioni (art. 3)

L'articolo 3 individua, al comma 1, **gli attivi di rilevanza strategica nel settore delle comunicazioni** in reti e impianti utilizzati per la fornitura dell'accesso agli utenti finali dei servizi rientranti negli obblighi del servizio universale e dei servizi a banda larga e ultralarga.

In base al **comma 2** sono inclusi anche gli elementi dedicati, laddove l'uso non sia esclusivo, per la connettività (sia telefonica, sia di dati e video), la sicurezza, il controllo e la gestione relativi a reti di accesso a telecomunicazioni in postazione fissa.

In base al comma 1, vengono fatte salve le disposizioni:

- della [direttiva 2009/136/UE](#); tale direttiva, tra le altre cose, ha modificato la [direttiva 2002/22/UE](#) (il link è al testo consolidato di questa direttiva) proprio con riferimento alla definizione di servizio universale; in particolare, allo scopo di migliorare la trasparenza e la pubblicazione delle informazioni destinate agli utenti, si interviene per accrescere la trasparenza dei prezzi a vantaggio dei consumatori, imponendo tra le altre cose agli operatori l'obbligo di pubblicare informazioni comparabili, adeguate ed aggiornate e in forma facilmente accessibile, permettendo ai terzi di utilizzare le tariffe pubblicate ed imponendo alle autorità nazionali di regolamentazione l'obbligo di rendere queste guide disponibili; più in generale, la direttiva interviene in relazione alla tutela dei dati personali nel settore delle comunicazioni elettroniche;
- della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 ottobre 1995 in materia di politica di sicurezza per il trattamento dei dati personali.

Il testo dell'articolo 3 riproduce testualmente il testo dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85.

*Si segnala a questo proposito che la direttiva 95/46/CE è stata **abrogata** dal [Regolamento \(UE\) 2016/679](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (Testo rilevante ai fini del SEE). Si segnala pertanto la necessità di aggiornare il riferimento normativo.*

In proposito merita ricordare che:

- per la **definizione di servizio universale**, assume ad oggi ancora rilievo la direttiva 2002/22/UE, la quale include nel servizio universale la fornitura a tutti dell'accesso a una postazione fissa che consenta di effettuare e ricevere chiamate telefoniche locali, nazionali e internazionali e comunicazioni di dati a velocità di trasmissione tale da consentire un accesso efficace a Internet, tenendo conto delle tecnologie prevalentemente usate dalla maggioranza degli abbonati; in attuazione della direttiva il codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n.259/2003) include nel servizio universale: a) fornitura a tutti gli utenti che ne facciano richiesta ragionevole di connessione (anche a Internet a velocità di trasmissione efficace) in postazione fissa a rete di comunicazione pubblica (art. 54); b) accessibilità a elenco utenti (art. 55); c) accessibilità a telefoni pubblici a pagamento o a altri punti di accesso pubblico alla telefonia vocale (art. 56); in base all'articolo 53, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni determina il metodo più efficace e adeguato per garantire la fornitura del servizio universale a un prezzo accessibile, nel rispetto dei principi di obiettività, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità.

Si ricorda tuttavia che il nuovo **Codice europeo delle comunicazioni elettroniche** ([direttiva UE 2018/1972](#)), il cui termine di recepimento è fissato al 21 dicembre 2020, prevede alcune modifiche in merito al servizio universale. Si dispone infatti che ciascuno Stato membro definisca, alla luce delle circostanze nazionali e della larghezza minima di banda di cui dispone la maggioranza dei consumatori nel territorio di tale Stato membro, e tenendo conto della relazione del BEREC sulle migliori prassi, **il servizio di accesso**

adeguato a internet a banda larga al fine di garantire la larghezza di banda necessaria per la partecipazione sociale ed economica alla società. Il servizio di accesso adeguato a internet a banda larga è in grado di fornire la larghezza di banda necessaria per supportare almeno l'insieme minimo di servizi di cui all'allegato V ossia: 1) e-mail; 2) motori di ricerca che consentano la ricerca e il reperimento di ogni tipo di informazioni; 3) strumenti basilari online di istruzione e formazione; 4) stampa o notizie *online*; 5) ordini o acquisti *online* di beni o servizi; 6) ricerca di lavoro e strumenti per la ricerca di lavoro; 7) reti professionali; 8) servizi bancari *online*; 9) utilizzo dei servizi dell'amministrazione digitale; 10) media sociali e messaggia istantanea; 11) chiamate e videochiamate (qualità standard).

