

Scheda 4 – Salute

Procedura di infrazione n. 2013/0147 - ex art. 258 del TFUE.

“Mancato recepimento della Direttiva 2011/62/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 giugno 2011, che modifica la Direttiva 2001/83/CE, recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano, al fine di impedire l’ingresso di medicinali falsificati nella catena di fornitura legale”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute

Violazione

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell’ordinamento italiano, della Direttiva 2011/62/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 giugno 2011, che modifica la Direttiva 2001/83/CE, recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano, al fine di impedire l’ingresso di medicinali falsificati nella catena di fornitura legale.

L’art. 2 della medesima stabilisce che gli Stati membri mettano in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, adeguati al recepimento della stessa nei rispettivi ordinamenti nazionali, entro il 2 gennaio 2013, dandone comunicazione alla Commissione.

La Commissione ritiene che, in quanto non le sono stati comunicati i provvedimenti di cui sopra, i medesimi non siano stati ancora emanati, concludendo che la Direttiva in oggetto non ha ancora trovato attuazione nell’ambito del diritto nazionale italiano.

Stato della Procedura

Il 21 marzo 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 5 – Salute

Procedura di infrazione n. 2013/0042 - ex art. 258 del TFUE.

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute

Violazione

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell’ordinamento italiano, della Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici.

L’art. 61 della medesima stabilisce che gli Stati membri mettano in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, adeguati al recepimento della stessa nei rispettivi ordinamenti nazionali, entro il 10 novembre 2012, dandone comunicazione alla Commissione.

La Commissione ritiene che, in quanto non le sono stati comunicati i provvedimenti attuativi di cui sopra, i medesimi non siano stati ancora emanati, concludendo che la Direttiva in oggetto non ha ancora trovato attuazione nell’ambito del diritto nazionale italiano.

Stato della Procedura

Il 4 febbraio 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 6 – Salute

Procedura di infrazione n. 2011/2231 – ex art. 258 del TFUE.

“Non corretta applicazione della Direttiva 1999/74/CE relativa alle condizioni minime per la protezione delle galline ovaiole”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute

Violazione

La Commissione europea rileva la non corretta applicazione della Direttiva 1999/74/CE, segnatamente con riferimento alle disposizioni contenute agli artt. 3 e 5, paragrafo 2 della stessa. Quest'ultimo articolo prevede che, con decorrenza dal 1° gennaio 2012, entri in vigore il divieto di allevare le galline ovaiole in gabbie “non modificate”, con il conseguente obbligo di sostituire le medesime, dalla stessa data, con gabbie “modificate”. Queste ultime corrispondono ad una tipologia di gabbia dotata di requisiti ulteriori, rispetto a quelli delle gabbie “non modificate”, richiesti ai fini del miglioramento della salute animale. Ad esempio: le gabbie “modificate” devono presentare una superficie, per ovaiole, di almeno 750 centimetri quadri, a fronte del minimo di 550 centimetri quadri richiesto per le gabbie “non modificate”; le mangiatoie devono presentare una lunghezza minima di 12 centimetri, a fronte di quella minima di 10 per le gabbie “non modificate”; per le gabbie di nuovo tipo, inoltre, sono previsti diversi accorgimenti per agevolare l'ispezione, la sistemazione e l'evacuazione dei volatili. L'art. 3 della Direttiva, peraltro, ribadisce il divieto suddetto, imponendo agli Stati membri dell'Unione, a partire dal 1° gennaio 2012, di adoperarsi per imporre, a tutti i proprietari o detentori di ovaiole, di rispettare le prescrizioni di cui sopra. La Commissione ritiene tuttavia, riguardo alla situazione dell'Italia (insieme ad altri Stati UE), che la stessa non abbia, alla data del 1° gennaio 2012, garantito l'adeguamento alla normativa europea in questione. Tale situazione, di inadempimento agli obblighi sanciti dalla Dir. 1999/74/CE, risulterebbe confermata dai dati a disposizione della Commissione, confermati peraltro da funzionari italiani che hanno partecipato a riunioni con i servizi della Commissione: al 1° gennaio 2012, risultavano ancora in uso in Italia, in 369 aziende e quindi per un totale di 18 milioni di ovaiole, gabbie del tipo “non modificato”. Le Autorità italiane, segnatamente il Ministero dell'Ambiente, hanno replicato quanto segue: 1) che a livello di attuazione normativa, la Direttiva in oggetto è stata recepita, nell'ordinamento italiano, tramite Decreto Legislativo 267/2003; 2) che, prima della scadenza della data del 1° gennaio 2012, dal momento che le prescrizioni comunitarie – come recepite peraltro dal suddetto decreto – non erano ancora vincolanti, è stato possibile soltanto esprimere ripetuti richiami, nei confronti degli allevatori, all'introduzione delle nuove gabbie, rimanendo esclusa la possibilità di comminare sanzioni effettive contro i renitenti; 3) che, comunque, una volta divenuta cogente la nuova normativa, e quindi dal 1° gennaio 2012, le Autorità italiane stesse hanno approntato un “piano d'azione” che prevede una serie di attività di ispezione da espletarsi in due cicli, di cui il primo dal 1° gennaio 2012 al 29 febbraio 2012 ed il secondo da Luglio 2012; 4) che, a seguito delle suddette ispezioni, sono già state comminate 317 sanzioni contro i trasgressori delle disposizioni comunitarie in oggetto, nonchè emesse 7 revoche dell'autorizzazione all'allevamento delle ovaiole. Le Autorità italiane ritengono, pertanto, che l'Italia sia assolutamente in regola rispetto all'osservanza della disciplina unionale in questione.

