COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

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. Atto n. 220 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*)

8

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 2 dicembre 2020. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giovanni Carlo Cancellieri.

La seduta comincia alle 13.40.

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.

Atto n. 220.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Giuseppe CHIAZZESE (M5S), *relatore per la X Commissione*, illustra per le parti di competenza della Commissione attività produttive, commercio e turismo il provvedimento all'esame, facendo presente che lo schema di decreto 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*) nonché la tipologia di atti od operazioni all'interno di un medesimo gruppo ai quali non si applica la relativa disciplina.

Ricorda che la disciplina dei poteri speciali attribuiti al Governo in relazione agli attivi strategici nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni è contenuta nell'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012, modificato dal decreto-legge n. 105 del 2019, che demanda 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, la predetta individuazione.

Fa presente, peraltro, che l'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. Ricorda che in attuazione del previgente articolo 2 è stato emanato il decreto del Presidente della Repubblica 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 decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 86 che individua le procedure per l'attivazione dei poteri speciali. I decreti di individuazione degli *asset* strategici sono 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 titolo fa sì che cessi di avere efficacia il decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85.

Ricorda che lo schema di regolamento consta di 4 articoli, che disciplinano 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). Evidenzia che esso riprende, con taluni ampliamenti in relazione ai settori dell'energia e dei trasporti, i contenuti del decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 2014.

L'articolo 1 individua gli attivi di rilevanza strategica per il settore energetico nazionale nelle reti energetiche di interesse nazionale e nei relativi rapporti convenzionali.

In particolare, sono inclusi in tali attivi la rete nazionale di trasporto del gas naturale, le relative stazioni di compressione e centri di dispacciamento, nonché gli impianti di stoccaggio. Per rete nazionale di gasdotti, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, 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 si-

stema nazionale del gas. Il Gestore della rete (SNAM) trasmette annualmente all'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) e al Ministero dello sviluppo economico (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. 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.

Osserva che, analogamente, per quanto riguarda il settore elettrico, sono menzionate la rete nazionale di trasmissione dell'energia elettrica e i relativi impianti di controllo e dispacciamento. 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). Fa presente che ogni anno il gestore della rete, Terna, predispone e presenta al MISE per l'approvazione un piano di sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale, con orizzonte decennale. 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 ». Segnala che la consistenza complessiva della rete di trasmissione nazionale, come desumibile da quanto pubblicato sul sito *internet* di Terna, 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.

Sottolinea che rientrano inoltre tra gli attivi di rilevanza strategica le infrastrutture che consentono l'approvvigionamento

di energia elettrica e di gas dall'estero, compresi gli impianti di rigassificazione di GNL (cioè del gas naturale allo stato liquido) *onshore* e *offshore*.

Sono infine inclusi tra gli attivi strategici anche le attività di gestione e gli immobili fondamentali connessi all'utilizzo delle reti e delle infrastrutture sopra individuate. Rimarca che l'inserimento dei suddetti immobili fondamentali costituisce l'unico elemento di novità rispetto alla disciplina contenuta nel vigente decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 2014.

Rinviano alla relazione del relatore della IX Commissione Trasporti per quanto attiene agli articoli 2 e 3 dello schema e illustra brevemente il contenuto dell'articolo 4, che disciplina l'ambito applicativo delle disposizioni, riprendendo la disciplina prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 85 del 2014. 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. In base alle disposizioni dell'articolo 2 del decreto-legge n. 21 del 2012, un'impresa che detiene uno o più degli attivi individuati nel DPCM ha l'obbligo di notificare alla Presidenza del Consiglio dei ministri le delibere, gli atti o le operazioni adottati, che abbiano per effetto modifiche della titolarità, del controllo o della disponibilità degli attivi medesimi o il cambiamento della loro destinazione. Sono comprese le delibere dell'assemblea o degli organi di amministrazione che abbiano 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, il trasferimento dell'a-

zienda o di rami di essa in cui siano compresi i suddetti attivi o l'assegnazione degli stessi a titolo di garanzia. Gli obblighi di notifica riguardano anche le delibere dell'assemblea o degli organi di amministrazione concernenti il trasferimento di società controllate che detengono i predetti attivi. I soggetti esterni all'Unione europea sono poi tenuti a notificare l'acquisto a qualsiasi titolo di partecipazioni in società che detengono attivi individuati come strategici, 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. Qualora le delibere, gli atti e le operazioni notificati diano luogo ad 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 o, nel caso di operazioni effettuate da soggetti esterni all'Unione europea, possano inoltre comportare un pericolo per la sicurezza e l'ordine pubblico, il Governo può esercitare i poteri speciali, consistenti, a seconda dei casi, nell'espressione del veto all'adozione di taluni atti, nell'imposizione di specifiche prescrizioni o condizioni, nell'opposizione all'acquisto delle partecipazioni.

