

Scheda 2 – Salute**Procedura di infrazione n. 2014/2125** – ex art. 258 del TFUE.

“Qualità dell’acqua destinata al consumo umano”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute**Violazione**

La Commissione europea ritiene violata la Direttiva 98/83/CE sull’acqua destinata al consumo umano. L’art. 4 della stessa Direttiva impone ad ogni Stato UE di adottare le “misure necessarie” a garantire che tali acque risultino: 1) scvre dalla presenza di microrganismi, parassiti, o altre sostanze, in quantità o concentrazioni tali da porre a rischio la salute umana; 2) conformi ai “requisiti minimi” indicati all’allegato I della medesima Direttiva, parti A e B (parametri “microbiologici” e “chimici”). L’art. 5 stabilisce che detti parametri non possono essere abbassati da norme nazionali dei singoli Stati UE. Per l’art. 8, ogni volta che gli stessi parametri risultino non soddisfatti, lo Stato UE deve subito disporre le “misure” correttive idonee a ripristinare gli stessi, provvedendo, al contempo, ad informare la popolazione interessata dei rischi che l’uso di tali acque comporta per la salute e imponendo, se del caso, divieti o limitazioni a tale uso. Le Autorità debbono poi, con opportuni provvedimenti, aiutare la popolazione a soddisfare, in ogni caso, il suo fabbisogno idrico. L’art. 9, poi, consente ai singoli Stati UE di chiedere, alla Commissione, “deroghe” ai parametri suindicati, sempre nel rispetto della salute umana e ove l’approvvigionamento idrico non possa essere garantito altrimenti. Sono consentiti sino a tre periodi di deroga, ciascuno non eccedente i 3 anni. Nella domanda di “deroga” presentata alla Commissione, lo Stato UE deve addurre tutti gli elementi citati al suddetto art. 9, compresa la descrizione delle azioni correttive che si intendono adottare per il ripristino dei valori richiesti dalla Direttiva, nonché l’indicazione del calendario di tali azioni. Il co. 6° dello stesso art. 9 impone che le Autorità competenti informino la popolazione dell’esistenza e delle condizioni di tali “deroghe”. In Italia, risulterebbe particolarmente critica la non conformità, alle sopra rappresentate prescrizioni, della situazione concernente le acque destinate al consumo umano nel Lazio superiore e nella Toscana inferiore. Dette aree sono state sottoposte ad un regime di “deroga” dal 2004 al 2009. Quindi, con Decisioni del 28/10/2010 e del 22/03/2011, la Commissione ha concesso due ulteriori deroghe - limitatamente ai valori dell’arsenico, del fluoruro e del boro - le quali impongono all’Italia, tuttavia, il rispetto di obblighi concernenti: il rispetto dei parametri standard, e non di quelli in deroga, quanto all’arsenico, fluoruro e boro presenti nelle acque destinate al consumo dei bambini sino ai 3 anni; lo svolgimento di campagne di informazione sui rischi connessi all’uso dell’acqua nelle aree recanti concentrazioni “non a norma” dei suddetti valori chimici; l’attuazione delle azioni correttive di cui all’allegato III della Direttiva in oggetto; la presentazione di relazioni annuali sui progressi compiuti. La Commissione ritiene che l’Italia avrebbe violato non solo gli obblighi imposti dalle predette Decisioni, ma anche le prescrizioni di cui alla succitata Dir.va 98/83/CE, in quanto attuate da tali obblighi.

Stato della Procedura

Il 24 gennaio 2019 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE. In data 10/05/2016 è stato inviato alla Rappresentanza Permanente d’Italia presso la UE, per il successivo inoltro alla Commissione, un rapporto del Ministero dell’Ambiente sulle misure intraprese dalle competenti Autorità nazionali ai fini del superamento della presente procedura di infrazione.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Si ipotizza un possibile aumento della spesa pubblica, connesso all’adozione di misure adeguate di contrasto all’inquinamento dell’acqua.

PAGINA BIANCA

Trasporti

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2020/4051	Non corretta attuazione dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento UE n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 2020/2318	Non corretta attuazione della direttiva 2004/52/CE relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità	MM	No	Nuova procedura
Scheda 3 2020/2065	Non corretta applicazione della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi	MM	No	Stadio invariato
Scheda 4 2020/2028	Regolamento UE n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il Regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i Regolamenti CE n. 1321/2007 e CE n. 1330/2007 della Commissione	MM	No	Stadio invariato
Scheda 5 2020/0069	Mancato recepimento della Direttiva UE 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la Direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri	MM	No	Stadio invariato
Scheda 6 2020/0068	Mancato recepimento della Direttiva UE 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la Direttiva 2009/45/CE, relativa alle	MM	No	Stadio invariato

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
	disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri			
Scheda 7 2020/0067	Mancato recepimento della Direttiva UE 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la Direttiva 2009/16/CE e abroga la Direttiva 1999/35/CE del Consiglio. Testo rilevante ai fini del SEE	MM	No	Stadio invariato
Scheda 8 2019/2279	Mancato adeguamento dei livelli di sicurezza delle gallerie italiane. Direttiva 2004/54/CE relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea	PM	No	Variazione di stadio (da MM a PM)
Scheda 9 2017/2044	Misure adottate con riguardo alla FIAT 500X-euro 6 diesel	MMC	No	Stadio invariato
Scheda 10 2014/4187	Attuazione della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali	MM	No	Stadio invariato
Scheda 11 2013/2155	Accordo tra Stati relativo al blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED (Cipro, Grecia, Italia e Malta)	2° MMC	No	Stadio invariato
Scheda 12 2012/2213	Cattiva applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	2° MMC	No	Stadio invariato

