

Scheda 11 – 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.

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 transfrontalieri 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 stata inviata una lettera di messa in mora 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 12 – 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 né in containers né 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 13 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2008/2097 - ex art. 258 del TFUE**

"Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario"

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

La Commissione europea 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, spettante quale socio di maggioranza, di revocare arbitrariamente gli amministratori della controllata titolare delle "funzioni essenziali". Ove la "holding" fosse effettivamente spogliata di un tale potere, non potrebbe più agitare la minaccia della destituzione degli amministratori della controllata, per piegare i medesimi ai suoi dettami. Da ultimo, la Commissione rileva che l'"Autorità di regolamentazione", che dovrebbe garantire il rispetto di tutte le prescrizioni anzidette, viene in concreta resa impotente dal fatto che l'ordinamento italiano non le consente di infliggere sanzioni pecuniarie ai trasgressori.

Stato della Procedura

Il 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 14 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2007/4609- ex art. 258 del TFUE**

“Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia”

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

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

Stato della Procedura

In data 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 15 – 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 europea 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 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 Consumatori⁵

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEI CONSUMATORI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2011/0475	Mancata attuazione della Direttiva 2008/112/CE sulla tutela dei consumatori per quanto riguarda taluni aspetti dei contratti di multiproprietà, dei contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine e dei contratti di rivendita e di scambio.	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 2009/2356	Non corretto recepimento della Direttiva 2002/58/CE relativamente all'uso dei dati personali a fini commerciali.	MM	No	Stadio invariato
Scheda 3 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. 2011/0475 - ex art. 258 del TFUE.

“Mancata attuazione della Direttiva 2008/122/CE sulla tutela dei consumatori per quanto riguarda taluni aspetti dei contratti di multiproprietà, dei contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine e dei contratti di rivendita e di scambio”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo Economico.

Violazione

La Commissione europea rileva che le Autorità italiane non avrebbero ancora provveduto al recepimento, nell’ordinamento nazionale, della Direttiva 2008/122/CE, concernente la tutela dei consumatori per quanto riguarda taluni aspetti sia dei contratti di multiproprietà, sia dei contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, sia, infine, ai contratti di rivendita e di scambio.

Ai sensi dell’art. 16 della Direttiva in questione, gli Stati membri adottano tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, idonei al recepimento della stessa nell’ordinamento nazionale, entro il 23 febbraio 2011, dandone comunicazione alla Commissione.

In quanto i provvedimenti suddetti non le sono stati ancora comunicati, la Commissione ne deduce che i medesimi non siano stati ancora adottati dalle competenti Autorità italiane, per cui la Direttiva 2008/122/CE non sarebbe stata ancora trasposta nel diritto interno italiano.

Stato della Procedura

Il 16 marzo 2011 è stata inviata una lettera di messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2008/122/CE mediante il Decreto Legislativo 23 maggio 2011, n. 79.

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. 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 dello Sviluppo Economico.

Violazione

La Commissione europea 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. 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.

Scheda 3 - Tutela dei Consumatori

Procedura di infrazione n. 2009/2145 - ex art. 258 del TFUE.

“Non corretto recepimento della Direttiva 2002/65/CE concernente la commercializzazione a distanza dei servizi finanziari”.

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo Economico.

