

Scheda 3 – Libera prestazione dei servizi e stabilimento**Procedura di infrazione n. 2018/2295** – ex art. 258 del TFUE.

“Non conformità alla Direttiva 2005/36/UE quale modificata dalla Direttiva 2013/55/UE”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute; Ministero Pubblica Istruzione**Violazione**

La Commissione europea ritiene che il D. Lgs. n. 206/2007 non abbia recepito le seguenti norme della Direttiva 2005/36/UE sul “riconoscimento delle qualifiche professionali”: 1) l’art. 2, par. 1, ult. co., che “riconosce” le “qualifiche professionali” intitolate a cittadini di altri Stati UE e rilasciate in uno di tali Stati; 2) l’art. 5, par. 1, ult. frase, per il quale uno Stato UE può vietare l’esercizio occasionale di una professione, ad un cittadino transfrontaliero che non abbia già lavorato in altri Stati UE per il periodo indicato dalla stessa norma, “solo” laddove, per l’ordinamento del primo Stato, la professione in oggetto sia “non regolamentata”; 3) l’art. 5, par. 2, per il quale il controllo sui lavoratori “temporanei” è ammesso esclusivamente in caso di “fondato dubbio” che il prestatore lavori non temporaneamente, ma stabilmente; 4) l’art. 5, par. 3, il quale sottopone il cittadino di uno Stato UE, che esegua servizi temporanei in un altro Stato UE, soltanto alle norme, di quest’ultimo Stato, “direttamente connesse” alla sua qualifica professionale; 5) l’art. 7, par. 1, laddove non prevede che - nella dichiarazione preventiva da presentarsi, allo Stato UE ospitante, da un prestatore transfrontaliero spostantesi per la prima volta da uno Stato UE all’altro - debba essere descritta la prestazione da svolgersi; 6) l’art. 7, par. 4, laddove limita il controllo, su un trasfrontaliero che esegue in uno Stato UE il “primo” servizio attinente alla sicurezza o alla sanità pubbliche, ai soli casi in cui sussista il rischio, effettivo, di grave pregiudizio alla salute o alla sicurezza del destinatario del servizio; 7) l’art. 8, per il quale lo Stato UE, “ospitante” un prestatore di servizi stabilito in un altro Stato UE, può richiedere a quest’ultimo le informazioni, di cui all’art. 14, “solo” ove sussistano “giustificati dubbi”; 8) l’art. 23, par. 1, laddove menziona anche la professione di “ostetrica” tra le qualifiche mediche le quali, quand’anche non elencate dall’allegato V alla Direttiva, possono comunque essere “riconosciute” dagli Stati UE diversi da quelli che le hanno rilasciate, alle condizioni indicate dalle stesse norme in questione; 9) il co. 2°, ult. frase, del par. 2 dell’art. 25 (Dir. 2005/36/CE), il quale stabilisce che la formazione medica pratica comporti la “partecipazione personale”, da parte del candidato specialista, alle attività e responsabilità dei servizi in questione; 10) l’art. 28, par. 3, (Dir. 2005/36/UE), per il quale il corso di formazione pratica, in medicina generale, può essere ridotto ad un anno solo alle condizioni di cui allo stesso articolo; 11) l’art. 28, par. 4, laddove il medesimo riferisce le sue prescrizioni non già ai “chirurghi” – come vuole la legge italiana - ma più aspecificamente ai “medici”; 12) il combinato disposto dell’allegato VII e dell’art. 50, par. 1, per il quale uno Stato UE può richiedere al cittadino transfrontaliero, che voglia ottenere il “riconoscimento” di una sua qualifica professionale ottenuta in un altro Stato UE, “esclusivamente” i documenti indicati dallo stesso VII; 13) l’art. 50, par. 3, (Dir. 2005/36/UE), per il quale – laddove, presso uno Stato UE, operi un professionista con una qualifica professionale rilasciata da un altro Stato UE, a seguito di una formazione compiuta anche in parte in un terzo Stato UE – il primo Stato UE può “chiedere informazioni” solo in caso di “fondato dubbio”.

Stato della Procedura

Il 27 novembre 2019 è stato inviato un parere motivato, ai sensi dell’art. 258 del TFUE

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 4 – Libera prestazione dei servizi e stabilimento**Procedura di infrazione n. 2018/2175** – ex art. 258 del TFUE

“Non conformità alla Direttiva 2013/55/UE sul riconoscimento delle qualifiche professionali”.

