

**Scheda 6 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2010/0122 – ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei Regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relative a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (Testo rilevante ai fini del SEE)”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/5/CE, emanata dalla Commissione in data 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei Regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relative a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. Tale Direttiva reca una disciplina rivolta ad armonizzare la normativa rispettivamente vigente in ciascun Stato membro UE, per quanto riguarda la materia della sicurezza sociale nel settore dei trasporti su strada.

A norma dell'art. 2 della Direttiva in questione, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi necessari al recepimento della Direttiva medesima nel diritto interno, entro il 31 dicembre 2009.

In proposito, con lettera del 31 marzo 2010, n. 3596, il Governo italiano comunicava, alla Commissione europea, che le competenti Autorità italiane stavano approntando le misure adeguate al recepimento della Direttiva in questione nel diritto interno.

Tuttavia, poiché alla data del 30 settembre 2010 tali misure non erano ancora state rese note alla Commissione, quest'ultima ne ha derivato che, alla medesima data, esse non erano state adottate; per questo motivo, si è ritenuto opportuno inviare alla Repubblica italiana un Parere Motivato.

**Stato della Procedura**

Il 30 settembre 2010 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/5/CE mediante Decreto Legislativo del 23 ottobre 2010, n. 245.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 7 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2010/0121 – ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2009/4/CE della Commissione, del 23 gennaio 2009, sulle contromisure volte a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei tachigrafi, che modifica la Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei Regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relative a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la Direttiva 88/599/CEE del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE)”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/4/CE, emanata dalla Commissione in data 23 gennaio 2009. Tale Direttiva persegue la finalità di introdurre ulteriori garanzie, rispetto alla normativa europea previgente, in ordine alla correttezza delle rilevazioni dei tachigrafi e alla prevenzione di eventuali frodi nell'utilizzo degli stessi.

Ai sensi dell'art. 2 della suddetta Direttiva, gli Stati membri adottano tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative adeguate al recepimento della Direttiva medesima nell'ordinamento interno, entro la data del 31 dicembre 2009.

Con nota n. 3596, del 31 marzo 2010, il Governo italiano comunicava alla Commissione che i provvedimenti di cui sopra, idonei all'attuazione della Direttiva in oggetto, erano in corso di preparazione.

Tuttavia, poiché alla data del 30 settembre 2010 tali misure non erano ancora state rese note alla Commissione, quest'ultima ne ha derivato che, alla medesima data, esse non erano state adottate; per questo motivo, si è ritenuto opportuno inviare alla Repubblica italiana un Parere Motivato.

**Stato della Procedura**

Il 30 settembre 2010 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/4/CE mediante Decreto Legislativo del 23 ottobre 2010, n. 245.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 8 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2010/0117 – ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità ”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2007/59CE, emanata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in data 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.

Ai sensi dell’art. 36 della suddetta Direttiva, gli Stati membri adottano tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative adeguate al recepimento della Direttiva medesima nell’ordinamento interno, entro la data del 4 dicembre 2009.

In proposito, la Commissione ritiene che le Autorità italiane non abbiano ancora emanato i provvedimenti idonei alla trasposizione della Direttiva in questione nell’ordinamento nazionale.

**Stato della Procedura**

Il 27 gennaio 2010 è stata inviata una costituzione in mora ai sensi dell’art. 258 TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva in questione mediante Decreto Legislativo del 30 dicembre 2010, n. 247.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 9 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2009/2320 – ex art. 258 del TFUE****“Non conformità della normativa nazionale alla Direttiva 2006/22/CE”****Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**Violazione**