Potranno quindi essere non più parte del servizio universale alcuni contenuti che possono considerarsi obsoleti mentre se ne introducono ulteriori (sopra indicati), che di fatto impongono determinati standard qualitativi alle connessioni. Ciò premesso, gli Stati membri potranno continuare a garantire la disponibilità o l'accessibilità economica dei servizi diversi dal servizio di accesso adeguato a internet a banda larga e dai servizi di comunicazione vocale in postazione fissa che erano in vigore il 20 dicembre 2018, se la necessità di tali servizi è determinata sulla base delle circostanze nazionali. Gli Stati membri possono inoltre decidere di rendere accessibili al pubblico, nei loro territori nazionali, servizi supplementari rispetto ai servizi compresi negli obblighi di servizio universale indicati dalla direttiva.

- Con riferimento al richiamo "ai servizi a banda larga e ultralarga", si ricorda che la comunicazione della Commissione europea COM (2010)274 classifica le tecnologie di "banda larga" (cioè quelle che garantiscono una connessione veloce a Internet) in: 1) banda larga di base (velocità tra 2 e 30 Megabit per secondo); 2) banda larga veloce (velocità pari o superiore a 30 Megabit per secondo) e 3) banda larga ultraveloce (velocità pari o superiore a 100 Megabit per secondo). L'evoluzione tecnologica ha chiaramente portato a una rapida rivalutazione di tali standard, tanto che, nel 2016, con la Comunicazione COM(2016) 587 final "Connettività per un mercato unico digitale competitivo: verso una società dei Gigabit europea", la Commissione europea ha annunciato nuovi obiettivi per il 2025 così definiti: 1) connettività di almeno 1 Gbps per scuole, biblioteche e uffici pubblici; connettività di almeno 100 Mbps, espandibile a Gigabit, per tutte le famiglie europee; copertura 5G ininterrotta in tutte le aree urbane e lungo i principali assi di trasporto terrestre. Il nuovo Codice europeo delle comunicazioni elettroniche ([direttiva UE 2018/1972](#)), pur continuando ad usare la dizione "banda larga", fa ora riferimento anche alla nozione di «rete ad altissima capacità» definita come una rete di comunicazione elettronica costituita interamente da elementi in fibra ottica almeno fino al punto di distribuzione nel luogo servito oppure una rete di comunicazione elettronica in grado di fornire prestazioni di rete analoghe in condizioni normali di picco in termini di larghezza di banda disponibile per downlink/uplink, resilienza, parametri di errore, latenza e relativa variazione; le prestazioni di rete possono essere considerate analoghe a prescindere da eventuali disparità di servizio per l'utente finale dovute alle caratteristiche intrinsecamente diverse del mezzo attraverso cui la rete si collega in ultima istanza al punto terminale di rete.

Si ricorda infine che, secondo quanto previsto dall'articolo 1-*bis* del decreto-legge n. 21 del 2012, costituiscono, ai fini dell'esercizio dei poteri di cui al comma 2 del medesimo articolo 1-*bis*, **attività di rilevanza strategica per il sistema di difesa e sicurezza nazionale i servizi di comunicazione elettronica a banda larga basati sulla tecnologia 5G.**

Il comma 2 del medesimo articolo 1 dispone che la stipula di contratti o accordi aventi ad oggetto l'acquisizione, a qualsiasi titolo, di beni o servizi relativi alla progettazione, alla realizzazione, alla manutenzione e alla gestione delle reti inerenti i servizi di cui al comma 1, ovvero l'acquisizione, a qualsiasi titolo, di componenti ad alta intensità tecnologica funzionali alla predetta realizzazione o gestione, quando posti in essere con soggetti esterni all'Unione europea, è soggetta alla notifica di cui al comma 3-bis, al fine dell'eventuale esercizio del potere di veto o dell'imposizione di specifiche prescrizioni o condizioni. A tal fine, sono oggetto di valutazione anche gli elementi indicanti la presenza di fattori di vulnerabilità che potrebbero compromettere l'integrità e la sicurezza delle reti e dei dati che vi transitano, compresi quelli individuati sulla base dei principi e delle linee guida elaborati a livello internazionale e dall'Unione europea.