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Giustizia

Violazione

La Commissione europea rileva che, in Italia, rimarrebbe sotto diversi profili inattuata la Direttiva 2005/36/CE come modificata dalla Direttiva 2013/55/UE, che individua quali condizioni debbono sussistere affinché uno Stato UE - il quale consente l'accesso ad alcune professioni solo ai titolari di un certificato, diploma, o qualsivoglia altro titolo (c.d. professioni “regolamentate”) – sia obbligato a riconoscere come idonei a tali professioni, sul suo territorio, i titoli che abilitano all'esercizio delle stesse in altri Stati UE. L'Italia ha attuato le modifiche, apportate alla Dir. 2005/36/CE dalla Dir. 2013/55/UE, tramite il D. Lgs. n. 206/2007. Di seguito, alcuni rilievi della Commissione: l'Italia non avrebbe osservato l'obbligo (ex art. 59, par. 1, della Direttiva) di aggiornare regolarmente, presso la “Banca dati delle professioni regolamentate”, l'elenco delle “professioni regolamentate” esistenti nel suo ordinamento; l'Italia non avrebbe fornito l'elenco completo delle specifiche professioni regolamentate per le quali si è riservata, come concesso dall'art. 7, par. 4, di “verificare” la compatibilità dei titoli transfrontalieri con le esigenze generali della salute e della sanità pubblica, né, riguardo ad alcune di tali professioni, avrebbe precisato le ragioni per cui la mancata verifica pregiudicherebbe le suddette esigenze; l'Italia avrebbe omesso di informare la Commissione, nei modi prescritti dalla Direttiva, circa i requisiti - richiesti dall'ordinamento nazionale per l'accesso ad una certa professione regolamentata - che fossero o non pertinenti a tutelare le esigenze attinenti a tale esercizio, o che, pur essendo coerenti con esse, imponessero dei sacrifici “eccessivi” agli esercenti dette professioni (c.d. “proporzionalità” di detti requisiti); l'Italia, oltre a non osservare tale obbligo di notifica, continuerebbe a richiedere, ai titolari delle specifiche “professioni regolamentate” dell'“agente immobiliare” e dell'“avvocato”, dei requisiti sia “sproporzionati”, che “discriminatori” (ad onta dell'art. 59, par. 3), che lesivi della “libertà di stabilimento” ex art. 49 del TFUE. Infatti, all'agente immobiliare è vietato l'esercizio di qualsiasi altro tipo di attività (art. 5, co. 3, della L. 39/1989), pur osservando, la UE, che l'imparzialità del predetto sarebbe ugualmente garantita tramite il divieto, meno dirompente, di interdirlgli l'esercizio delle sole attività rispetto alle quali sussista, in concreto, uno specifico conflitto di interessi. Il divieto generalizzato previsto dalla legge italiana, inoltre, lede la libertà economica dell'operatore, sancita dall'art. 49 TFUE. Inoltre: l'art. 2 del Decreto 47/2016 dispone che, dopo 5 anni dall'iscrizione di un avvocato all'Albo professionale, si verifichi che il predetto abbia trattato, ogni anno, almeno 5 affari “giudiziali” in Italia, a pena di cancellazione dall'Albo predetto. La UE osserva che un tale requisito, la cui mancanza comporta una sanzione grave come la predetta, è “sproporzionato” rispetto allo scopo che intende perseguire, che è quello di garantire un minimo di effettività all'esercizio professionale. Esso requisito, infatti, imponendo agli avvocati di esercitare soprattutto in Italia, viola la “libertà di stabilimento” ex art. 49 TFUE, in ragione della quale i “prestatori di servizi” dei veri Paesi UE sono liberi di stabilirsi ed operare in tutti gli altri Stati UE.

Stato della Procedura

Il 7 marzo 2019 è stato inviato un parere motivato, ex art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 5 – Libera prestazione dei servizi e stabilimento**Procedura di infrazione n. 2011/2026** – ex art. 258 del TFUE

“Normativa italiana in materia di concessioni idroelettriche”.