La Commissione europea rileva il mancato adempimento agli obblighi risultanti dal combinato disposto degli artt. 9 e 16 della Direttiva 2006/22/CE, che contiene delle “norme minime” rivolte a garantire applicazione ai precedenti Regolamenti 561/2006 e 3821/85, relativi alla sicurezza sociale e ai controlli nell’ambito dei trasporti su strada. In particolare, l’art. 9 della Direttiva in questione, al fine di agevolare i controlli sulle imprese di trasporto, impone agli Stati membri della UE di mettere a punto un sistema di “classificazione dei rischi”, sulla base del numero e della gravità delle infrazioni, commesse dalle stesse imprese, nei confronti delle disposizioni attinenti i tempi di guida, i periodi di riposo e il tachigrafo digitale. Riguardo ai tempi di attuazione di tale sistema, l’art. 16 della Direttiva medesima faceva carico agli Stati predetti di provvedere entro la data del 1° aprile 2007. Inoltre, il medesimo articolo 9 prevedeva che, onde consentire agli Stati UE di approntare dei sistemi di classificazione del rischio sostanzialmente uniformi, la Commissione assolvesse al compito di redigere delle “Linee guida”, di orientamento per le autorità nazionali.

Al riguardo, la Commissione precisa di avere già, per parte sua, elaborato le “Linee guida” in argomento, ma di non disporre di adeguate informazioni atte a dimostrare che le Autorità italiane abbiano, di conseguenza, approntato un congruo sistema di classificazione del rischio, che avrebbero dovuto organizzare, peraltro, entro il termine predetto del 1° aprile 2007.

Interpellate al riguardo, le Autorità italiane comunicavano che la Direttiva 2006/22/CE, in oggetto, era stata recepita unitamente alle Direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE, ma non indicavano, tuttavia, i provvedimenti ulteriori, rispetto a quello di recepimento della Direttiva nell’ordinamento interno, con i quali avrebbero introdotto il sistema di classificazione di cui sopra. La Commissione, pertanto, deduce che tali provvedimenti non siano stati emanati e che, conseguentemente, gli obblighi sanciti all’art. 9 della Direttiva 2006/22/CE siano rimasti inosservati.

**Stato della Procedura**

Il 18 marzo 2010 è stata inviata una costituzione in mora ai sensi dell’art. 258 TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 10 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2009/0374 – ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/46/CE che modifica la Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/46/CE, che modifica la Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

Ai sensi dell'art. 4 della Direttiva sopra menzionata, gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie a conformarsi ad essa entro la data del 30 giugno 2009, rendendone immediatamente edotta la Commissione.

In data 5 ottobre 2009, con lettera protocollo 10480, inviata dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, è stato comunicato alla Commissione che le competenti Autorità italiane stavano preparando i provvedimenti adeguati al recepimento nel diritto nazionale della Direttiva in questione.

Tuttavia, in quanto a tutt'oggi non è stata comunicata nessuna misura attuativa della suddetta Direttiva, la Commissione ritiene che tali misure non siano state effettivamente adottate.

Pertanto, la Commissione rileva che l'Italia non ha ancora posto in essere le disposizioni che avrebbe dovuto adottare entro il 30 giugno 2009, per dare attuazione alla Direttiva sopra menzionata.

**Stato della Procedura**

Il 3 giugno 2010 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 TFUE. Le Autorità italiane hanno trasposto la Direttiva 2009/46/CE nell'ordinamento nazionale italiano mediante Decreto Ministeriale del 22 luglio 2010.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.



**Scheda 11 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2009/0372 – ex art. 258 del TFUE**

“Direttiva 2008/126/CE che modifica la Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2008/126/CE, che modifica la Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

Ai sensi dell'art. 2 della Direttiva sopra menzionata, gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie a conformarsi ad essa entro la data del 30 giugno 2009, rendendone immediatamente edotta la Commissione.

Il 5 ottobre 2009, con lettera protocollo 10480, la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea ha comunicato alla Commissione che, da parte delle competenti Autorità italiane, si stavano preparando i provvedimenti adeguati al recepimento, nel diritto interno italiano, della Direttiva in questione. Tuttavia, poichè a tale comunicazione non ha fatto seguito alcuna notifica dei suddetti provvedimenti, la Commissione ritiene che la Repubblica italiana non abbia ancora, in concreto, adottato le misure in questione.

Pertanto, la Commissione rileva che l'Italia non ha ancora posto in essere le disposizioni adeguate a dare attuazione alla Direttiva sopra menzionata.