Scheda 1 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/4051-** ex art. 258 del TFUE

“Non corretta attuazione dell’articolo 7, paragrafo 1, del regolamento UE n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada”

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

Violazione

La Commissione europea contesta, all’Italia, la violazione dell’art. 7, paragrafo 1, del Regolamento (UE) n. 165/2014. Tale Regolamento stabilisce, in generale, i criteri relativi alla costruzione, installazione, uso, prova e controllo dei “tachigrafi” utilizzati nel trasporto su strada. Le regole in oggetto sono finalizzate a consentire che, attraverso le risultanze offerte da tachigrafi dotati di precisi requisiti tecnici di affidabilità, le pubbliche autorità competenti possano verificare il rispetto della normativa sociale dell’Unione in tema di protezione dei diritti dei lavoratori su strada. In particolare, tale normativa, il cui rispetto deve essere scrutinato tramite, tra l’altro, l’uso dei tachigrafi come disciplinati dal succitato Reg. 165/2014/UE, sarebbe contenuta nel Reg. (CE) n. 561/2006 (che, in ordine ai mezzi pesanti, fissa il limite massimo del periodo di guida giornaliero, settimanale e complessivamente accumulato in due settimane consecutive, la durata minima dell’interruzione della guida giornaliera e del periodo di riposo giornaliero e settimanale), nella Dir. 2002/15/CE che indica la durata massima giornaliera dell’orario di lavoro quando in esso sia compreso il lavoro notturno e, altresì, nella Dir. 92/6/CEE, la quale impone l’uso di “limitatori di velocità” agli automezzi pesanti destinati al trasporto di merci pericolose. Nello specifico, poi, il già citato art. 7, par. 1, del Reg. 165/2014 in questione dispone che *“il trattamento dei dati personali nel contesto del presente Regolamento”* - vale a dire la rilevazione, attraverso le risultanze dei tachigrafi di cui si tratta, dei dati concernenti gli autotrasportatori - può essere eseguito *“unicamente”* ai fini della verifica della conformità al medesimo Reg. 165/2014 e al Reg. n. 561/2006/CE (il quale ripropone le disposizioni UE, in materia di politica sociale, sopra considerate nell’ambito degli atti normativi succitati) e, in ogni caso, deve improntarsi al rispetto della normativa dell’Unione circa il trattamento dei dati personali (Dir. 95/46/CE e Dir.2002/58/CE). Tanto premesso, la Commissione ritiene che contrasti con il sopra citato art. 7, par. 1, del Reg. 165/2014, nonché con la “ratio” dell’intero Regolamento, l’art. 142, comma 6, del Codice della strada italiano, il quale consente l’uso delle risultanze del tachigrafo per finalità distorte rispetto a quelle istituzionali stabilite dal predetto Reg. 165/2014 e, precisamente, per determinare e sanzionare la mancata osservanza dei limiti di velocità dei mezzi su strada.

Stato della Procedura

Il 30 ottobre 2020 è stata emessa, nei confronti dell’Italia, una messa in mora ex art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non dispiega effetti finanziari

Scheda 2 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/2318** - ex art. 258 del TFUE

“Non corretta attuazione della Direttiva 2004/52/CE relativa all’interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l’Italia abbia violato alcune disposizioni della Direttiva 2004/52/CE e della Decisione 2009/750/CE, inerenti al “Servizio Europeo di Telepedaggio” (c.d. SET). In base al sistema definito dai predetti atti normativi, si prevede che i servizi di telepedaggio “interni” ai singoli Stati UE, c.d. “nazionali” (o “locali”), siano integrati da un servizio di telepedaggio di rango europeo, le cui articolazioni a livello di singolo Stato UE risultino interoperabili e i cui fruitori possano avvalersi di un abbonamento unico per tutta la UE. Ogni Stato UE deve annotare, in un apposito registro elettronico, i settori del SET situati nel proprio territorio, che “ripartisce” tra i singoli operatori deputati, in quello stesso Stato, all’“esazione dei pedaggi”. Ora: gli operatori che intendano accreditarsi come prestatori del SET debbono: 1) preliminarmente, possedere i prerequisiti stabiliti dall’art. 3 e dall’allegato II, n. 3 della stessa Decisione 2009/750/CE (vedi infra); 2) quindi “stabilirsi” in un singolo Stato UE e stipulare tanti “contratti” quanti sono gli “esattori dei pedaggi” operanti nello stesso Stato. Ciascuno di tali esattori deve pubblicare una “dichiarazione”, in cui precisa le condizioni generali del proprio contratto. L’art. 5, par. 3 della Decisione impone, a ciascun esattore dei pedaggi, di accettare “in maniera non discriminatoria” di contrattare con qualsiasi impresa, la quale richieda di essere accreditata alla fornitura del SET negli ambiti posti sotto la responsabilità dello stesso esattore. Il requisito ex all. II, n. 3 della suddetta Decisione concerne il necessario possesso, in capo agli operatori SET, delle tecnologie idonee a porre in comunicazione i dispositivi di bordo – presenti nelle autovetture degli utenti del servizio di telepedaggio SET – e le apposite apparecchiature poste, lungo le strade, dagli esattori dei pedaggi: in proposito, dette norme UE stabiliscono che gli operatori SET dispongano non solo della tecnologia DSRC (che consente le “comunicazioni specializzate a corto raggio”), ma anche della più evoluta tecnologia di comunicazione GNSS (“sistema globale di comunicazione via satellite”), entrambe riferite sia ai “veicoli pesanti” che a quelli “leggeri”. Si consideri, ora, la situazione in Italia: 1) al momento della presente “messa in mora” (03/12/2020), in Italia nessun operatore risultava ancora abilitato a prestare il SET, nè per i “veicoli pesanti” né per quelli “leggeri”: al riguardo, si precisa che l’operatore Telepass non è effettivamente abilitato ad erogare il SET ma solo il servizio di telepedaggio “nazionale” (c.d. “locale”). La Commissione, pertanto, contesta i cospicui ritardi relativi alla contrattazione tra gli aspiranti operatori SET e gli “esattori dei pedaggi” presenti in Italia, sottolineando che i contratti in oggetto debbono essere stipulati da ogni esattore, ai sensi delle succitate norme UE, non oltre i 24 mesi dalla registrazione elettronica dei settori SET di propria competenza; 2) in ordine al servizio di telepedaggio “nazionale” o c.d. “locale”, sia relativo ai veicoli pesanti che a quelli leggeri, la Commissione rileva che lo stesso risulta, al momento, in appannaggio esclusivo all’operatore Telepass, al quale la normativa italiana consente di erogarlo avvalendosi esclusivamente della tecnologia DSRC. Quindi, la legislazione italiana non costringe Telepass a dotare gli apparecchi, da installarsi a bordo delle automobili, della più evoluta e costosa tecnologia di comunicazione GNSS. Ora, circa tale mercato nazionale del telepedaggio, il segmento di esso che attiene specificatamente ai “veicoli pesanti” risulta aperto, dalla normativa italiana, anche ad altri operatori diversi da Telepass, tra l’altro in condizioni di parità rispetto a quest’ultimo: infatti, si richiede a tali diversi operatori, quale prerequisito per l’accreditamento, di avvalersi solo della tecnologia di comunicazione DSRC, senza necessità di dotarsi della più costosa tecnologia GNSS; 3) quanto al segmento, nell’ambito del mercato del servizio di telepedaggio “nazionale” (o “locale”), specificatamente attinente ai “veicoli leggeri”, la Commissione rileva un