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo economico**Violazione**

La Commissione europea ritiene contrastare - con l'art. 12 della Direttiva 2006/123/CE e con l'art. 49 del TFUE - l'art. 37 del Decreto Legge 22/06/12, n. 83 (convertito in L. 07/08/12, n. 134), l'art. 1 bis della Legge Provincia di Trento, n. 4/1998 e, infine, l'art. 19 bis della Legge Provincia di Bolzano, n. 7/2006. Il succitato art. 49 TFUE comporta che le imprese di uno Stato UE possano, in ogni altro Stato della stessa Unione, ubicare una qualsivoglia stabile organizzazione, alle medesime condizioni in cui ciò è consentito alle imprese interne del secondo Stato. L'obbligo, per ogni Stato UE, di applicare una tale uniformità di trattamento, implica di conseguenza che: 1) le Amministrazioni dello stesso Stato, ove vogliano affidare ad un operatore un appalto o una concessione di rilevante valore economico, debbano scegliere tale affidatario mediante una “pubblica gara”. Quest'ultima, infatti, è strutturata in modo da garantire che l'assegnatario del contratto si identifichi nel titolare dell'offerta più conveniente al pubblico interesse, anche se non ha la nazionalità dello stesso Stato UE committente ma quella di un altro Stato UE; 2) i suddetti appalti e concessioni non possano essere automaticamente prorogati, ma, una volta venuti in scadenza, vengano riassegnati mediante una nuova gara pubblica: infatti, con il trascorrere del tempo e il mutamento delle circostanze, il primo affidatario può non essere più portatore dell'opzione più consona al suddetto interesse pubblico. Quanto all'art. 12 della Dir. 2006/123/CE, esso ribadisce l'obbligo di attribuire per pubblica gara i contratti pubblici denominati “concessioni”, aggiungendo che l'affidatario della concessione scaduta non deve conseguire alcun privilegio a seguito della risoluzione del contratto stesso. Per converso, le sopra citate Leggi Provinciali prorogano, di imperio, le concessioni idroelettriche in esse menzionate. Inoltre, la normativa statale di cui al succitato art. 37 del D. L. 22/06/12, n. 83, con la quale il legislatore ha modificato il disposto dell'art. 12 del D. Lgs. 79/1999, prevede una sostanziale proroga automatica - da una durata minima di 2 anni ad una massima, estensibile fino al 31/12/17 - delle concessioni idriche già scadute alla data di entrata in vigore dello stesso Decreto Legge, nonché di quelle in scadenza dopo tale data. Inoltre, il medesimo art. 12 del D. Lgs. 79/1999, nel suo attuale tenore come modificato dal succitato art. 37 del D. L. 22/06/12, n. 83, obbliga l'eventuale “nuovo” concessionario ad acquistare, da quello “uscente”, il ramo di azienda strumentale all'esercizio dell'impresa idroelettrica oggetto della concessione. Ciò, per la Commissione, contrasta con il predetto art. 12 della Dir. 2006/123/CE, il quale, come sopra già sottolineato, nega al concessionario uscente qualsiasi beneficio gli sia attribuito in forza dello scioglimento del contratto di concessione stesso.

Stato della Procedura

Il 7 marzo 2019 è stata inviata una seconda messa in mora complementare, ex art. 258 TFUE. Si precisa che il 26/05/2015 e il 15/10/2015 sono state inviate, alla Commissione, due diverse bozze di una norma modificativa del censurato art. 37 del D. L. 22/06/12, n. 83.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

L'abrogazione delle norme statuali e provinciali censurate implicherebbe l'annullamento delle attuali concessioni idroelettriche, con elevato rischio di contenziosi con gli attuali affidatari e la conseguente insorgenza di spese legali per l'Amministrazione. Aumento della spesa pubblica.

Salute

PROCEDURE INFRAZIONE SALUTE				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2016/2013	Protezione degli animali utilizzati a fini scientifici	PM	No	Stadio invariato
Scheda 2 2014/2125	Qualità dell'acqua destinata al consumo umano	PM (Decisione di Ricorso)	Sì	Stadio invariato

Scheda 1 – Salute**Procedura di infrazione n. 2016/2013** – ex art. 258 del TFUE.

