

Decreto-legge *Settori produttivi strategici* “Conversione in legge del decreto-legge 5 dicembre 2022, n. 187, recante misure urgenti a tutela dell'interesse nazionale nei settori produttivi strategici”

Commissione Industria commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare

Senato della Repubblica

I. L'Associazione

Assarmatori, che aderisce a *Conftrasporto – Confcommercio*, è l'Associazione di categoria che rappresenta gli armatori italiani, dell'Unione Europea e dei paesi terzi che operano in Italia servizi marittimi regolari di linea. L'Associazione è dunque in grado di rappresentare gli interessi armatoriali di chi lavora nel Paese estendendo questa tutela anche alle imprese non italiane che operano una parte significativa dei servizi marittimi. Le nostre imprese armatoriali sono anche protagoniste nella filiera del trasporto che passa per i porti per giungere a destinazione via terra o ferrovia.

L'Associazione rappresenta dunque una parte significativa degli operatori del trasporto marittimo di merci e passeggeri in Italia, tra cui una buona parte delle imprese che effettuano servizi regolari di trasporto marittimo di collegamento con le isole minori e maggiori, in grado quindi di assicurare la continuità territoriale. Nel dettaglio, Assarmatori rappresenta nel comparto italiano oltre il 50% dei servizi di Autostrade del Mare e di collegamento con le isole maggiori per passeggeri e merci, oltre l'80% dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri e merci e di collegamento con le isole minori.

II. Il Decreto Settori produttivi strategici

Le finalità sottese al provvedimento in esame sono condivise. L'**articolo 1** impone alle imprese, operanti nel settore della raffinazione di idrocarburi e che gestiscono attività di rilevanza strategica per l'interesse nazionale, di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e la continuità produttiva. Tale impegno è particolarmente significativo nel settore del trasporto marittimo, posto che l'Italia dipende in massima parte dalle importazioni di materie prime e semilavorati e conta sull'efficienza del trasporto marittimo per l'esportazione della propria produzione industriale (la seconda più importante del continente europeo).

L'**articolo 2** introduce la possibilità di attivare interventi di sostegno economico nei confronti delle imprese destinatarie di misure inerenti all'esercizio di poteri speciali riconosciuti dal Governo dal decreto legge n. 21 del 2012 ("**golden power**"). Tali interventi riguardano la possibilità per il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ("**MIMIT**"), su istanza dell'impresa, di valutare l'accesso prioritario della stessa al Fondo per la salvaguardia dei livelli occupazionali e la prosecuzione dell'attività impresa. Anche riguardo a questa norma

si condividono le ragioni, ricordando appunto che è interesse dello Stato e della collettività garantire la continuità aziendale all'impresa a cui viene riconosciuta una rilevanza strategica.

III. Il Decreto "Golden Power"

Al fine di proteggere gli assetti proprietari delle società operanti in settori reputati strategici e di interesse nazionale, il **decreto-legge n.21 del 2012** ("Decreto Golden Power – Decreto GP") – più volte modificato nel tempo - disciplina la materia dei poteri speciali esercitabili dal Governo. Per mezzo del suddetto decreto sono stati definiti, anche mediante Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, l'ambito oggettivo e soggettivo, la tipologia, le condizioni e le procedure di esercizio da parte dello Stato (in particolare ci si riferisce ai due DPCM n. 180/2020 e 179/2020).

Con particolare riferimento al settore dei trasporti e dunque di maggiore rilevanza per la scrivente, l'articolo 2 del Decreto GP disciplina i poteri speciali inerenti agli *attivi* strategici (vale a dire i beni e i rapporti) nei settori dell'energia, dei trasporti, delle comunicazioni e agli ulteriori attivi individuati sulla base dei fattori critici elencati dalla disciplina europea (in attuazione di tali disposizioni si veda innanzi tutto il DPCM 23 dicembre 2020, n. 180 – di cui sopra).