“deficit” di “libera concorrenza”: infatti, tale mercato non è aperto all’ingresso di operatori diversi da Telepass. Precisamente, gli operatori che intendano fornire in Italia un servizio di telepedaggio per i veicoli leggeri debbono, necessariamente, esercitare “l’opzione SET”, nel senso che possono essere abilitati a tali prestazioni solo se garantiscono, oltre all’utilizzo di tecnologie DSRC, anche quello delle più costose tecnologie GNSS. Tali operatori, quindi, risultano discriminati rispetto a Telepass, riguardo al mercato del servizio di telepedaggio nazionale relativo ai veicoli leggeri. Tale situazione viene considerata dalla Commissione, sotto un’ulteriore prospettiva, anche come una discriminazione a carico dei prestatori del servizio “SET”, i quali, per quanto riguarda il mercato del telepedaggio per i “veicoli leggeri”, debbono subire la concorrenza non libera ma “sleale” di Telepass, il quale può fornire il medesimo servizio ad un costo significativamente più ridotto: infatti, laddove i primi debbono dotarsi della più onerosa tecnologia GNSS, il secondo può offrire lo stesso servizio avvalendosi della mera tecnologia DSRC. Il tutto in deroga al predetto art. 5, par. 3 della Decisione (vedi sopra).

Stato della Procedura

Il 3 dicembre 2020 è stata comunicata all’Italia una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non dispiega effetti finanziari

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/2065-** ex art. 258 del TFUE

“Non corretta applicazione della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi”

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

Violazione

La Commissione europea rileva che la Repubblica italiana non ha ottemperato agli obblighi di cui all'art. 10, paragrafo 1, della direttiva 2014/94/UE. Tale Direttiva sottende l'esigenza di incentivare l'uso di mezzi di trasporto alimentati da combustibili che, rispetto a quelli fossili e segnatamente al petrolio, presentino un impatto meno pregiudizievole sull'ambiente. Tali combustibili, definiti “alternativi”, sono rappresentati dall'elettricità, dall'idrogeno, dal gas naturale sia in forma gassosa che liquefatta, dai biocarburanti, dai combustibili sintetici e paraffinici e dal gas di petrolio liquefatto. La Direttiva in questione, al fine di incrementare l'impiego dei predetti combustibili alternativi, impone agli Stati UE di realizzare – ciascuno per il proprio territorio, ma in coordinamento tra di loro ai fini di un'armonizzazione a livello europeo - un'infrastruttura adeguata alla circolazione dei veicoli a motore alimentati dai predetti carburanti. Allo scopo di incoraggiare l'uso dei mezzi di trasporto alimentati da combustibili non fossili, è essenziale che l'infrastruttura, da approntarsi da ciascuno Stato UE, includa un numero adeguato di “punti di ricarica” per i mezzi di trasporto a elettricità e di “stazioni di rifornimento” per quelli che si avvalgono degli altri combustibili alternativi. La Direttiva si limita a stabilire dei requisiti “minimi” sia per gli impianti infrastrutturali di cui sopra, sia per i già citati “punti di ricarica” e “stazioni di rifornimento”, sia per le azioni – che ciascuno Stato UE dovrà dispiegare - di informazione del pubblico circa l'impiego dei veicoli a motore alimentati da carburanti alternativi. La realizzazione di tale programma infrastrutturale impone un'attenta pianificazione, che deve essere contenuta nel “quadro strategico nazionale”. Quest'ultimo deve recare, tra l'altro: a) uno studio del mercato attuale dei trasporti alimentati da carburanti alternativi e del suo presumibile sviluppo; b) la determinazione degli “obiettivi” che ciascuno Stato UE si propone di raggiungere, nel predetto mercato, in merito all'utilizzo delle energie “rinnovabili” in questione; c) una rappresentazione delle misure che si intendono adottare a livello infrastrutturale – con particolare riguardo all'individuazione del posizionamento dei punti di ricarica di elettricità, nonché di rifornimento degli altri combustibili non fossili – per la realizzazione degli obiettivi sopra divisati. Ai sensi dell'art. 10, par. 1, della sopra menzionata Dir. 2014/94/UE, ciascuno Stato UE doveva comunicare alla Commissione, entro il 18 novembre 2019, una prima relazione sull'attuazione del rispettivo “quadro strategico nazionale”, rimanendo tenuto, in seguito, a presentare ulteriori relazioni con cadenza triennale. Tali relazioni, compresa la prima, debbono recare le informazioni elencate all'allegato I della medesima Dir. 2014/94/UE e, se del caso, includono una giustificazione adeguata circa il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali relativi all'incremento dell'utilizzo, nel settore dei trasporti, delle energie alternative. Al riguardo, la Commissione rileva che l'Italia ha omissso di presentare, alla data del 18 novembre 2019, la prima delle Relazioni predette.