Stato della Procedura

Il 21 giugno 2012 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

PAGINA BIANCA

Trasporti

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2013/4122	Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Mancate risposte dell'ENAC alle denunce dei passeggeri	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 2013/4115	Cattiva applicazione della Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali. Tasse d'imbarco in vigore presso gli aeroporti di Roma Fiumicino e Venezia Marco Polo.	MM	Sì	Nuova procedura
Scheda 3 2013/2074	Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario	MM	No	Nuova procedura
Scheda 4 2013/2069	Diritti di decollo e atterraggio differenziati per i voli intra-UE ed extra-UE presso gli aeroporti italiani – Direttiva 2009/12/CE e accordo aereo UE-USA e UE-Svizzera	MM	Sì	Nuova procedura
Scheda 5 2012/2213	Cattiva applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	MM	No	Nuova procedura
Scheda 6 2012/2210	Non corretto recepimento della Direttiva 2008/106/CE (codice STCW) concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare. Istituti Nautici – Carenze di addestramento e abilitazione della gente di mare	MM	No	Nuova procedura

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 7 2008/2097	Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario	RC (369/11)	Si	Stadio invariato
Scheda 8 2007/4609	Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia	PM	No	Stadio invariato

Scheda 1 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/4122 - ex art. 258 del TFUE**

"Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 261/2004"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea ritiene violato il Regolamento n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri aerei. In particolare, si lamenta la mancata applicazione dell'art. 16 par. 2 di detto Regolamento, che attribuisce ai passeggeri il diritto di presentare reclamo avverso eventuali trattamenti contrari alle norme del Regolamento stesso. Per il comma 1 del medesimo art. 16, ogni Stato membro della UE deve istituire un "organismo" deputato a ricevere ed evadere i reclami suddetti. Tale prescrizione implica che gli Stati membri siano obbligati, altresì, a mettere a punto una precisa procedura di inoltro, esame e decisione dei reclami stessi. L'applicazione di tali prescrizioni, in Italia, sarebbe gravemente deficitaria, come dai seguenti rilievi della Commissione. Ora, l'Italia avrebbe già provveduto a designare l'Autorità deputata a trattare i reclami in oggetto, individuandola nell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). I ricorsi presentati all'ENAC debbono essere poi inviati, secondo le relative procedure interne, all'Autorità aeroportuale. L'ENAC, per quanto di competenza, invia una lettera raccomandata al titolare del reclamo, rendendolo edotto del fatto che riceverà una risposta. In proposito, la Commissione rileva, in primo luogo, che l'ENAC aveva messo a disposizione dei passeggeri, che volessero inoltrare il proprio reclamo tramite posta elettronica, un indirizzo di posta risultato poi errato. Peraltro, dal momento che tale indirizzo afferiva sempre ad uffici ENAC, anche se non preposti alla bisogna, i medesimi avrebbero dovuto provvedere ad avvertire i consumatori che i loro reclami non sarebbero stati evasi, se proprio non avessero potuto trasferire i reclami alle altre unità effettivamente competenti. Per quanto riguarda, inoltre, i reclami pervenuti all'indirizzo dei servizi ENAC competenti, la Commissione ha rilevato che detti uffici, in molti casi, non hanno provveduto ad inviare i medesimi alle Autorità portuali, come di dovere (vedi sopra). In alcuni casi, anzi, l'invio è stato effettuato solo dopo sollecitazione della Commissione, allertata dal ricorrente rimasto a lungo senza risposta. Il punto di maggiore criticità, tuttavia, è quello per cui i reclami vengono evasi in tempi inaccettabilmente lunghi (contrariamente al principio, fondamentale per il diritto UE, della "buona amministrazione"). In proposito, la Commissione sottolinea che la comunicazione di una tempestiva risposta, da parte dell'ENAC, sarebbe opportuna al fine di garantire una più robusta tutela giudiziaria del passeggero. Infatti, se è pur vero che la pendenza di un reclamo presso l'ENAC non pregiudica la possibilità, per il passeggero, di agire contemporaneamente presso l'Autorità giudiziaria, è evidente che una previa decisione ENAC che fosse favorevole al passeggero, pur non essendo dotata di forza vincolante nei confronti di un giudice, potrebbe comunque influenzarlo positivamente. Ovviamente tale opportunità verrebbe compromessa ove il verdetto del giudice, per la lunghezza dei tempi ENAC, sopravvenisse prima del parere di detto ente. Viceversa, un tempestivo pronunciamento dell'ENAC, se sfavorevole al passeggero, potrebbe trattenerlo dall'intentare un ricorso giudiziario verosimilmente infruttuoso. Infine, la Commissione rileva che, in numerosi casi, l'ENAC non ha comunicato ai passeggeri l'esito del reclamo, pur essendosi impegnato alla relativa risposta (vedi sopra)

Stato della Procedura

Il 20 giugno 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari rilevanti per il bilancio pubblico.