Il comma 3-bis dell'articolo 1-bis dispone che entro dieci giorni dalla conclusione di un contratto o accordo di cui al comma 2, l'impresa che ha acquisito, a qualsiasi titolo, i beni o i servizi di cui allo stesso comma notifica alla Presidenza del Consiglio dei ministri un'informativa completa, in modo da consentire l'eventuale esercizio del potere di veto o l'imposizione di specifiche prescrizioni o condizioni. Entro trenta giorni dalla notifica, il Presidente del Consiglio dei ministri comunica l'eventuale veto ovvero l'imposizione di specifiche prescrizioni o condizioni. Nel caso in cui l'impresa notificante abbia iniziato l'esecuzione del contratto o dell'accordo oggetto della notifica prima che sia decorso il termine per l'esercizio dei poteri speciali, il Governo, nel provvedimento di esercizio dei predetti poteri, può ingiungere all'impresa di ripristinare a proprie spese la situazione anteriore all'esecuzione del predetto contratto o accordo. Nei casi di violazione degli obblighi di notifica, anche in assenza della notifica, la Presidenza del Consiglio dei Ministri può avviare il procedimento ai fini dell'eventuale esercizio dei poteri speciali.

L'ambito di applicazione della disciplina dei poteri speciali (art. 4)

L'**articolo 4** disciplina l'ambito applicativo delle disposizioni.

Il comma 1 stabilisce il principio per cui i poteri speciali di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012, riguardante gli asset disciplinati dal regolamento il cui schema è all'esame, si applichino nella misura in cui **la tutela degli interessi essenziali dello Stato previsti dal medesimo articolo 2**, ivi compresi quelli connessi a un adeguato sviluppo infrastrutturale, **non sia adeguatamente garantita dalla sussistenza di una specifica regolamentazione di settore**, anche di natura convenzionale connessa a uno specifico rapporto concessorio. Resta fermo l'obbligo di notifica previsto dal decreto-legge medesimo.

Il comma 2 dell'articolo 2 prevede che debbano essere notificate, entro dieci giorni e comunque prima che vi sia data attuazione, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri dall'impresa che detiene gli attivi di cui tratta il presente schema di decreto, delibere, atti o operazioni che abbiano per effetto modifiche della titolarità, del controllo o della disponibilità degli attivi medesimi o il cambiamento della loro destinazione, comprese le delibere dell'assemblea o degli organi di amministrazione aventi ad oggetto la fusione o la scissione della società, il trasferimento all'estero della sede sociale, la modifica dell'oggetto sociale, lo scioglimento della società, la modifica di clausole statutarie eventualmente adottate ai sensi dell'articolo 2351, terzo comma, del codice civile ovvero introdotte ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, il trasferimento dell'azienda o di rami di essa in cui siano compresi detti attivi o l'assegnazione degli stessi a titolo di garanzia nonché le delibere dell'assemblea o degli organi di amministrazione concernenti il trasferimento di società controllate che detengono i predetti attivi. E' oggetto di notifica inoltre l'acquisto a qualsiasi titolo da parte di un soggetto esterno all'Unione europea di partecipazioni in società che detengono gli attivi rientranti nell'ambito di applicazione della disciplina in commento di rilevanza tale da determinare l'insediamento stabile dell'acquirente in ragione dell'assunzione del controllo della società la cui partecipazione è oggetto dell'acquisto.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato su conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, da trasmettere tempestivamente e per estratto alle Commissioni parlamentari competenti, può essere espresso il veto alle delibere, atti e operazioni che diano luogo a una situazione eccezionale, non disciplinata dalla normativa nazionale ed europea di settore, di minaccia di grave pregiudizio per gli interessi pubblici relativi alla sicurezza e al funzionamento delle reti e degli impianti e alla continuità degli approvvigionamenti. Il veto è comunicato entro quarantacinque giorni dalla notifica. Il potere di veto è espresso nella forma di imposizione di specifiche prescrizioni o condizioni ogniqualevolta ciò sia sufficiente ad assicurare la tutela degli interessi pubblici sopra indicati. Le delibere o gli atti o le operazioni adottati o attuati in violazione del veto imposto sono nulli.

Con riferimento alle acquisizioni sopra indicate, qualora comportino una minaccia di grave pregiudizio agli interessi essenziali dello Stato ovvero un pericolo per la sicurezza o per l'ordine pubblico, entro quarantacinque giorni dalla notifica con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato su conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, da trasmettere tempestivamente e per estratto alle Commissioni parlamentari competenti, l'efficacia dell'acquisto può essere condizionata all'assunzione da parte dell'acquirente di impegni diretti a garantire la tutela dei predetti interessi.