**Stato della Procedura**

Il 3 giugno 2010 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 TFUE. Le Autorità italiane hanno attuato la Direttiva 2008/126/CE mediante Decreto Ministeriale del 22 luglio 2010.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 12 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2008/4387– ex art. 258 del TFUE**

“Applicazione del Regolamento CE 4055/86, relativo al principio della libera prestazione dei servizi ai servizi marittimi”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva che la normativa italiana, in materia di tasse portuali, sia incompatibile con il principio della “libera prestazione dei servizi”. Quest’ultimo trova riconoscimento nell’art. 49 del Trattato CE, nonché, per il settore dei servizi di collegamento, nell’art 1, comma 1, del Regolamento 4055/86, il quale ne estende l’applicazione, dall’ambito dei trasporti tra uno Stato membro e l’altro, a quello dei trasporti fra gli Stati membri e gli Stati terzi. In Italia, l’art. 1 del D.P.R. 107/2009 prevede che le navi italiane ed “equiparate”(fra cui anche le navi comunitarie), siano colpite da una tassa di “ancoraggio” dipendente dalla stazza della nave stessa, aggiungendo, tuttavia, che ove la nave provenga dall'estero o sia diretta all'estero, debba sopportare un'ulteriore tassa di ancoraggio sulle merci caricate in coperta o nelle sovrastrutture. In proposito, la Commissione ritiene che la norma italiana applichi un trattamento deteriore agli scambi marittimi con l'estero, rispetto a quello riservato agli scambi interni al mare territoriale italiano. Inoltre, l’art. 2 del suddetto Decreto stabilisce che le merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani subiscano una “tassa portuale”, prevista in misura ridotta per i trasporti interni al territorio marittimo italiano, rispetto ai casi di trasporto da e verso l'estero. I traffici marittimi trasfrontalieri ne verrebbero, così, ulteriormente penalizzati. Infine, l’art. 2 comma 3 del D.P.R. omette di estendere ai traffici da/verso i paesi terzi l'esenzione fiscale di cui all’art. 3 del D. L. 153/88, circa le merci caricate su carri ferroviari, altri veicoli o trasportate in containers, derivandone un ulteriore rafforzamento della discriminazione fiscale nei confronti dei collegamenti con l'estero, specialmente con Paesi extracomunitari. In definitiva, la Commissione osserva che l'applicazione di un trattamento fiscale meno gravoso agli scambi marittimi fra porti italiani, rispetto a quello applicato ai traffici marittimi con Stati membri o terzi, agisce come deterrente, nei confronti degli operatori del settore, italiani e non, verso la scelta delle tratte con l'estero, rendendo più attraenti, in quanto tassati più lievemente, i collegamenti circoscritti al territorio marittimo italiano. Quindi, verrebbe limitato il diritto delle imprese di rendere liberamente, fuori d'Italia, i servizi di trasporto e connessi.

**Stato della Procedura**

Il 20 novembre 2009 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La presente procedura potrebbe produrre, sul bilancio pubblico, un impatto finanziario negativo (minori entrate) ove si provveda mediante estensione, agli scambi con l'estero, delle agevolazioni fiscali esistenti. L'eliminazione della “tassa di ancoraggio aggiuntiva” per le navi da/per l'estero, implicherebbe la perdita di circa 13 milioni di euro annui. La riduzione della “tassa portuale”, nei confronti delle stesse navi, diminuirebbe il gettito fiscale di circa 19 milioni di euro annui. Il tutto per una perdita di entrate pari, complessivamente, a 32 milioni annui.