Scheda 2 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/4115 - ex art. 258 del TFUE**

"Cattiva applicazione della Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali."

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea ritiene violato l'art. 3 della Direttiva 2009/12/CE, sui "diritti aeroportuali", nonché l'art. 3 dell'accordo CE - Svizzera sul trasporto aereo nei territori delle due parti negoziali. La suddetta Direttiva si applica agli aeroporti con un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri all'anno, fra i quali rientrano gli aeroporti di Roma-Fiumicino e di Catania. Ora, risulta che in tali aeroporti i "diritti aeroportuali", applicati ai vettori provenienti dalla Svizzera o ivi diretti, nonché ai passeggeri trasportati da tali vettori, hanno un ammontare superiore a quelli applicati ai vettori e agli utenti diretti verso località dell'Unione o provenienti dalle medesime località. I "diritti aeroportuali" sono quelli che i gestori aeroportuali percepiscono dai vettori, come corrispettivo dell'uso esercitato dagli stessi sulle infrastrutture aeroportuali, e dai passeggeri, a fronte dell'uso dei terminali adibiti alla gestione del traffico dei passeggeri medesimi. Quanto alla quantificazione di detti "diritti aeroportuali", l'art. 3 della Dir. 2009/12/CE stabilisce che essa non può essere discriminatoria e che una diversificazione, al riguardo, è ammessa solo ove giustificata da esigenze di interesse generale e in quanto dotata di pertinenza, obiettività e trasparenza. Pertanto, sarebbe legittima una diversa quantificazione di tali diritti, qualora le caratteristiche oggettive dell'utente – tipo quella del peso dell'aeromobile - implicassero un uso più penetrante delle strutture aeroportuali e, quindi, un maggior costo per il gestore stesso dell'aeroporto. Per converso, sarebbe inammissibile una differenza di trattamento, circa l'entità dei diritti aeroportuali, fondata sulla circostanza della diversa destinazione o provenienza dell'aeromobile, in quanto quest'ultima non inciderebbe sui costi affrontati dal gestore aeroportuale. In ordine all'uso dei terminali, poi, risulta che la gestione dei passeggeri provenienti dalla Svizzera, o imbarcantesi verso la stessa, non impone al gestore aeroportuale un maggior costo di quello affrontato per i passeggeri da o verso la UE, dal momento che, aderendo la Svizzera all'area Schengen, le pratiche doganali e di confine sono le stesse. Le Autorità italiane replicano sottolineando che la Direttiva in questione proibisce solo, ove non influenzino i costi, le discriminazioni fondate sulle caratteristiche degli utenti, e non già quelle attinenti al tipo di tratta coperta dal vettore. Nei due aeroporti di cui sopra, pertanto, la situazione rilevata non sarebbe contraria alla Direttiva stessa, in quanto, a subire un trattamento tariffario meno favorevole, sarebbero solo le tratte verso/da la Svizzera in quanto tali, quand'anche non fossero coperte da aerei di nazionalità svizzera, ma appartenenti agli Stati UE, Italia compresa. Al riguardo la Commissione replica che - in quanto le tratte in direzione della Svizzera, o provenienti dalla stessa, sono prevalentemente coperte da vettori di imprese elvetiche - la discriminazione relativa alla tratta finisce per ripercuotersi sulla diversa natura del vettore che fa utilizzo delle strutture aeroportuali, traducendosi in un'evidente penalizzazione delle imprese aeree svizzere rispetto a quelle UE. Un tale quadro, peraltro, striderebbe anche con l'art. 3 del predetto accordo Svizzera - CE, che vieta ogni discriminazione fondata sulla "nazionalità"

Stato della Procedura

Il 20 giugno 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Ove i diritti aeroportuali, concernenti le tratte da e per la Svizzera, fossero allineati a quelli, di importo inferiore, sulle tratte interne alla UE, potrebbe determinarsi una diminuzione delle pubbliche entrate.