Stato della Procedura

Il 14 maggio 2020, è stata comunicata all'Italia una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non dispiega effetti finanziari

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/2028** - ex art. 258 del TFUE

“Regolamento UE n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l’analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell’aviazione civile”.

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

Violazione

La Commissione europea sostiene che l’Italia non abbia applicato il par. 12 dell’art. 16 del Regolamento UE n. 376/2014: quest’ultimo, nel complesso, istituisce un sistema di segnalazione, analisi e monitoraggio di situazioni (c.d. “eventi”) rischiose per la sicurezza nell’ambito dell’aviazione civile. Detto sistema risulta articolato in più livelli: in primo luogo, sono le “organizzazioni”, cioè gli operatori economici che realizzano prodotti attinenti ai voli aerei, ad essere obbligate a proporre una o più persone indipendenti alla raccolta e alla valutazione di segnalazioni circa eventi pregiudizievoli alla sicurezza dei voli aerei; a livello nazionale, poi, ciascuno Stato UE è tenuto ad istituire una o più autorità indipendenti, finalizzate anch’esse a raccogliere, analizzare e monitorare lo stesso tipo di informazioni; da ultimo, lo stesso compito viene assegnato ad una specifica Agenzia UE, operante a livello centrale dell’Unione. Tutti i soggetti citati sono tenuti ad espletare le mansioni sopra descritte garantendo, in via di massima, la riservatezza sia degli autori delle segnalazioni, che delle persone menzionate nell’ambito delle stesse. Le “organizzazioni”, di cui sopra, debbono comunicare le informazioni loro segnalate alle autorità che lo Stato UE, in cui esse organizzazioni sono stabilite, ha preposto alla raccolta, analisi e valutazione delle medesime informazioni (vedi sopra). Inoltre, sia i singoli Stati UE, che la succitata Agenzia operante a livello europeo, debbono provvedere ad immettere le segnalazioni, presenti nelle loro rispettive banche dati, nel “Repertorio Centrale Europeo”, al quale possono attingere solo i soggetti che il medesimo Reg. UE n. 376/2014 identifica come “interessati”. Ora: il par. 6 dell’art. 16 dello stesso Regolamento impone agli Stati UE – in quanto la raccolta, nonchè la valutazione, delle segnalazioni in oggetto sono finalizzate solo a rafforzare la “prevenzione” degli incidenti nel campo dell’aeronautica civile – di vietare, salva l’applicazione delle norme penali nazionali, di perseguire violazioni di legge non premeditate o involontarie, di cui si abbia avuta notizia unicamente a seguito del sistema di segnalazione di cui si tratta. Il par. 9 del medesimo art. 16 prevede, poi, che gli addetti e il personale a contratto di un’organizzazione - i quali effettuino una segnalazione o siano menzionati nell’ambito della stessa – non possano subire alcuna punizione, da parte dei loro datori di lavoro e dell’organizzazione medesima, in base alle risultanze delle informazioni fornite, salvo che in relazione a casi di dolo o di grave colpa professionale. Infine, per il par. 11 di esso art. 16, ciascuna organizzazione con sede in uno Stato membro, previa consultazione dei rappresentanti del proprio personale, adotta norme interne che garantiscano e attuino i principi della «cultura giusta», in base ai quali il personale medesimo non può essere sanzionato, dall’organizzazione stessa, per comportamenti adottati sulla base della propria esperienza e formazione, purchè non causati da dolo o negligenza grave. Ora, il par. 12 del già più volte citato art. 16 stabilisce che, ai fini dell’attuazione delle norme di cui ai sopra menzionati par. 6, 9 e 11 dello stesso articolo, ciascuno Stato UE istituisca un “organismo competente”: al riguardo, la Commissione rileva che – come dalla relazione del 15/06/2019, predisposta dall’ENAC in ossequio al par. 13 del medesimo art. 16 del Reg. (UE) n. 376/2014 - l’Italia non ha ancora istituito tale apposito organismo.

Stato della Procedura

Il 14 maggio 2020, è stata comunicata all’Italia una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non dispiega effetti finanziari

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/0069** - ex art. 258 del TFUE

“Mancato recepimento della Direttiva UE 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la Direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l'Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva UE 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la Direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri.