**Scheda 13 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2008/2355 – ex art. 258 del TFUE**

“Relazione sulle attività di verifica connesse alle procedure di carico e scarico delle navi portarinfuse”

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

**Violazione**

La Commissione europea contesta alla Repubblica italiana la violazione degli obblighi imposti agli Stati membri dall'art. 11, paragrafo 2, della Direttiva n. 2001/96/CE del 4 dicembre 2001, che prevede requisiti e procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse. Con tale denominazione vengono identificate le navi preposte al trasporto di merci allo stato non liquido, che non sono raccolte nè in containers nè in altri recipienti. Stante, pertanto, la peculiare condizione delle merci all'interno delle navi portarinfuse, i relativi movimenti di carico e scarico debbono essere improntati al rispetto di determinate prescrizioni, con obbligo, per le autorità interne dello Stato membro cui appartengono i porti interessati da tali movimenti, di vigilare sull'applicazione delle prescrizioni medesime. Inoltre, i risultati delle attività di verifica circa l'applicazione delle condizioni e delle procedure, indicate dalla Direttiva, debbono essere illustrati in un rapporto che gli Stati membri hanno l'obbligo di presentare alla Commissione. Tale relazione deve, fra l'altro, contenere una valutazione, eseguita dalle autorità competenti all'uopo preposte, relativa all'efficacia delle procedure armonizzate - prescritte dalla Direttiva medesima - di cooperazione e di comunicazione fra le navi portarinfuse ed i terminali. La relazione in questione deve essere presentata ogni tre anni ed entro il 30 aprile dell'anno che segue il triennio cui si riferisce. Al riguardo, l'Italia avrebbe dovuto presentare la prima delle relazioni in oggetto entro il 30 aprile 2008. Stante l'inerzia delle Autorità italiane, la Commissione aveva inviato all'Italia una Messa in Mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. In risposta, il Governo italiano inviava alla Commissione una relazione riguardante solo un terzo dei porti italiani interessati (nota del 26 maggio 2009). Successivamente, il 15 giugno 2009, veniva inviata un'ulteriore relazione concernente la situazione di un secondo terzo dei porti nazionali. Quindi, l'Italia trasmetteva relazioni aggiuntive rispettivamente il 4 marzo 2010, il 31 marzo 2010, il 28 aprile 2010 e l'11 giugno 2010, ogni volta facendo pervenire informazioni relative a porti interni diversi e con la volontà di completare, gradatamente, l'informativa sulla situazione generale. Tuttavia, la Commissione ritiene che il Governo italiano non abbia ancora fornito un rapporto corretto, in quanto quelli già presentati non sono stati informati ai dettami della Direttiva 2001/96/CE, sopra menzionata. In primo luogo la rappresentazione della situazione italiana, porto per porto, è stata elaborata mediante utilizzazione delle risposte, che le singole autorità portuali hanno fornito ad appositi tests. Per converso la relazione, come prevista dalla Direttiva, avrebbe dovuto contenere dati elaborati dalle stesse autorità di vigilanza, in base ai risultati di un sindacato esercitato dall'esterno sulle attività stesse soggette a controllo. Peraltro, la relazione sarebbe dovuta essere unitaria e non frazionata in documenti parziali, poiché questi ultimi non consentono una visione di sintesi della situazione dello Stato membro. Si rileva, infine, che le Autorità italiane avrebbero omesso di fornire ogni ragguaglio, sulle condizioni di attuazione della Direttiva, in riferimento ai porti di Palermo e Catania.

**Stato della Procedura**

IL 28/10/10 è stata inviata una lettera di messa in mora complementare ai sensi dell'art. 258 TFUE

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato.