Il DPCM n. 179 del 2020 introduce le definizioni di "infrastrutture critiche", "tecnologie critiche", "fattori produttivi critici", "informazioni critiche" e "rapporti di rilevanza strategica", che costituiscono un elemento essenziale ai fini del corretto inquadramento dell'ambito di applicazione della disciplina e individua gli ulteriori beni e rapporti rilevanti ai fini dell'esercizio dei poteri speciali nel settore dell'energia. In merito al Decreto GP, i riferimenti che riguardano esclusivamente l'ambito dei trasporti sono i seguenti:

- **"grandi reti e impianti di interesse nazionale, destinati anche a garantire i principali collegamenti transeuropei, e nei relativi rapporti convenzionali, come individuati dal comma 2"**. Ai sensi di tale comma 2, **"sono inclusi nelle reti e negli impianti di cui al comma 1: a) porti di interesse nazionale (...)"**. (vds. art. 2 DPCM n. 180/2020);
- **"infrastrutture (e tecnologie, n.d.r.) ritenute critiche, siano esse fisiche o virtuali, tra cui l'energia, i trasporti (...)"** (vds. artt. 3 e 4 del DPCM n. 179/2020), laddove per **"critiche"** si intende **"essenziali per il mantenimento delle funzioni vitali della società (...)"**.

Gli attivi, come sopra definiti, si riferiscono sostanzialmente a reti, impianti, infrastrutture e tecnologie. Non viene menzionato alcun servizio fatto salvo quanto indicato all'art. 3 del DPCM n. 179/2020 ove si trova un riferimento alle **"attività economiche di rilevanza strategica svolte nel settore di cui al presente articolo (energia, n.d.r.), esercitate da imprese che realizzano un fatturato annuo netto non inferiore a 300 milioni di euro e aventi un numero medio annuale di dipendenti non inferiore a duecentocinquanta unità"**.

IV. Notifica acquisizione società concessionaria servizio di rimorchio

In un contesto così delicato come quello della necessaria definizione degli impianti e attività strategiche si fa presente che, per quanto riguarda le attività strettamente connesse al trasporto marittimo, la categorizzazione effettuata dal legislatore non è sufficientemente precisa ed è foriera di interpretazioni che rischiano di mettere in pericolo il raggiungimento degli obiettivi che sono sottesi alla norma *de qua*. In particolare, il riferimento alle definizioni di:

- “grandi reti e impianti di interesse nazionale, destinati anche a garantire i principali collegamenti transeuropei”;
- “porti di interesse nazionale (...)”;
- “infrastrutture ritenute critiche, siano esse fisiche o virtuali, tra cui l'energia, i trasporti (...)”.

Non è certamente sufficiente a fugare possibili dubbi interpretativi, posto che una interpretazione restrittiva potrebbe comportare la combinazione di sanzioni; mentre una interpretazione estensiva (*per relationem*) della normativa *de qua*, del resto, condurrebbe ad assoggettare a tale normativa un numero di operazioni ricadenti in ambiti semplicemente “connessi” a quelli individuati come strategici, andando dunque ad ampliare l'utilizzo dello strumento *Golden Power* ben al di là delle intenzioni e degli scopi del legislatore.

Si ritiene poi che la menzionata carenza di chiarezza nella definizione degli assetti strategici nel settore del trasporto marittimo e portuale non sia mitigata dalla recente introduzione di un regime di pre-notifica ex art. 2-quater del citato decreto-legge n.21 del 2012 che prevede la presentazione di una pre-notifica che dovrebbe consentire l'esame da parte del gruppo di coordinamento, o nelle ipotesi di cui al comma 1 del Consiglio dei ministri, delle operazioni, anteriormente alla formale notifica di cui agli articoli 1 e 2, al fine di ricevere una valutazione preliminare sulla applicabilità del regime all'operazione.

Anche in questo caso, infatti, la traslazione del potere di definizione dell'impianto strategico dal legislatore alla determinazione discrezionale di un soggetto, ancorché apicale della Pubblica Amministrazione, non convince nella misura in cui lo spettro interpretativo sia ragionevolmente troppo ampio - come nel caso di specie - laddove la mera locuzione “*porti*” può ricomprendere o meno attività realmente strategiche. Il caso di scuola potrebbe essere quello di un importante terminal portuale magari in posizione dominante in un determinato contesto territoriale ma anche quello di attività portuali meramente ancillari o del tutto sostituibili.

Roma li, 22 Dicembre 2022