Segnala che 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 – fermo restando, tuttavia, l'obbligo, per le società coinvolte, di notifica e di comunicazione ai sensi delle vigenti disposizioni – 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, la modifica di clausole statutarie 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). Fa presente che la relazione del Governo che accompagna l'atto in titolo ricorda, infatti, che si è inteso escludere dalla disciplina dei poteri speciali quelle operazioni societarie che, svolte nell'ambito di un medesimo gruppo, non comportano, in linea di principio, rischi di pregiudizio tali da mettere a rischio la continuità degli approvvigionamenti e l'operatività dei servizi pubblici essenziali anche in ossequio alla *ratio* che ha ispirato la normativa primaria quale risulta dai lavori delle Commissioni parlamentari. 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).

Luciano NOBILI (IV), *relatore per la IX Commissione*, con riferimento ai profili di competenza della Commissione Trasporti, segnala in particolare le disposizioni recate dagli articoli 2 e 3, oltre che, per i profili già descritti dal collega relatore della Commissione Attività produttive, le previsioni generali dell'articolo 4.

Evidenzia che l'articolo 2, comma 1, prevede 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.

Ricorda che, in base alla normativa vigente (dettata dal decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85), sono già indicati, tra gli attivi di rilevanza strategica, i porti di interesse nazionale; gli aeroporti di interesse nazionale e la rete

ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee.

Osserva quindi che il provvedimento in esame estende dunque la disciplina dei poteri speciali anche agli spaziorporti nazionali, agli interporti di rilievo nazionale e alle reti stradali ed autostradali di interesse nazionale.

Il comma 2 non indica quindi nello specifico quali siano le infrastrutture rientranti in ciascun ambito né precisa a quali atti normativi, nazionali ed europei, occorra fare riferimento.

Al riguardo fa presente infatti che solo per gli aeroporti appare agevole l'individuazione di quelli «di interesse nazionale», indicati dal Piano nazionale degli aeroporti, mentre non appare altrettanto agevole l'esatta individuazione dei porti, degli spaziorporti, della rete ferroviaria, degli interporti e delle reti stradali e autostradali cui si applica la normativa.

Su tale specifico aspetto chiede pertanto al rappresentante del Governo di fornire un'indicazione più puntuale delle infrastrutture e degli attivi ricadenti nell'ambito di applicazione della disciplina.

Illustra quindi i contenuti dell'articolo 3 che, riproducendo testualmente l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85 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, facendo salve le disposizioni della direttiva 2009/136/UE, tra le altre cose, ha modificato la direttiva 2002/22/UE proprio con riferimento alla definizione di servizio universale (che a breve sarà oggetto di sostanziale riforma a seguito dell'approvazione del nuovo Codice europeo delle comunicazioni elettroniche, di cui alla direttiva UE 2018/1972) e 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 (ora abrogata dal nuovo Regolamento generale sulla protezione dei dati, Regolamento (UE) 2016/

679, e in ragione di ciò si rileva la necessità di aggiornare il riferimento normativo).

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.

Il viceministro Giovanni Carlo CANCELLERI con riferimento alle richieste di chiarimento formulate dal relatore Nobili fornisce i seguenti elementi di risposta.

Come già ricordato dal relatore, segnala che decreto del Presidente della Repubblica 25 marzo 2014, n. 85, già prevede, all'articolo 2, comma 2, negli attivi di rilevanza strategica nei settori dei trasporti i porti di interesse nazionale; gli aeroporti di interesse nazionale e la rete ferroviaria nazionale di rilevanza per le reti trans-europee. Conseguentemente, l'articolo 2, comma 2, dello schema di decreti in esame, nel ribadire detta elencazione, inserisce anche gli interporti di rilievo nazionale, gli spaziorporti nazionali e le reti stradali e autostradali di interesse nazionale.

Tanto premesso, per quanto concerne l'individuazione concreta di detti attivi, osserva in particolare che per l'individuazione dei porti di interesse nazionale, occorre far riferimento alla disciplina contenuta nell'articolo 4, comma 1, della legge n. 84 del 1994, e, dunque, alla vigente disciplina in materia di classificazione dei porti, nonché all'allegato II al Regolamento (UE) 1315 del 2013, recante l'individuazione dei porti marittimi (ed interni) appartenenti alla rete centrale e globale dell'Unione europea.

Per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, oltre a far riferimento al Piano nazionale degli aeroporti, occorre aver riguardo al decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 2015, ossia al regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione.

Per l'individuazione della rete nazionale di rilevanza per le reti transeuropee, occorre fare riferimento al Regolamento (UE) 1315 del 2013, che individua quattro cor-

ridoi di interesse per l'Italia (Baltico-Adriatico; Mediterraneo; scandinavo-mediterraneo; Reno-Alpi). In particolare, evidenzia che, nell'ambito del Corridoio Baltico-Adriatico, 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. Nell'ambito del Corridoio Mediterraneo, il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Verona-Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo. Segnala, infine che, nell'ambito del Corridoio Reno-Alpi, il tratto italiano 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.