**Scheda 14 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2008/2307–** ex art. 258 del TFUE

“Applicazione dei Regolamenti CE 2320/2002 e 1217/2003 relativi alla sicurezza dell’aviazione civile.”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la scorretta applicazione di talune norme contenute nei Regolamenti n. 2320/2002/CE e n. 1217/2003, i quali dispongono in materia di sicurezza dell’aviazione civile. Dal 9 luglio al 13 luglio del 2007 la Commissione ha effettuato, ai sensi dell’art. 7 del predetto Regolamento 2320/2002, un’ispezione presso l’autorità italiana preposta a garantire l’osservanza del Regolamento stesso. A seguito di tale ispezione sono emerse diverse carenze nell’applicazione della normativa comunitaria. In particolare, è risultato che le attività di monitoraggio gestite da detta autorità, per verificare la “conformità” al Regolamento, non sono state eseguite secondo scadenze regolari, cosicché non è stato possibile individuare con precisione né rimuovere tempestivamente le manchevolezze riscontrate. Né il “programma nazionale”, che le Autorità nazionali debbono predisporre ai sensi del Regolamento suddetto, recava indicazione delle frequenze stabilite per l’esecuzione delle ispezioni e dei tests. Infine, la Commissione ravvisava che l’organico degli ispettori, incaricati dei compiti di monitoraggio, era insufficiente ai fini dell’adeguato espletamento del servizio. A seguito dell’intervento della Commissione, le Autorità italiane competenti hanno inviato una replica, come consentito dall’art. 11 del Regolamento di cui sopra. La Commissione ha ritenuto tale nota non idonea a superare le censure formulate, dal momento che essa non avrebbe contenuto né l’indicazione di un calendario delle future attività di monitoraggio né un concreto e dettagliato programma per l’incremento dell’organico degli ispettori. Pertanto l’Italia presentava alla Commissione un’ulteriore relazione, contenente una pianificazione puntuale delle attività di monitoraggio previste, nonché la menzione di un intervento volto ad addestrare e a certificare un numero aggiuntivo di ispettori, come richiesto in sede comunitaria. Tuttavia, la Commissione ritiene che il “piano di azione”, che sulla carta avrebbe soddisfatto le richieste formulate, non veniva effettivamente implementato dallo Stato membro: di fatto, quest’ultimo avrebbe disatteso gli impegni assunti nel medesimo piano di azione, non certificando 6 ulteriori ispettori nazionali entro giugno 2009 e riducendo, in misura significativa, il numero di attività di monitoraggio pianificate per il 2009.

**Stato della Procedura**

Il 20 novembre 2009 è stata inviata una lettera di messa in mora ai sensi dell’art. 258 TFUE. Si precisa, per esigenze di completezza, che il 19/1/2010 l’Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) ha inviato alla Rappresentanza permanente presso la UE, nonché ai Ministeri interessati, una comunicazione nella quale sostiene di aver implementato tutte le azioni programmate nel piano di azione del dicembre 2008.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato.

**Scheda 15 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2008/2097 - ex art. 258 del TFUE**

“Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario”

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

**Violazione**

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

**Stato della Procedura**

Il 24/11/2010 è stato inviato un parere motivato complementare ai sensi dell'art. 258 TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

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

**Scheda 16 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2007/4609-** ex art. 258 del TFUE

“Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia”

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

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

**Stato della Procedura**

In data 24/11/2010 è stata emessa una messa in mora complementare ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.



**Scheda 17 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2006/2023 – ex art. 258 del TFUE.****“Errata applicazione della Direttiva sul controllo dello Stato di approdo”.****Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**Violazione**

La Commissione contesta l’errata applicazione dell’articolo 16 della Direttiva n. 95/21/CE, sul controllo esercitato sulle navi dallo Stato di approdo.

La Commissione, al fine di determinare il livello di funzionamento dei controlli in questione, ha effettuato, in collaborazione con l’Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (nel prosieguo: “EMSA”), delle verifiche in loco presso le autorità portuali italiane: il rapporto redatto dall’EMSA ha evidenziato delle carenze nell’applicazione della Direttiva n. 95/21/CE, in particolare per l’articolo 16 della Direttiva, ai sensi del quale le spese derivanti dai controlli effettuati sulle navi, in attuazione della Direttiva in questione, devono essere sostenute dal proprietario della nave, dall’armatore, ovvero dal rappresentante.

Il rapporto ha evidenziato come allo stato attuale non esistano, nell’ordinamento giuridico interno, delle disposizioni che prevedano l’obbligo, per coloro che si siano resi responsabili delle violazioni delle convenzioni internazionali vigenti in materia, di sopportare le spese derivanti dallo svolgimento delle ispezioni.