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2074 - ex art. 258 del TFUE**

"Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea sostiene che in Italia sono rimasti disattesi gli obblighi fondamentali, a carico degli Stati membri della UE, sanciti dagli artt. 30 e 32 del Regolamento n. 1371/2007, il quale dispone in materia di diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. L' inosservanza degli obblighi di cui agli articoli predetti, peraltro, avrebbe facilitato ulteriori violazioni, da parte italiana, ad altre prescrizioni contenute nello stesso Regolamento. Ai sensi dell'art. 30 sopra menzionato, ogni Stato della UE avrebbe dovuto designare uno speciale "organismo" (o più di uno) preposto a vigilare sul rispetto del Regolamento medesimo. A tal riguardo, risulta alla Commissione europea che il Governo italiano, pur avendo formalmente istituito, alla bisogna, la struttura denominata "Autorità di regolazione dei trasporti", nel Novembre del 2012 non aveva ancora proceduto alla nomina del Presidente e dell'organico di detta Autorità. Attualmente, peraltro, le funzioni spettanti istituzionalmente all'Autorità in oggetto sono ancora, interinalmente, imputate alla "Direzione generale per il trasporto ferroviario" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la quale non soddisferebbe, secondo la Commissione, i requisiti previsti dal Regolamento in questione. Inoltre, la Commissione osserva che non sarebbe stata data ancora applicazione, dalle Autorità italiane, al sopra citato art. 32. Quest'ultimo obbliga gli Stati membri dell'Unione ad introdurre, nei rispettivi ordinamenti interni, dei regimi sanzionatori avverso le inottemperanze alle norme contenute nel resto del Regolamento stesso. In sintesi, dunque, la Commissione ritiene che, in Italia, in ragione dell'inosservanza alle prescrizioni di cui ai predetti art. 30 e 32, non sia stato garantito il rispetto, da parte degli operatori, del Regolamento 1371/2007 succitato. In particolare, non sarebbero state adeguatamente individuate, e perseguite, alcune violazioni del Regolamento perpetrate dall'impresa ferroviaria "Trenitalia", nei confronti dei passeggeri disabili o con mobilità ridotta. In primo luogo, Trenitalia applica riduzioni tariffarie non a tutti i disabili, ma solo a quelli titolari di "carta blu". Questi ultimi debbono necessariamente avere la residenza in Italia. In proposito, la Commissione sottolinea che tale discriminazione si pone altresì in contrasto con gli artt. 18 e 21, par. 1, del Trattato TFUE, per i quali ogni cittadino UE è parimenti libero di circolare per tutto il territorio dell'Unione stessa. Verrebbero disattesi, altresì, gli obblighi di cui all' 19, par. 2, del Regolamento, per cui le imprese ferroviarie, i venditori di biglietti e i tour operators sono tenuti ad offrire, alle persone disabili, biglietti e prenotazioni senza "costi aggiuntivi": infatti, dal momento che gli spazi per le sedie a rotelle sarebbero presenti, sui vettori Trenitalia, solo in prima classe, gli utenti di tali spazi sarebbero costretti, nonostante il Regolamento lo vieti, a scegliere un biglietto di prima classe con il maggior costo che ne deriva. Infine, sarebbe stato violato anche l'art. 20 del Regolamento in oggetto, che impone, agli operatori del settore, di informare adeguatamente i soggetti disabili circa l'accessibilità dei servizi ferroviari e del materiale rotabile: il sito Internet di Trenitalia, infatti, omette di informare il cliente disabile della necessità, per le anzidette ragioni, di acquistare un biglietto di prima classe.

Stato della Procedura

Il 20 giugno 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2069 - ex art. 258 del TFUE**

“Diritti di decollo e atterraggio differenziati per i voli intra-UE ed extra-UE presso gli aeroporti italiani”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Violazione

La Commissione europea ritiene violati l'art. 3 della Direttiva 2009/12/CE e l'art. 12 dell'Accordo, sui trasporti aerei, concluso fra la UE ed i suoi paesi membri, da una parte, e gli Stati Uniti dall'altra. I diritti aeroportuali sono quelli imposti, alle compagnie aeree, dai gestori degli aeroporti, in corrispettivo della predisposizione di infrastrutture e servizi necessari all'atterraggio e al decollo degli aeromobili. In base all'art. 3 di tale Direttiva, i suddetti “diritti aeroportuali” devono essere definiti in modo da non discriminare i vari utenti delle infrastrutture e servizi aeroportuali. A fronte di tale assunto generale, lo stesso art. 3 ammette la diversa modulazione dei diritti aeroportuali, nel caso in cui la stessa sia imposta da esigenze di interesse pubblico e generale, sempre che vengano fatti salvi i criteri di pertinenza, obiettività e trasparenza. Il suddetto art. 12 dell'Accordo UE-USA, da parte sua, impone che i diritti aeroportuali e tutte le condizioni che le Autorità di una parte contraente (gli Stati Uniti o, dall'altra parte, la UE o i singoli Stati membri di questa) applicano nei confronti delle compagnie aeree dell'altra parte contraente, non siano ingiustamente discriminatorie, non superino i costi sostenuti dalle Autorità stesse e non siano meno favorevoli delle condizioni riservate a qualsiasi altra compagnia aerea. Ora, i diritti aeroportuali, applicati dai gestori aeroportuali italiani, hanno un importo minore se rivolti ad aeromobili, in decollo o in atterraggio, che coprono linee tutte interne all'area degli Stati UE, mentre sono di maggiore ammontare se gli aeromobili, in partenza o in arrivo, compiono voli di collegamento con paesi esterni alla UE. Sul punto, la Commissione osserva che, direttamente, la discriminazione si riferisce al tipo di tratta e non alla nazionalità dell'operatore aereo (infatti gli operatori di Stati UE, che eseguono tratte di collegamento con paesi extraUE, sopportano, decollando dagli aeroporti italiani o atterrando negli stessi, gli stessi diritti maggiorati che subirebbero, per le stesse tratte, vettori di nazionalità extraUE, e viceversa). Tuttavia, precisa la Commissione che tale differenziazione finisce per discriminare principalmente le imprese aeree di paesi terzi alla UE, dal momento che sono soprattutto queste ultime ad organizzare voli di collegamento fra gli Stati UE e gli stati estranei ad essa. Ritiene peraltro la Commissione che sarebbe oggettivamente priva di fondamento, nonché non attinente a motivi di rilevanza generale, la giustificazione addotta, in proposito, dalle Autorità italiane, per cui la predisposizione dei servizi e delle infrastrutture concernenti il decollo e l'atterraggio sarebbe più onerosa nel caso di voli extraUE. La discriminazione applicata negli aeroporti italiani, dunque, in quanto non inerente a motivi generali, non pertinente e non obiettiva, contrasterebbe con il predetto art. 3 della Direttiva. Essa, inoltre, con riferimento alle tratte colleganti la UE con gli Stati Uniti, imporrebbe alle compagnie USA, in contrasto con le suddette prescrizioni dell'Accordo, di corrispondere diritti non solo di entità superiore ai costi sopportati dai gestori aeroportuali italiani, ma altresì meno favorevoli, per gli stessi operatori nordamericani, di quelli applicati ad altre imprese, cioè quelle che effettuano tratte del tutto interne all'Unione europea.