L'esercizio dei poteri speciali di cui all'articolo 2 del decreto-legge **non si applica** alle tipologie di atti e operazioni, posti in essere **all'interno di un medesimo gruppo**, fermi restando, in ogni caso, gli obblighi di notifica e di comunicazione di cui all'articolo 2, commi 2 e 5 del decreto-legge, riguardanti fusioni, scissioni, incorporazioni, ovvero cessioni, anche di quote di partecipazione quando le relative delibere dell'assemblea o degli organi di amministrazione non comportano il trasferimento dell'azienda o di rami di essa o di società controllata, ovvero il trasferimento della sede sociale, il mutamento dell'oggetto sociale, lo scioglimento della società o la modifica di clausole statutarie adottate ai sensi dell'articolo 2351, comma 3, del codice civile, ovvero introdotte ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332 o infine la costituzione o la cessione di diritti reali o di utilizzo relativi a beni materiali o immateriali o l'assunzione di vincoli che ne condizionano l'impiego (**comma 2**).

Nella [Relazione concernente l'attività svolta sulla base dei 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 \(anno 2019\)](#), trasmessa alle Camere il 22 giugno 2020, sono elencati molti casi in cui le operazioni notificate al Governo non hanno portato all'esercizio dei "poteri speciali". Tra questi casi, la maggior parte riguarda proprio operazioni che hanno modificato la titolarità dei contratti su impianti, beni e concessioni all'interno dello stesso gruppo, a seguito di incorporazioni, fusioni, ecc.

Tali esclusioni non si applicano tuttavia in **presenza di elementi informativi circa la minaccia di un grave pregiudizio per gli interessi pubblici relativi alla sicurezza e al funzionamento delle reti e degli impianti e alla continuità degli approvvigionamenti** (comma 3), per cui in realtà i casi di esclusione dalla normativa sui poteri speciali di cui al comma 2 sono espressamente superabili.

Relazioni e pareri allegati

L'atto del Governo è accompagnato dalla relativa relazione illustrativa.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Lo schema di regolamento all'esame, attuando disposizioni relative all'ambito di applicazione dei poteri speciali, è essenzialmente riconducibile alla materia ordine pubblico e sicurezza (117, comma secondo, lettera h)), di competenza esclusiva dello Stato.

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Con riferimento alla disciplina dei poteri speciali, la normativa europea ammette l'esercizio degli stessi nella misura in cui questi non pregiudichino principi fondamentali della normativa europea. In particolare la Commissione europea (come riportato, ad esempio, nella sentenza della Corte di giustizia 58/99 del 23 maggio 2000 considera che tali poteri, che possono ostacolare o scoraggiare l'esercizio delle libertà fondamentali garantite dal Trattato, devono soddisfare quattro condizioni, cioè: 1) devono applicarsi in modo non discriminatorio, 2) devono essere giustificati da motivi imperativi di interesse generale, 3) devono essere idonei a garantire il conseguimento dell'obiettivo perseguito e 4) non devono andare oltre quanto necessario per il raggiungimento di questo obiettivo.

Sulla materia, con il Regolamento UE 2019/452, è stato istituito "un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione". La Commissione ha successivamente pubblicato gli "Orientamenti agli Stati membri per quanto riguarda gli investimenti esteri diretti e la libera circolazione dei capitali provenienti da paesi terzi, nonché la protezione delle attività strategiche europee, in vista dell'applicazione del regolamento (UE) 2019/452 (regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti)".

I poteri speciali quindi rappresentano uno strumento attraverso il quale i Paesi membri dell'Unione europea possono proteggere i loro asset fondamentali da acquisizioni da parte di soggetti esterni all'Unione europea quando possa essere compromessa la tutela dell'ordine pubblico o della sicurezza nazionale.

L'atto in questione non concerne la configurazione dei poteri speciali ma precisa l'ambito nel quale tali poteri possono essere esercitati, restando la definizione delle modalità d'esercizio dei poteri medesimi essenzialmente rimessa alla normativa primaria.




Incidenza sull'ordinamento giuridico

Lo schema di decreto sostituisce, secondo quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 4-bis, del decreto-legge 21 settembre 2019, n. 105, il decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85, che cessa di avere efficacia dalla data di entrata in vigore del decreto il cui schema è in commento.

Senato: Dossier n. 328

Camera: Atti del Governo n. 220

25 novembre 2020

Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti
	Servizio Studi Dipartimento Attività Produttive	st_attprod@camera.it - 066760-9574	 CD_attProd
	Servizio Studi Dipartimento Finanze	st_finanze@camera.it - 066760-9496	 CD_finanze

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0199