Ai sensi dell'art. 3 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro e non oltre il 21 dicembre 2019, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, non essendole stati comunicati i provvedimenti della Repubblica italiana, idonei a recepire nell'ordinamento nazionale la Direttiva di cui si tratta, ha ritenuto che la stessa non fosse stata ancora recepita nell'ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 23 gennaio 2020 è stata decisa una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva UE 2017/2109 mediante il Decreto Legislativo n. 38 dell'11 maggio 2020.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 6 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/0068** - ex art. 258 del TFUE

“Mancato recepimento della Direttiva UE 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la Direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l'Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva UE 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 che modifica la Direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri

Ai sensi dell'art. 2 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro e non oltre il 21 dicembre 2019, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, poiché non è stata ancora messa al corrente dei provvedimenti, adottati dalla Repubblica italiana allo scopo di recepire nell'ordinamento nazionale la Direttiva di cui si tratta, ritiene che la stessa non sia stata ancora recepita nell'ordinamento italiano.

Stato della Procedura

Il 23 gennaio 2020 è stata decisa una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva UE 2017/2108 mediante il Decreto Legislativo n. 43 del 12 maggio 2020.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 7 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2020/0067** - ex art. 258 del TFUE

“Mancato recepimento della Direttiva UE 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l’esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la Direttiva 2009/16/CE e abroga la Direttiva 1999/35/CE del Consiglio Testo rilevante ai fini del SEE”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l’Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva UE 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l’esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la Direttiva 2009/16/CE e abroga la Direttiva 1999/35/CE del Consiglio Testo rilevante ai fini del SEE.

Ai sensi dell’art. 17 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro e non oltre il 21 dicembre 2019, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, poiché non è stata ancora messa al corrente dei provvedimenti, adottati dalla Repubblica italiana allo scopo di recepire nell’ordinamento nazionale la Direttiva di cui si tratta, ritiene che la stessa non sia stata ancora recepita nell’ordinamento italiano.

Stato della Procedura

Il 23 gennaio 2020 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva UE 2017/2110 mediante il Decreto Legislativo n. 37 del 22 aprile 2020.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 8 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2019/2279-** ex art. 258 del TFUE

"Mancato adeguamento dei livelli di sicurezza delle gallerie italiane"

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

La Commissione europea ritiene violate alcune disposizioni della Direttiva 2004/54/CE. L'art. 3, par. 1 di essa impone in generale, agli Stati UE, di conformare le "gallerie" (definite dall'art. 1, par. 2) ai "requisiti minimi di sicurezza" indicati nell'allegato I. Tuttavia, l'art. 3, par. 2, consente che alcuni, dei requisiti di cui al predetto allegato I, vengano sostituiti con misure "alternative" di riduzione dei rischi, a condizione che: a) detti requisiti non siano "tecnicamente" realizzabili, o lo siano solo ad un "costo sproporzionato"; 2) le misure sostitutive garantiscano una protezione equivalente, o accresciuta, rispetto ai requisiti predetti; 2) la galleria, cui si applicano dette misure alternative, sia "vecchia" e non "nuova", intendendosi, per "vecchie", le gallerie già aperte al traffico al 1° maggio 2006. Peraltro, un'ulteriore possibilità di deroga ai requisiti di sicurezza di cui all'allegato I è prevista dal punto 1.2.1 del medesimo: ivi, è ammesso che, in ordine a "tutte" le gallerie ("vecchie" e "nuove"), gli Stati UE derogano ai "requisiti minimi di sicurezza" indicati nei paragrafi successivi dell'allegato, purché in misura "lieve", a "certe condizioni" e assicurando una protezione equivalente o maggiore rispetto a quella garantita dai requisiti derogati. L'adeguamento alle regole tecniche fin qui descritte deve essere realizzato nei seguenti termini: A) dall'apertura stessa della "galleria" per le gallerie "nuove" (cioè non ancora aperte al traffico all'01/05/2006), ex art. 9; B) entro il 30/04/2014, prorogabile fino al 30/04/2019, per le gallerie "vecchie" (cioè già aperte al traffico all'01/05/2006), ex art. 11. Ora: risulterebbero attualmente in esercizio, in Italia, n. 395 tra "vecchie" e "nuove" gallerie, di cui: 1) 102 sarebbero, per le Autorità italiane, del tutto conformi ai requisiti di cui al già citato allegato I; 2) 7 recano applicazione di "misure alternative di riduzione dei rischi", come dal predetto art. 3, par. 2. Circa 6 di tali gallerie, l'Italia avrebbe disatteso l'obbligo, previsto dalla Direttiva di cui si tratta, di fornire alla Commissione i documenti dimostrativi dell'esistenza delle condizioni in difetto dei quali, per il già menzionato art. 3, par. 2, non è consentito sostituire i requisiti dell'allegato I (vedi sopra); 3) 251, non ancora conformi, verrebbero messe a norma dalle Autorità italiane entro il 2025. Di tali 251 gallerie, sia precisa, quelle "vecchie" dovevano essere regolarizzate al massimo entro il 30/04/2019 (vedi sopra), mentre quelle "nuove" dovevano risultare a norma sin dall'apertura; 4) per altre 35, dichiarate anch'esse non ancora conformi alla Direttiva, l'Italia non disporrebbe ancora di nessun calendario di adeguamento. Riguardo a tali 35, si precisa che le stesse, "vecchie" o "nuove", dovevano risultare già conformi alla Direttiva in oggetto. La Commissione, per il momento, non si pronuncia su n. 41 gallerie: queste ultime, in origine non rientranti nell'applicazione della Dir. 2004/54/CE, vi sono state in seguito inserite dal Reg. n. 1315/2013. In ordine a tale quadro complessivo, la Commissione deduce che l'Italia abbia violato: A) l'art. 3, par. 1, e il n. 1.2.1 della Direttiva, ove non ha reso edotta la Commissione, circa n. 6 gallerie, dei presupposti giustificativi dell'adozione delle "misure alternative di riduzione dei rischi", o dei lievi scostamenti rispetto ai requisiti ex allegato I; B) l'art. 9 e 10, ove ha ommesso di garantire che le gallerie "nuove", di quelle non ancora a norma, fossero conformi alla Direttiva sin dalla loro entrata in esercizio; C) l'art. 11, ove non ha garantito che, tra le gallerie non ancora a norma, quelle "vecchie" fossero regolarizzate entro il 30/04/2019.