Le autorità italiane, nel dare seguito ai profili di illegittimità sollevati dalla Commissione, hanno ammesso le carenze evidenziate dal rapporto EMSA, trasmettendo alla Commissione, nel novembre 2007, un progetto di Decreto modificativo della normativa nazionale. La Commissione, tuttavia, avendo constatato che ad oggi le autorità italiane non hanno ancora confermato l’adozione del testo definitivo del Decreto, ha ribadito i profili di illegittimità sollevati.

**Stato della Procedura**

In data 3 aprile 2008 la Commissione ha notificato un parere motivato ai sensi dell’articolo 258 del TFUE. In data 26 giugno 2008 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato di aver sottoposto un nuovo schema di Decreto interministeriale al Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, sulla base delle richieste formulate da quest’ultima amministrazione, aggiungendo che tale Decreto costituirà adempimento dell’art. 16 della Direttiva 92/21/CE, la cui attuazione ha dato causa alla presente procedura.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari a carico del bilancio dello Stato.



# Tutela dei Consumatori

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEI CONSUMATORI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
<b>Scheda 1</b> 2010/0814	Mancato recepimento della Direttiva 2010/4/UE che modifica l'allegato III della Direttiva 76/768/CEE del Consiglio relativa ai prodotti cosmetici al fine di adeguarlo al progresso tecnico	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 2</b> 2010/0813	Mancato recepimento della Direttiva 2010/3/UE che modifica gli allegati III e VI della Direttiva 76/768/CEE del Consiglio relativa ai prodotti cosmetici al fine di adeguarli al progresso tecnico	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 3</b> 2009/2356	Non corretto recepimento della Direttiva 2002/58/CE relativamente all'uso dei dati personali a fini commerciali.	MM	No	Stadio invariato
<b>Scheda 4</b> 2009/2145	Non corretto recepimento della Direttiva 2002/65/CE concernente la commercializzazione a distanza dei servizi finanziari.	PM	No	Stadio invariato

**Scheda 1- Tutela dei Consumatori**

**Procedura di infrazione n. 2010/0814 -** ex art. 258 del TFUE.

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/4/UE che modifica l'allegato III della Direttiva 76/768/CEE del Consiglio relativa ai prodotti cosmetici al fine di adeguarlo al progresso tecnico”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero Sviluppo Economico.

**Violazione**

La Commissione europea eccepisce che non è stata ancora recepita nell'ambito del diritto interno italiano la Direttiva 2010/4/UE, che modifica l'allegato III della Direttiva 76/768/CEE del Consiglio, relativa ai prodotti cosmetici, al fine di adeguarlo al progresso tecnico.

Ai sensi dell'art. 2 della Direttiva in questione, gli Stati membri adottano tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, idonei al recepimento della Direttiva stessa nell'ordinamento nazionale, entro il 1° settembre 2010, dandone comunicazione alla Commissione.

La Commissione deduce che i provvedimenti suddetti, non essendole stati comunicati, non siano stati ancora adottati dalle competenti Autorità italiane, e che, quindi, la Direttiva in oggetto non sarebbe stata ancora trasposta nel diritto interno italiano.

**Stato della Procedura**

Il 26/11/2010 è stata inviata una lettera di messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rileva un impatto finanziario a carico del bilancio dello Stato.

**Scheda 2- Tutela dei Consumatori**

**Procedura di infrazione n. 2010/0813 -** ex art. 258 del TFUE.

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/3/UE che modifica gli allegati III e VI della Direttiva 76/768/CEE del Consiglio relativa ai prodotti cosmetici al fine di adeguarli al progresso tecnico”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero Sviluppo Economico.

**Violazione**

La Commissione eccepisce che non sarebbe ancora stata recepita nel diritto interno italiano la Direttiva 2010/3/UE, che modifica gli allegati III e VI della Direttiva 76/768/CEE del Consiglio, relativa ai prodotti cosmetici, al fine di adeguarli al progresso tecnico.

Ai sensi dell'art. 2 della Direttiva in oggetto, gli Stati membri pongono in essere tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative, idonee alla trasposizione della Direttiva stessa, entro il 1° settembre 2010, dandone comunicazione alla Commissione.