“Protezione degli animali utilizzati a fini scientifici”

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

La Commissione europea ritiene che la Direttiva 2010/63/UE, sulla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici, non sia stata correttamente trasposta, per molti versi, nell'ordinamento italiano. Si precisa che la normativa italiana di recepimento di tale Direttiva nell'ordinamento nazionale è stata, formalmente, adottata con il Decreto Legislativo n. 26 del 4 marzo 2014. Si sottolinea, ancora, come l'art. 2, par. 1 della suddetta Direttiva ha consentito ad ogni Stato UE di mantenere in vigore, al suo interno, le normative nazionali le quali adottino provvedimenti di tutela, per gli animali di cui sopra, più rigorosi di quelli previsti dalla Direttiva medesima. Ciò sotto condizione che tali normative interne risultassero già vigenti alla data del 9 novembre 2010 (che è quella di entrata in vigore della Direttiva in questione). La Commissione ha ravvisato la non conformità di svariate disposizioni, contenute nel succitato D. Lgs. 26/2014, con le prescrizioni della Direttiva che le prime avrebbero dovuto attuare. In particolare: l'art. 2 (2) della Dir. 2010/63 dispone il divieto, per ogni Stato UE, di ostacolare la fornitura o l'uso di animali allevati o tenuti in un altro Stato UE nel rispetto dei criteri definiti dalla Direttiva stessa, nonché il divieto di ostacolare l'immissione sul mercato nazionale (purché essa avvenga nel rispetto della Direttiva in oggetto) di prodotti derivanti dall'uso di tali animali (sempre nel rispetto della Direttiva in oggetto). Il D. Lgs 26/2014 di attuazione, per converso, non farebbe menzione di tali divieti. L'art. 3(1), par. 2, della Direttiva definisce una “procedura” come qualsiasi azione che possa determinare, tra l'altro, la creazione e il mantenimento di una linea di animali geneticamente modificata. Al riguardo, l'art. 3 (1) (a) del D. Lgs 26/2014 definisce la procedura come quell'azione rivolta, tra le altre finalità, alla creazione e al mantenimento di una linea di animali geneticamente modificata “con fenotipo sofferente”. Pertanto, il legislatore italiano, a dispetto del tenore della Dir. 2010/63/UE, avrebbe escluso dalla nozione di “procedura”, come rilevante per la stessa Direttiva, le procedure esitanti nella creazione e nel mantenimento di una linea di animali la quale, pur geneticamente modificata, non presenti un “fenotipo sofferente”. L'art. 3(2) della Dir. 2010/63, poi, definisce un “progetto” come un programma di lavoro con un preciso obiettivo scientifico, che prevede il ricorso a una o più procedure. Integrando arbitrariamente tale disposto, l'art. 3(1) (b) del D. Lgs 26/2014 – attuativo di detto art. 3(2) della Direttiva – individua i momenti in cui un progetto deve ritenersi, rispettivamente, iniziato e terminato. La Commissione osserva che tali limiti sono fissati, dal legislatore italiano, non in accordo con quanto si desume dalla Direttiva stessa e dal resto del diritto UE. In aggiunta a quanto sopra, la Commissione ritiene non recepite correttamente nell'ordinamento italiano le seguenti norme: 3 (2, 5), 4 (1, 2 e 3), 6 (3, 5), 7(1, 1a), 8 (1), 9 (3), 10 (1 e 3), 11(1 e 2), 14 (1, 2 e 4), 16 (1 e 2), 17 (2), 20 (1 e 3), 23 (1), 24 (1, 1b, 1c e 2), 28, 31 (1 e 1d), 33 (3), 34 (3), 36 (2), 37 (1), 38 (2a, 2b, 2e, 3, 4), 39 (1), 41 (1), 41 (4), 44 (1), 44 (2), 45 (1), 59 (1), 61 (1), 64 (1), 64 (2), Allegato II, III (punto 3.3(a), tabella 2.3, tabella 10.2); Allegato VI (punti 1(a), 6, 9 e 10).

Stato della Procedura

Il 20 febbraio 2017 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.