Stato della Procedura

In data 3 dicembre 2020, è stato comunicato all'Italia un parere motivato, ex art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non dispiega effetti finanziari

Scheda 9 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2017/2044** - ex art. 258 del TFUE

"Misure adottate con riguardo alla FIAT 500X – euro 6 diesel"

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

La Commissione europea ritiene violate alcune disposizioni della Direttiva 2007/46/CE e del Regolamento n. 715/2007/CE, inerenti al controllo delle emissioni da alcuni veicoli a motore. L'art. 5 di essa Direttiva e l'art. 4, par. 1, di detto Regolamento vietano che i veicoli nuovi possano essere messi in commercio o in servizio, nella CE (ora UE), se non corrispondenti ad un tipo previamente "omologato", vale a dire munito di un apposito certificato il cui rilascio, da parte delle Autorità nazionali competenti, è subordinato alla previa dimostrazione dell'avvenuta applicazione delle norme della Direttiva stessa e di tutti i Regolamenti applicabili (fra cui lo stesso 715/2007/CE). Tra tali norme, assume particolare rilievo l'art. 5 della Dir. 2007/46/CE, il quale vieta che l'autoveicolo venga munito di un "impianto di manipolazione", cioè di un qualsiasi "elemento di progetto" finalizzato a ridurre l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni prodotte dal veicolo a motore (art. 3 della Direttiva). Pertanto, un veicolo dotato di un "impianto di manipolazione" non può essere "omologato", salve alcune limitate eccezioni (ad esempio ove un tale impianto risulti necessario a proteggere il motore da danni o da avarie). Gli artt. 12 e 30 della Direttiva in oggetto, inoltre, impongono ad ogni Stato UE di accertare che tutti i veicoli prodotti siano effettivamente conformi al tipo "omologato" e che, in caso di scostamenti rispetto a quest'ultimo, obblighino le imprese costruttrici a metterli a norma. Infine, l'art. 13 del succitato Reg. n. 715/2007/CE obbliga ciascuno Stato UE ad istituire sanzioni "effettive, proporzionate e dissuasive" contro i trasgressori delle norme del Regolamento stesso. Ora, la Commissione ritiene che alcuni modelli del tipo Fiat 500X Euro 6 diesel, realizzato dal gruppo Fiat Chrysler Automobiles (FCA), risultino dotati di un impianto di manipolazione vietato dalle norme succitate. Le Autorità italiane, al tempo della "messa in mora" da parte della Commissione, avevano giustificato la presenza di tale impianto di manipolazione adducendo che il medesimo risultava necessario, rispetto allo scopo di proteggere il motore da danni o da avarie (vedi sopra). La Commissione, ritenendo che l'Italia non avesse suffragato la sua difesa con un serio studio scientifico, ribadiva la sua censura. Seguivano delle lettere inviate dalle Autorità italiane, con le quali - pur ribadendosi che l'applicazione del sistema contestato, agli autoveicoli in questione, si giustificava per ragioni tecniche di sicurezza - si rendeva noto alla Commissione UE che: 1) il Ministero dei Trasporti italiano aveva chiesto a FCA di spiegare una campagna di richiamo obbligatorio a livello europeo della FIAT 500X Euro 6 diesel; 2) sugli autoveicoli in oggetto la FCA aveva disposto degli interventi tecnici correttivi (ricalibrazione dei software), per far sì che le macchine stesse fossero conformi al modello "omologato". La Commissione, pur apprezzando tali interventi, ha tuttavia chiesto precisi chiarimenti circa le misure correttive adottate dalla FCA, onde valutare se, effettivamente, i veicoli "ricalibrati" risultino conformi alla normativa unionale. Inoltre, ha richiesto che l'Italia applichi concretamente a FCA le sanzioni introdotte dalla normativa nazionale, come imposto dal succitato art. 13 dal Reg. 715/2007/CE, a corredo degli obblighi sanciti da esso Regolamento.