Poiché tali misure non sono state comunicate alla Commissione, quest'ultima ne deriva che esse non sono state ancora adottate, per cui la Direttiva 2010/3/UE non sarebbe stata ancora recepita nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 26 novembre 2010 è stata inviata una lettera di messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Ai fini del superamento della presente procedura, il Ministero della Salute ha emanato apposito Decreto in data 17 dicembre 2010.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rileva un impatto finanziario a carico del bilancio dello Stato.

**Scheda 3 - Tutela dei Consumatori****Procedura di infrazione n. 2009/2356 - ex art. 258 del TFUE.**

“Non corretto recepimento della Direttiva 2002/58/CE relativamente all'uso dei dati personali a fini commerciali”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero Sviluppo Economico.

**Violazione**

La Commissione eccepisce lo scorretto recepimento della Direttiva 2002/58/CE, relativa al trattamento dei dati personali nell'ambito delle comunicazioni elettroniche, in conseguenza del combinato disposto di alcune norme contenute nel D. Lgs 30 giugno 2003 n. 196, di attuazione di tale Direttiva, nella legge 27 febbraio 2009, n. 14 e nella legge 20 novembre 2009, n. 116. In particolare, la Commissione rileva lo scorretto recepimento dell'art. 12, par. i 1 e 2 di essa Direttiva, con il quale si prevede che i gestori di servizi di telecomunicazione elettronica - prima di inserire in elenchi accessibili al pubblico i dati personali concernenti i loro abbonati - debbono consultare gli abbonati stessi chiarendo gli scopi dell'inserimento, affinché gli utenti possano consentirvi, o meno. Inoltre, il considerando n. 39, di premessa alla Direttiva, prevede che detti gestori non potrebbero trasmettere a terzi i dati raccolti, ove la trasmissione fosse rivolta a scopi diversi da quelli sottesi alla raccolta iniziale, richiedendosi, in quest'ultimo caso, il necessario consenso dell'abbonato. Tuttavia, in Italia, nonostante l'art. 29 del sopra menzionato D. Lgs 196/2003 prevedesse l'obbligo di acquisizione del consenso dell'abbonato - sia per l'inserimento dei suoi dati personali negli elenchi pubblici, sia ai fini dell'utilizzo dei dati medesimi per scopi promozionali - si è verificata la situazione per cui numerose società hanno elaborato banche dati in base agli elenchi in questione, utilizzandole a fini di promozione commerciale pur in difetto del consenso, al riguardo, del titolare dei dati stessi. In seguito, il 15/7/04 il Garante per la protezione dei dati personali ha assunto una decisione con la quale stabiliva che le banche dati formate su elenchi pubblici, pubblicati prima del 1° febbraio 2005, dovessero entro quella stessa data uniformarsi alla disciplina del Decreto e, quindi, all'obbligo del consenso da essa previsto. Tuttavia, con inversione di tendenza, la legge 14/2009 ha prolungato la legittimità dell'utilizzo delle medesime banche dati, ove formatesi prima dell'1/8/2005, fino alla data del 31/12/2009, anche se il consenso dell'utente non fosse stato acquisito. Tale termine è stato ulteriormente prorogato fino al 25/5/2010 dalla successiva legge 166/2009 (art. 20 bis co. 3). La Commissione rileva, altresì, la violazione dell'art. 13 par. 3 della stessa Direttiva, laddove impone agli Stati membri di adoperarsi per garantire che le comunicazioni indesiderate, a scopi di commercializzazione diretta, non siano permesse senza il consenso dell'abbonato. Al riguardo il legislatore italiano ha correttamente recepito tali norme nell'art. 130 co. 3 bis del codice sulla protezione dei dati personali, laddove si prescrive che il cliente può far cessare un tale uso dei suoi dati personali iscrivendo la propria opposizione in apposito registro. Tuttavia, la Commissione rileva che, a tutt'oggi, tale registro non è ancora stato istituito, per cui il citato art. 13 della Direttiva rimarrebbe inattuato.

**Stato della Procedura**

Il 28/1/2010 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 TFUE

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rileva un impatto finanziario a carico del bilancio dello Stato.