Stato della Procedura

Il 30 maggio 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Ove i diritti aeroportuali, concernenti le tratte extraUE, fossero allineati a quelli, di importo inferiore, sulle tratte interne alla UE stessa, potrebbe determinarsi una diminuzione delle pubbliche entrate.

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/2213 - ex art. 258 del TFUE****“Cattiva applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea ritiene violati gli artt. 6 par. 1 e 9 par. 4, della Direttiva 91/440/CEE, nonché l'art. 6, par. 1 e il punto 5 dell'allegato del Regolamento 1370/2007. Il sistema UE del trasporto su ferrovia, di cui è causa, prevede l'istituzione di un'entità di "gestione" delle infrastrutture ferroviarie, preposta in particolare a distribuire, ai vari operatori di servizi di trasporto ferroviario, i diritti all'utilizzo delle medesime infrastrutture. Ora, il suddetto art. 6 della Dir. 91/440/CE - muovendo dall'esperienza che, in alcuni Stati UE, il soggetto "gestore" esercita, più o meno direttamente, anche un'attività commerciale di trasporto ferroviario - stabilisce che le contabilità inerenti, rispettivamente, all'uno e all'altro settore, debbano essere "tenute separate". Esso aggiunge, poi, che il finanziamento pubblico concesso o alla "gestione", o all'impresa commerciale, non può essere trasferito all'altro dominio. La prima disposizione complementa la seconda, poichè solo una contabilità separata può dare evidenza al fatto che i fondi pubblici, destinati alla gestione, non siano stati trasferiti ad una o più imprese di trasporto. Infatti un tale trasferimento comporterebbe, al di fuori dei casi consentiti, un'erogazione di fondi pubblici soltanto ad alcuni operatori, i quali, forti dell'aiuto statale, diverrebbero illegittimamente più competitivi di altri. Il successivo art. 9 della Direttiva ha riguardo al fatto che talvolta le Autorità nazionali, per ragioni sociali, impongono alle imprese di garantire il trasporto di persone anche in ordine a tratte economicamente svantaggiose. Onde ristorarle delle perdite connesse a detto "servizio pubblico", lo Stato largisce a tali imprese dei finanziamenti ("compensazioni"), i quali, come disposto dall'art. 9 : 1) debbono essere evidenziati in una contabilità aziendale separata da quella relativa ad altri servizi trattati; 2) non possono essere spostati su detti differenti servizi. Ciò per evitare che i finanziamenti pubblici, stanziati per esigenze di tutela delle categorie più svantaggiate, vengano surrettiziamente stornati dalla loro finalità ed utilizzati a sostegno di attività puramente lucrative: infatti l'intervento pubblico, a beneficio delle stesse attività, non solo apparirebbe ingiustificato, ma falserebbe il meccanismo concorrenziale (vedi sopra). Quanto alle sopra citate norme del Reg. 1370/2007, le stesse vietano, alle imprese, di trasferire i ricavi - guadagnati grazie al servizio pubblico - su altre attività: è infatti evidente che, mediante una rappresentazione contabile dei ricavi specificatamente connessi al servizio pubblico, si evita non solo che lo Stato predisponga compensazioni in eccesso, ma altresì che attività meramente commerciali si avvalgano, in definitiva, di sussidi statali. In Italia, la Rete Ferroviaria Italiana, società di "gestione", è controllata interamente da una holding che controlla altresì, sempre al 100%, la Trenitalia, società commerciale di trasporto. Al riguardo, risulta che, ad onta delle predette norme UE: 1) la società di gestione ha trasferito a Trenitalia, società di servizi, svariati immobili che le erano stati attribuiti a titolo di finanziamento pubblico per la gestione stessa 2) Trenitalia ha trasferito i ricavi del "servizio pubblico" ad altre attività proprie, ad esso estranee; 3) Trenitalia, operatrice commerciale beneficiaria di aiuti statali sul "servizio pubblico", non dispone, in ordine allo stesso, di una contabilità specifica e separata.