Stato della Procedura

Il 17 maggio 2018 è stata inviata una messa in mora complementare ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura non dispiega effetti finanziari

Scheda 10 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/4187** - ex art. 258 del TFUE

"Attuazione della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali"

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

La Commissione europea ritiene non attuate in Italia, di fatto, alcune norme della Direttiva 2009/12/CE sui "diritti aeroportuali", vale a dire sulle tariffe che le imprese, aventi in gestione gli aeroporti civili con un traffico annuale superiore ai 5 milioni di passeggeri, applicano alle imprese ("vettori") che esercitano voli aerei all'interno dei suddetti. L'art. 6 di essa Dir. 2009/12/CE consente a tali vettori, ove contestino i "diritti aeroportuali" loro applicati dai gestori, di attivare una procedura detta "di consultazione", con la quale la controversia viene rimessa al verdetto di un'"Autorità di vigilanza indipendente". Quest'ultima – per l'art. 11 di essa Direttiva - deve essere istituita in ciascuno Stato UE, in posizione di autonomia rispetto a tutte le altre Autorità (soprattutto l'Esecutivo). Il già citato art. 6 consente, tuttavia, che tale procedura di "consultazione" possa non applicarsi nei seguenti casi specifici: 1) quando le tariffe aeroportuali vengano approvate dalla medesima Autorità di vigilanza (per cui sarebbe illogico che essa sindacasse sé medesima); 2) quando tale Autorità abbia il potere, su richiesta dei vettori, di verificare se nei loro confronti i gestori si attengono alle regole della libera concorrenza (di talché il sindacato sulle tariffe aeroportuali, come rivolto a verificare che le stesse si formino in base al gioco concorrenziale della domanda e dell'offerta, sarebbe superfluo). In Italia la gestione degli aeroporti è affidata in "concessione" dallo Stato, per una durata di solito non inferiore ai 40 anni, ad operatori economici. I termini della concessione, tra cui il "piano di investimenti" cui sono tenuti detti gestori – comprensivo della determinazione dei "diritti aeroportuali" che gli stessi debbono applicare ai vettori aerei - sono definiti in un "Accordo di programma" (CdP) tra essi gestori e l'ente pubblico ENAC. Tali Accordi, ciascuno relativo ad un aeroporto, sono soggetti all'approvazione del Presidente del Consiglio. Attualmente sono ancora in vigore, in Italia, dalla fine del 2012, degli Accordi di Programma stipulati tra l'Enac e i gestori aeroportuali degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia, recanti l'approvazione del Presidente del Consiglio. Detti specifici CdP, ai sensi dell'art. 1 del Decreto Legge 12 settembre 2014 n. 133, sono esclusi dall'assoggettamento alla procedura "di consultazione" di cui sopra, per la quale i vettori possono ottenere l'intervento di un'Autorità "indipendente" a sindacato dei predetti "diritti aeroportuali". Si sottolinea che la succitata normativa italiana esclude dall'applicazione di tale "consultazione" i CdP stipulati, in generale, dall'ENAC. La Commissione osserva, al riguardo, che tale deroga non rientrerebbe in nessuna delle "eccezioni", all'obbligo di esperire detta procedura, disciplinate dal sopra menzionato art. 6 della Dir. 2009/12/CE (in quanto, in tal caso, né le tariffe considerate "insindacabili" vengono definite da Autorità di vigilanza indipendenti, né queste ultime hanno il potere di vigilare sul rispetto delle regole concorrenziali). La Commissione rileva, inoltre, che pur avendo, il D. L. 12/11/14 n. 133, istituito la "ART" quale Autorità di vigilanza indipendente, quest'ultima non è divenuta ancora operativa. La stessa, inoltre, non risulta aver concesso alcuna "delega" ai sensi della Dir. 2009/12/CE, quale unico strumento che potrebbe legittimamente conferire, ad un altro soggetto, l'esercizio dei suoi poteri.

Stato della Procedura

Il 22 ottobre 2015 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 11 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2155** - ex art. 258 del TFUE

"Accordo tra Stati relativo al blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED"

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

La Commissione europea ritiene violato l'art. 9 bis, par. fi 1 e 3, del Regolamento n. 550/2004/CE, che si propone di "armonizzare" la gestione dello spazio aereo europeo, per affrontare in modo "integrato" alcune criticità della navigazione aerea. Infatti, l'esigenza di soddisfare la crescente domanda di servizi di trasporto aereo deve essere soddisfatta garantendo, in ogni caso, che le imprese UE del settore rispettino requisiti minimi di sicurezza nei voli e di prevenzione e riduzione dell'impatto dell'attività aerea sull'ambiente. In vista di tali obiettivi, lo spazio aereo europeo deve essere suddiviso in FABs (Blocchi Funzionali di Spazio Aereo), istituiti ciascuno mediante Accordi stipulati fra alcuni Stati UE ed altri Stati anche terzi rispetto ad essa, a seconda delle necessità di collegamento che sussistono nei Blocchi funzionali in questione. Tale suddivisione in blocchi deve, innanzitutto, informarsi a "requisiti operativi" e non tenere conto dei confini politici tra Stati (art. 2, par. 25 del Reg. 549/2004). Scopo di detti FABs è, essenzialmente, quello di: 1) "ottimizzare l'uso dello spazio aereo" in modo da ridurre l'impatto, sugli utenti dei voli aerei, dei ritardi imposti dagli operatori di tali voli (art. 9 bis, par. 2, lett. b) del Reg. 550/2004/CE); 2) ottimizzare le prestazioni dei servizi aerei (art. 2, par. 25 del Reg. 549/2004), garantendo essenzialmente la fornitura dei servizi migliori al minor costo; 3) attuare requisiti operativi indipendentemente dai confini tra gli Stati (art. 2, par. 25, del Reg. 549/2004). Tali FABs debbono divenire operativi entro il 4 dicembre 2012. In proposito, l'Italia risulta aver stipulato, in data 12/10/2012, un Accordo con la Repubblica di Malta, la Repubblica di Cipro e la Repubblica Ellenica, istitutivo del FAB denominato BLUEMED FAB. Ora, con riguardo a tale specifico FAB, la Commissione ritiene non soddisfatti due dei tre requisiti sopra individuati. Al riguardo, risulta alla Commissione che: 1) quanto all'esigenza per cui il FAB dovrebbe ottimizzare la prestazione dei servizi di navigazione aerea, l'Italia, pur adottando una serie di validi progetti finalizzati alla riduzione delle tariffe aeree, non garantisce che gli stessi vengano completamente attuati prima del 2017. Attualmente, infatti, i prezzi applicati all'utenza dei servizi aerei risultano ancora troppo elevati rispetto alla percentuale di investimenti (86%) effettuati. Fra l'altro, anche "l'Organo di valutazione delle prestazioni", istituito a livello UE, ha stabilito che l'obiettivo di riduzione delle tariffe della Repubblica italiana nel periodo 2012/2014, sarebbe potuto essere migliore; 3) quanto all'obiettivo dell'utilizzo ottimale dello spazio aereo, l'Italia risulta avere adottato, anche in relazione a tale profilo e in collaborazione con gli altri Stati aderenti allo stesso BLUEMED FAB, una serie di piani di implementazione della capacità dello spazio aereo del medesimo FAB, per il periodo 2015-2019. Tuttavia, il già citato "Organo di valutazione delle prestazioni" ha ritenuto che, quanto al periodo 2012-2014, l'obiettivo di capacità di gestione del traffico aereo della Repubblica di Cipro sarebbe potuto essere migliore e, relativamente al periodo 2015-2019 – cui si riferiscono i progetti predetti – che la capacità dello spazio aereo prevista sarebbe comunque insufficiente a contenere i ritardi imposti dai fornitori di servizi di trasporto aereo agli utenti medesimi di tali servizi.