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) scevre 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 2021/2043	Non corretta applicazione del Regolamento 2017/352 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 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	Stadio invariato
Scheda 3 2020/2318	Non corretta attuazione della direttiva 2004/52/CE relativa all'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità	MM	No	Stadio invariato
Scheda 4 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	Stadio invariato
Scheda 5 2017/2044	Misure adottate con riguardo alla FIAT 500X-euro 6 diesel	MMC	No	Stadio invariato
Scheda 6 2014/4187	Attuazione della Direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali	MM	No	Stadio invariato
Scheda 7 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 8 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. 2021/2043- ex art. 258 del TFUE**

“Non corretta applicazione del Regolamento 2017/352 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti”

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

Violazione

La Commissione europea contesta all'Italia di non aver attuato alcune disposizioni del Regolamento 2017/352, il quale verte sulla fornitura dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Tali mancate attuazioni sono costituite da altrettanti inadempimenti a determinati obblighi di notifica, i quali fanno capo a ciascuno Stato UE nei riguardi della Commissione europea. Al riguardo, si rileva, in primo luogo, la violazione dell'obbligo di notifica sancito dall'art. 16, par. 7: tali norme – atteso che i paragrafi precedenti impongono ad ogni Stato UE di istituire un'apposita procedura, ai fini della gestione di tutti i reclami sull'applicazione delle norme del Regolamento in questione – fanno obbligo agli stessi Stati dell'Unione di rendere edotta la Commissione sia della stessa procedura come sopra adottata, sia dell'autorità specificatamente preposta ad applicarla. In secondo luogo, la Commissione rileva la mancata ottemperanza, da parte dell'Italia, all'obbligo di notifica previsto dall'art. 17: questo vincola ogni Stato UE, entro e non oltre il 24 marzo 2019, a dare contezza alla Commissione dell'identità delle specifiche “autorità pertinenti” menzionate dai seguenti articoli: A) dall'art. 11, par. 5: l'autorità “pertinente” citata in tali disposizioni è quella, designata come tale dallo Stato UE interessato, legittimata a chiedere all'ente di gestione del porto il quale presti servizi portuali, o ad altro ente che eroghi gli stessi servizi per conto del primo, le informazioni relative ai rapporti finanziari di essi enti con la pubblica Amministrazione dello Stato UE cui appartengono, segnatamente in relazione ai finanziamenti pubblici che la seconda può aver largito ai primi; B) dall'art. 12, par. 3: l'autorità “pertinente” ivi citata è quella che lo Stato UE interessato designa come legittimata a raccogliere, dal prestatore di servizi portuali, tutte le informazioni da questi utilizzate come base per definire la struttura ed il livello dei diritti per i “servizi portuali” rientranti nel raggio di applicazione del par. 1 dello stesso art. 12; C) dall'art. 13, par. 6: l'autorità “pertinente” citata da tali disposizioni è quella che lo Stato UE interessato autorizza a richiedere, all'ente di gestione del porto – per metterle a disposizione della Commissione UE - tutte le informazioni del caso sugli elementi utilizzati, da esso ente, come base per la determinazione della struttura e del livello dei diritti d'uso applicati agli utenti dell'infrastruttura portuale. La Commissione contesta, altresì, l'inadempimento all'obbligo previsto dall'art. 19 dello stesso Regolamento, il quale imponeva a ciascuno Stato UE, entro il 24/03/2019, di prevedere, in ordine alle violazioni delle norme contenute nel medesimo Regolamento, sanzioni “effettive”, “proporzionate” e “dissuasive”. Con nota del 18 dicembre 2019, l'Italia comunicava la pendenza, all'epoca, dell'iter di approvazione di un Decreto del Consiglio dei Ministri, il quale avrebbe completato l'individuazione di tutte le autorità “competenti” di cui ai succitati art. 16, par. 7, e 17. Tuttavia, con lettera del 21/01/2021, la Commissione comunicava all'Italia di ritenere la stessa non adempiente agli obblighi di notifica di cui ai già citati art. 16, par. 7, e 17. Con successiva lettera dell'11 febbraio 2021, la Commissione ribadiva gli stessi rilievi. Al momento della decisione di emettere la presente “messa in mora”, la Commissione dichiarava di non aver ricevuto notifica del predetto Decreto del Consiglio dei Ministri, né di essere stata informata, dalla Repubblica italiana, circa gli sviluppi dell'iter di approvazione dello stesso.

Stato della Procedura

Il 9 giugno 2021 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. 2020/4051- 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 3 – 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 4 – 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 derogino 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 5 – 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”, salvo 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 6 – 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 7 – 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. 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 8 – 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