Stato della Procedura

Il 25 gennaio 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari incidenti sul bilancio pubblico

Scheda 6 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/2210 - ex art. 258 del TFUE****“Non corretto recepimento della Direttiva 2008/106/CE (Codice STCW)”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea ritiene violati gli artt. 3, 10, 17 par. 2 della Direttiva 2008/106/CE, nonché le regole II/2 e III/2 indicate nell'allegato I alla stessa Direttiva. Quest'ultima verte sui requisiti minimi di formazione della "gente di mare" e riprende esattamente il contenuto della precedente Direttiva 2001/25/CE. In primo luogo, la Commissione considera la necessità che la formazione del personale marittimo si informi ai criteri standard, fissati nella Convenzione internazionale STCW. In particolare, il succitato disposto di cui all'allegato I, regola II/2, punto 2.2 della stessa Dir. 2008/106/CE, dispone che l'abilitazione a "comandante" o "primo ufficiale di coperta", in relazione ad una nave di stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate, segua necessariamente alla frequenza, con esito positivo, di corsi di istruzione e formazione idonei a conferire una competenza del livello di cui alla sezione A-II/2 del codice STCW. Analogamente, la regola III/2, punto 2.2 dello stesso allegato I, prevede che la qualifica di "direttore di macchina" o di "primo ufficiale di macchina", per quanto riguarda le navi con apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3000 kW, si consegua al termine, con esito positivo, di corsi di formazione rispondenti ai requisiti di cui alla sezione A-III/2 del medesimo Codice STCW. A tal proposito, la Commissione osserva che, se anche il Decreto Legislativo 07/07/11, n. 136, prevede sulla carta che i corsi di abilitazione alle carriere sopra indicate debbano recepire gli standards STCW predetti, di fatto i programmi di studio italiani, nelle materie in questione, non si adeguano a tali regole internazionali come richiamate dalla Direttiva di cui si tratta. Un'ulteriore censura riguarda l'art. 10, par. 1 della medesima Direttiva, il quale stabilisce che tali attività di formazione debbano costituire, nei singoli Stati membri, oggetto di controlli eseguiti mediante un sistema di norme di qualità. Quanto alla situazione italiana, risulta che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che gestisce una parte minima di detti corsi di formazione, applica effettivamente, ad essi, il suddetto controllo di qualità, laddove il Ministero dell'Istruzione, cui compete in massima parte di organizzare le attività formative della gente di mare, risulta sprovvisto di tali sistemi di scrutinio. Altresì, lo stesso art. 10 par. 2 della Direttiva impone che le attività di formazione vengano sottoposte, almeno ogni 5 anni, ad una "valutazione indipendente". Al riguardo, il Ministero delle Infrastrutture ha addotto che, circa le limitate attività di formazione di propria competenza, tale valutazione è resa superflua dal fatto che il sistema formativo ha già costituito oggetto di una "certificazione". Sul punto, la Commissione obietta che la "valutazione indipendente" costituisce un'operazione diversa dalla certificazione, per cui quest'ultima non potrebbe sostituire la prima. Quanto alle attività formative di pertinenza del Ministero dell'Istruzione, quest'ultimo ha comunicato alla Commissione che la valutazione, di cui sopra, verrà eseguita dagli organismi dell'INVALSI e del Corpo Ispettivo, senza tuttavia fornire né le date dello scrutinio in parola, né i criteri rivolti a garantire l'indipendenza degli ispettori. Infine, si rileva che gli Istituti di formazione italiani non avrebbero improntato le loro attività di insegnamento ai parametri di cui all'art. 17, par. 2, della Direttiva stessa.

Stato della Procedura

Il 25 marzo 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari incidenti sul bilancio pubblico

Scheda 7 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2008/2097 - ex art. 258 del TFUE**

"Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
Ministero dell'Economia e Finanze.**Violazione**