Stato della Procedura

Il 29 settembre 2015 è stata inviata una seconda messa in mora complementare ex art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari sul bilancio pubblico.

Scheda 12 – 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 non solo l'art. 6, par. 1, 3 e 4 della Direttiva 2012/34/UE, nonché l'art. 6, par. 1 e il punto 5 dell'allegato del Regolamento 1370/2007, ma, altresì, l'art. 4, par. 3, del Trattato TFUE. Nella "messa in mora" relativa alla presente procedura, si riteneva violata la Dir. 91/440/CE (artt. 6 e 9). Attualmente, detta Direttiva è stata abrogata dalla succitata Dir. 2012/34/UE. Questa dispone che, in materia di trasporto ferroviario, l'attività di "gestione" – comportante il potere di concedere, alle varie imprese di trasporto su ferrovia, i diritti all'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie – rimanga distinta dall'attività materiale di trasporto ferroviario. Pertanto le succitate attività debbono essere esercitate in condizioni di separazione sostanziale, onde evitare, fra l'altro, che i finanziamenti pubblici all'attività di "gestione" vengano, surrettiziamente, stornati verso le imprese esercenti il trasporto, ponendole in una posizione di indebito privilegio rispetto ad altre imprese di trasporto ferroviario di altri Stati UE. Per il suddetto art. 6, quindi, le attività menzionate debbono essere rappresentate nell'ambito di bilanci rispettivamente "distinti", in modo da consentire l'individuazione di eventuali – ed illegittimi – storni di fondi pubblici da una di esse all'altra. Ora, in Italia, una stessa Holding possiede, al 100%, sia la società di gestione "Rete ferroviaria Italiana" (RFI), sia la società di trasporto ferroviario "Trenitalia", sia la FS logistica (società formalmente operante nel settore delle infrastrutture ferroviarie). Al riguardo, risulta che: 1) la RFI (gestione) ha trasferito a Trenitalia (servizi ferroviari) svariati immobili che le erano stati attribuiti a titolo di finanziamento pubblico: con ciò, la RFI ha dirottato sull'impresa commerciale i fondi pubblici destinati alla "gestione"; 2) la medesima RFI ha trasferito ulteriori immobili a FS logistica, la quale, in sostanza, non si occupa di infrastrutture ma esercita, almeno in parte, servizi di trasporto per conto di Trenitalia. Inoltre, non solo i fondi pubblici sono stati illegittimamente stornati, ma è stato altresì violato l'obbligo della separazione dei bilanci circa le due suddette funzioni, in quanto la FS logistica – quanto all'attività di trasporto esercitata – non ha fornito un proprio bilancio autonomo. Risulta violato, altresì, anche il succitato Reg. 1370/2007, il quale impone, per l'attività di trasporto esercitata in regime di "servizio pubblico", che la medesima venga contabilmente rappresentata in un bilancio distinto rispetto a quello relativo alle attività di trasporto eseguite in regime commerciale. Tale obbligo è diretto ad evitare che i ricavi del servizio di trasporto pubblico vengano riversati – come la Commissione ritiene sia avvenuto nella fattispecie – su altre attività eseguite a puro scopo economico e che, per converso, i finanziamenti pubblici al trasporto "per pubblico servizio" vengano stornati su attività di trasporto orientate esclusivamente al profitto. Infine la Commissione – ritenendo che l'Italia abbia insistentemente omesso di comunicarle dati circostanziati e chiari sugli assets che si presumono trasferiti dalla società di gestione (RFI), rispettivamente, a Trenitalia e a FS logistica – lamenta che l'Italia stessa abbia violato l'obbligo di "leale cooperazione" ex art. 4, par. 3, del Trattato TFUE.

Stato della Procedura

Il 10/07/2014 è stata inviata una seconda messa in mora complementare, ai sensi dell'art. 258 del TFUE

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari incidenti sul bilancio pubblico



180730159660