Rispetto all'individuazione degli interporti di rilievo nazionale, evidenzia che occorre far riferimento al Regolamento (UE) 1315 del 2013 che 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), Guastice (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).

Con riferimento agli spaziorporti nazionali, ricorda che lo spaziorporto 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. Attualmente, presenta tali caratteristiche lo spaziorporto di Taranto Grottaglie, che è già identificato

quale infrastruttura strategica nazionale ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 250 del 9 maggio 2018. Al riguardo ricorda che l'ENAC in data 21 ottobre 2020 ha pubblicato il Regolamento recante la disciplina per la costruzione e l'esercizio degli spazioporti.

Per quanto riguarda le reti stradali e autostradali di interesse nazionale, segnala che occorre far riferimento all'articolo 2 del codice della strada, nonché al decreto legislativo n. 461 del 1999, recante l'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'articolo 98, comma 2, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112.

Con riguardo all'opportunità di inserire il richiamo puntuale alle fonti di legge, ritiene che le locuzioni utilizzate, nel far riferimento a nozioni già contemplate dall'ordinamento vigente, consentono di adeguare costantemente, in ragione del rinvio mobile consentito proprio dall'impiego delle locuzioni in parola, il contenuto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri alle modifiche che *medio tempore* possano intervenire a livello di fonti di rango primario.

Raffaella PAITA, *presidente*, ringrazia il viceministro per gli utili elementi di risposta forniti, che certamente contribuiscono a chiarire i dubbi sollevati dal relatore.

Luciano NOBILI (IV), *relatore per la IX Commissione*, ringrazia il viceministro per l'articolata risposta che appare soddisfare le richieste di chiarimento da lui avanzate.

Edoardo RIXI (LEGA), nel condividere le considerazioni e le richieste di chiarimento avanzate dal collega Nobili, ritiene che pur se notevolmente puntuali e precisi, gli elementi di risposta forniti dal viceministro non sembrano utili al fine di garantire flessibilità e dinamicità al sistema di protezione di tutela approntata con l'atto del governo in esame.

In particolare, ritiene che l'elenco puntuale delle infrastrutture fornito dal viceministro in luogo di criteri oggettivi possa rendere tale elencazione di fatto già supe-

rata dall'evoluzione delle caratteristiche dell'attuale sistema delle infrastrutture che anche a seguito dell'emergenza sanitaria in atto potrebbe vedere un riposizionamento delle citate infrastrutture all'interno del sistema.

Al riguardo osserva come sarebbe importante comprendere se il collegamento con i corridoi transeuropei possa rappresentare un elemento decisivo ai fini dell'inserimento nell'ambito delle infrastrutture di interesse nazionale di determinate reti; si chiede pertanto se non sia possibile prevedere un meccanismo di aggiornamento automatico anche annuale, al fine di estendere le tutele derivanti dall'applicazione della normativa relativa al *golden power* che tenga conto anche dei gravi effetti della pandemia sull'attuale sistema infrastrutturale.

Davide GARIGLIO (PD), intervenendo da remoto, chiede al viceministro Cancellieri se nell'ambito del citato Corridoio Mediterraneo possa essere considerata di rilevanza nazionale anche la tratta Milano-Torino-Lione che peraltro non vede inserita nell'elenco.

Il viceministro Giovanni Carlo CANCELLERI dichiara che allo stato dell'istruttoria compiuta al momento non appare evidenziata anche la linea Milano-Torino-Lione.

Al riguardo ritiene che svolgerà gli opportuni approfondimenti al fine di fornire ulteriori elementi di risposta nella prossima seduta. Con riferimento all'intervento del collega Rixi, ritiene condivisibile la richiesta di prevedere un aggiornamento periodico dell'elenco delle reti considerate di interesse nazionale e strategico.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), con riferimento alle disposizioni contenute nell'articolo 3 dell'atto in esame, ritiene sia opportuno un coordinamento con quelle del nuovo Codice delle comunicazioni elettroniche che dovrà essere in attuazione della direttiva europea il cui termine di recepimento scade nel mese corrente; sul punto chiede un chiarimento al rappresentante del governo.

Luciano NOBILI (IV), *relatore per la IX Commissione*, segnala che l'articolo 2 del citato decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, prevede come l'aggiornamento debba avvenire almeno ogni tre anni. Sottopone quindi al rappresentante del governo l'opportunità di prevedere un aggiornamento entro un periodo di tempo comunque più stringente.

Davide GARIGLIO (PD), intervenendo da remoto, nel ringraziare il viceministro per la disponibilità a svolgere ulteriori ap-

profondimenti, insiste nell'affermare che la tratta Milano-Torino-Lione non può essere considerata non ricompresa nel corridoio Mediterraneo e quindi inserita nell'elenco delle tratte di interesse nazionale.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.05.