La Commissione europea rileva che le Direttive n. 91/440/CEE e n. 2001/14/CE, relative alla liberalizzazione del settore dei servizi di trasporto ferroviario, non sono state correttamente applicate. L'art.6 della Dir. 2001/14/CE dispone che le funzioni "essenziali"- consistenti nel potere di concedere, ai vari prestatori di servizi di trasporto ferroviario, il diritto di utilizzare la rete ferroviaria - vengano svolte da enti che non siano dipendenti, loro stessi, da imprese che erogano i medesimi servizi di trasporto. Infatti, la circostanza che l'ente titolare delle "funzioni essenziali" - che debbono essere esercitate in modo da far salva la concorrenza nell'ambito del mercato ferroviario - sia collegato con operatori esercenti un'attività economica relativa allo stesso mercato, comprometterebbe la neutralità del primo. La normativa italiana, al riguardo, attribuisce le "funzioni essenziali" alla "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A", controllata dalla holding "Ferrovie dello Stato" che controlla, altresì, la società ferroviaria "Trenitalia". Pertanto, l'ente titolare delle funzioni essenziali è controllato al 100% da un altro ente (la holding), il quale, in quanto controlla, sempre al 100%, un terzo ente prestatore di servizi di trasporto ferroviario, di fatto si identifica con quest'ultimo. Infatti, se da un punto di vista formale non è la holding ad esercitare l'attività economica (quest'ultima è infatti giuridicamente imputabile alla controllata "Trenitalia"), è indubitabile che, sotto il profilo sostanziale ed economico, è la stessa holding ad essere imprenditrice ferroviaria, attraverso il controllo al 100% della medesima "Trenitalia" (un controllo totalitario è un'identificazione). Quindi le "funzioni essenziali" sarebbero attribuite, in Italia, ad un ente (RFI s.p.a.) di fatto dipendente da un altro ente (la holding), il quale si immedesima in un'impresa di trasporto ferroviario. Pertanto, il titolare delle "funzioni essenziali" non opererebbe in condizioni di imparzialità. La Commissione, invero, non esclude in modo assoluto che una società "controllata" da una "holding" possa essere indipendente da quest'ultima, ma sottolinea che - in quanto, normalmente, sussiste una dipendenza - spetta all'Italia dimostrare l'esistenza di circostanze, peculiari al caso concreto, che dimostrino il contrario: fondamentale, in merito, sarebbe la prova (non ancora prodotta) dell'esistenza di prescrizioni normative o statutarie che, derogando alle comuni regole societarie, sottraessero alla società "holding" la possibilità, spettante quale socio di maggioranza, di revocare arbitrariamente gli amministratori della controllata titolare delle "funzioni essenziali". Ove la "holding" fosse effettivamente spogliata di un tale potere, non potrebbe più agitare la minaccia della destituzione degli amministratori della controllata, per piegare i medesimi ai suoi dettami. Da ultimo, la Commissione rileva che l'"Autorità di regolamentazione", che dovrebbe garantire il rispetto di tutte le prescrizioni anzidette, viene in concreta resa impotente dal fatto che l'ordinamento italiano non le consente di infliggere sanzioni pecuniarie ai trasgressori.

Stato della Procedura

Il 22/8/2011 è stato notificato un ricorso ai sensi dell'art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Per il superamento della procedura, l'Italia dovrebbe, tra l'altro, dotare l'Autorità di regolamentazione di un potere sanzionatorio pecuniario. Ne deriverebbe un aumento delle entrate statali.

Scheda 8 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2007/4609 - ex art. 258 del TFUE**

"Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia"

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**Violazione**

La Commissione europea rileva la violazione dell'art. 4 del Regolamento n. 3577/92, il quale applica ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) il principio della "libera prestazione dei servizi". In base a detto articolo, le Amministrazioni pubbliche degli Stati membri possono stipulare contratti di affidamento, a determinate imprese, dell'erogazione del servizio di trasporto marittimo, a condizione, tuttavia, che gli affidamenti stessi vengano effettuati in base a regole non discriminatorie, senza privilegiare gli armatori nazionali rispetto a quelli degli altri Stati dell'Unione europea. Ove, infatti, l'appalto o la concessione di servizi fossero attribuiti, dalla Pubblica Amministrazione, tramite applicazione di un trattamento di favore nei confronti dei candidati domestici a scapito di quelli transfrontalieri, ne deriverebbe una lesione della libertà, riconosciuta ai secondi, di fornire i loro servizi all'interno dello Stato in cui tali regole vigono. Pertanto, la legislazione europea dispone che, normalmente, gli affidamenti di servizi pubblici, da parte delle P.A. degli Stati membri UE, venga effettuata attraverso procedure di pubblica gara, ritenute più idonee, rispetto ad altre, a garantire la parità di trattamento degli operatori che vi partecipano. Ora, con riguardo all'affidamento, da parte della P.A., del servizio pubblico di trasporto marittimo con le isole, risulta che lo Stato italiano abbia, in passato, attribuito il medesimo servizio a ciascuna delle imprese del gruppo Tirrenia, tramite apposite Convenzioni la cui stipula, al momento, non era stata obbligatoriamente subordinata all'esperienza di un pubblico concorso. Scadute tali Convenzioni il 31 dicembre 2008, il riaffidamento del servizio in questione si sarebbe dovuto informare al rispetto di regole non discriminatorie per gli operatori transfrontalieri, quindi procedere per gara pubblica. Per converso, risulta che le convenzioni in oggetto, già scadute, siano state prorogate dapprima dall'art. 1, comma 999, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (senza indicazione della scadenza della proroga) e, da ultimo, con l'art. 19 ter, paragrafo 6, del Decreto Legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito dalla Legge 20 novembre 2009, n. 166, fino al termine del 30 settembre 2010. Le Autorità italiane precisavano, tuttavia, che alla data da ultimo citata i nuovi operatori, selezionati in base a pubblica gara europea, sarebbero stati pronti a subentrare ai vecchi concessionari, dal momento che, alla data stessa, i procedimenti concorsuali, di riaffidamento del servizio, si sarebbero definitivamente ultimati. A dispetto di tali pronostici, le Autorità italiane informavano la Commissione, il 10/9/2010, che le gare di affidamento già indette, relative a certi segmenti del servizio, non erano giunte a conclusione perché collegate al processo di privatizzazione dei vecchi concessionari, che all'epoca aveva subito un'interruzione. Peraltro, con Legge del 1° ottobre 2010 n. 163, l'Italia prorogava ulteriormente le Convenzioni relative ad altri segmenti del servizio, per i quali non si era provveduto all'indizione di alcun procedimento concorsuale di riaffidamento. Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto la situazione italiana incompatibile con il principio della libera prestazione dei servizi applicato al settore di riferimento.

Stato della Procedura

In data 21 giugno 2012 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari incidenti sul bilancio pubblico

Tutela del consumatore

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEL CONSUMATORE				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2012/4094	Cattivo recepimento della Direttiva 90/314/CEE relativa ai viaggi, vacanze e i circuiti "tutto compreso"	MM	No	Stadio invariato

Scheda 1 – Tutela del consumatore**Procedura di infrazione n. 2012/4094 - ex art. 258 del TFUE**

“Cattivo recepimento della Direttiva 90/314/CEE relativa ai viaggi, vacanze e i circuiti “tutto compreso”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: PCM – Dipartimento per lo sport.

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione dell'art. 7 della Direttiva 90/314/CE, concernente la tutela del consumatore di servizi di organizzazione di viaggi, vacanze e circuiti “tutto compreso”. Il predetto art. 7, in particolare, ha stabilito un preciso obbligo in capo all'organizzatore e/o venditore di viaggi, i quali siano parte di un contratto di erogazione dei servizi di cui sopra. Detti soggetti, infatti, sono tenuti a dimostrare di essere assistiti da garanzie tali da renderli in grado, ove falliscano o risultino altrimenti insolventi, di assicurare comunque il rimpatrio del cliente e il rimborso dei fondi da esso depositati. Sul punto, la giurisprudenza UE ha specificato che la norma unionale in questione può ritenersi davvero recepita, in uno Stato della stessa UE, se la legislazione nazionale di quello stesso Stato non si limita a prevedere sulla carta l'obbligo di cui alla norma stessa, ma garantisce che il suddetto obbligo venga, in concreto, pienamente adempiuto. Il legislatore italiano ha recepito l'art. 7, di cui sopra, attraverso il combinato disposto dell'art. 51 del Decreto Legislativo n. 79 del 23/05/11 e della disciplina contenuta nel Decreto Ministeriale n. 349/1999. Ai sensi di tale normativa nazionale, il soddisfacimento delle ragioni dei consumatori, come dal predetto art. 7 della Dir. 90/314/CE, viene assicurato da un “Fondo nazionale di garanzia” istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del turismo. Detto fondo è alimentato, annualmente, dal versamento della quota del 2% del premio, che gli operatori del settore turistico pagano per l'assicurazione obbligatoria prevista dall'art. 50 dello stesso Decreto 79/2011. Le domande di rimborso, da parte del consumatore nei confronti del fondo sopra indicato, sono soggette al termine di prescrizione comune applicato ai diritti di credito. Al riguardo, le Autorità UE ritengono che il Fondo di cui si tratta non sia adeguato – e in ragione dell'insufficienza del suo ammontare e a motivo della lentezza delle procedure di rimborso – ad assicurare “effettivamente” ai clienti dei tour operator il rimborso cui avrebbero diritto, ai sensi dell'art. 7 succitato. A tale proposito, le Autorità italiane hanno ammesso che, ancora nell'autunno 2012, dovevano essere soddisfatte le istanze di clienti di organizzatori di viaggi, il cui fallimento risaliva al 2009. Le Autorità italiane stesse adducono, tuttavia, che l'insufficienza del Fondo in parola sarebbe compensata dalla previsione, contenuta nella normativa nazionale sopra riportata, per cui gli organizzatori di viaggi e i venditori di pacchetti turistici potrebbero stipulare assicurazioni facoltative, a tutela della clientela in caso di insolvenza dell'operatore. In risposta, la Commissione ha replicato che non sarebbe corretto, nei confronti del consumatore, subordinare la sua protezione all'esistenza di un'assicurazione puramente opzionale.

Stato della Procedura

Il 24/10/12 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Con nota del 17/12/12, la PCM – Dipartimento per lo sport ha comunicato, alla Commissione europea, che a sostegno del Fondo presso la PCM stessa, predisposto in garanzia dei clienti dei tour operator insolventi, verranno versati ulteriori finanziamenti. Verrà inoltre aumentato il premio di assicurazione a carico dei privati.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La necessità di integrare le risorse del “Fondo nazionale di garanzia”, per la parte non coperta dall'aumento del premio assicurativo a carico dei privati, produrrà un aumento della spesa pubblica.