Violazione

La Commissione europea eccepisce che il Decreto Legislativo 2005/190, che recepisce la Direttiva 2002/65/CE sulla commercializzazione a distanza dei servizi finanziari, abbia introdotto delle indebite modifiche ad alcune norme contenute nella Direttiva stessa. In primo luogo, si rileva che l'art. 3, par. 1 della Direttiva – descrivendo il tipo di informazioni che, prima della stipula del contratto, debbono essere fornite dal fornitore al consumatore - stabilisce che il primo deve sempre rendere edotta la controparte, fra l'altro, dell'identità del rappresentante del fornitore stesso, quando esso rappresentante risieda nello stesso Stato membro in cui risiede il consumatore. Per contro, l'art. 4 del Decreto stabilisce che il consumatore debba essere informato dell'identità del rappresentante solo se quest'ultimo è stabilito in Italia, e non anche in tutti gli altri casi in cui risieda in altro Paese membro, pur nell'ipotesi in cui il consumatore risieda anch'egli in tale Paese. Sul punto, la Commissione rileva che le Autorità italiane, pur manifestando l'intenzione di modificare la normativa contestata, non si sono ancora attivate. In secondo luogo, la Direttiva esclude il diritto di recesso (ammesso in via generale entro il termine di 15 gg. dalla stipula del contratto), nel caso in cui il contratto finanziario abbia avuto esecuzione da ambo le parti. Al riguardo il Decreto, con riferimento al contratto finanziario di assicurazione per danni da autoveicoli e natanti, avrebbe previsto un'esclusione del diritto di recesso nel caso in cui, anche se non fossero ancora decorsi i quindici giorni, si fosse già verificato l'evento dannoso. In merito la Commissione precisa che la circostanza, per cui l'evento assicurato si sia verificato una volta sola, non sarebbe sufficiente ad integrare una piena esecuzione del contratto (a tal uopo si richiederebbero più eventi dannosi), per cui la norma italiana dilaterrebbe, rispetto alla Direttiva, l'ambito di esclusione del diritto di recesso. Le Autorità italiane hanno replicato che, ove si ammettesse l'assicurato ad esercitare il recesso dopo la verifica del sinistro, questi potrebbe ottenere, per Legge, la liquidazione “in toto” dell'indennizzo, pur avendo pagato, in ragione della breve durata del rapporto, una frazione di premio assai modesta. In risposta, la Commissione precisa che, per la Direttiva, il recesso ha effetto retroattivo, per cui ciascuna parte deve rimborsare, all'altra, tutto quanto ottenuto da quest'ultima in base all'esecuzione del contratto. Ne deriva che l'impresa rimborserà al consumatore la piccola frazione di premio ricevuta, mentre il consumatore non potrà pretendere, né trattenere se lo ha già ricevuto, l'indennizzo per l'evento dannoso. L'ultima censura della Commissione verte sul fatto per cui, ove l'art. 7 della Direttiva fissa in 30 giorni il termine concesso ad entrambe le parti, dopo il recesso, per restituire all'altra tutto quanto ricevuto in base al contratto, la norma italiana decurta tale termine a gg 15

Stato della Procedura

Il 3/6/2010 è stato inviato un parere motivato ex art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

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

PAGINA BIANCA

PARTE III

SCHEDE ANALITICHE DEI RINVI

PREGIUDIZIALI

PER SETTORE

Affari interni

RINVII PREGIUDIZIALI AFFARI INTERNI			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 C-484/09	Rinvio pregiudiziale – Direttiva 72/166/CEE – Art. 3, n. 1 – Direttiva 84/5/CEE – Art. 2, n. 1- Direttiva 90/232/CEE – Art. 1 – Diritto al risarcimento da parte dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli Condizioni di limitazione – Contributo alla causazione del danno – Assenza di colpa imputabile ai conducenti – Responsabilità oggettiva	Sentenza	No

Scheda 1 – Affari interni**Rinvio pregiudiziale n. C 484/09-- ex art. 267 del TFUE****“Direttiva 72/166/CEE – Art. 3, n. 1 – Direttiva 84/5/CEE – Art. 2, n. 1 – Direttiva 90/232/CEE – Art. 1”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dell’Interno****Violazione**

La Corte di Giustizia è stata richiesta, da parte di un giudice portoghese, di interpretare la legislazione comunitaria (Direttive nn.ri 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE) in materia di copertura assicurativa della responsabilità civile del conducente di un autoveicolo, generata dai sinistri provocati dalla circolazione di quest’ultimo. Detta legislazione comunitaria intende assicurare che le vittime di tali sinistri trovino, comunque, una compensazione ai danni subiti. Pertanto, si impone agli Stati membri di garantire l’assistenza assicurativa, anche nei casi in cui la stessa potrebbe risultare esclusa da clausole contrattuali o da norme nazionali (si consideri, ad esempio, il caso in cui il soggetto alla guida dell’autoveicolo non sia munito di patente di guida). Stante il quadro istituzionale europeo come sopra delineato, si chiede alla Corte UE se, con esso, risulti in contrasto la normativa nazionale di uno Stato membro la quale, in materia di assicurazione per danni provocati dalla circolazione di un autoveicolo, preveda la disciplina che segue. Il caso è quello in cui, per effetto dello scontro tra due autoveicoli, uno dei due conducenti subisce dei danni, assumendo, quindi, la posizione di “vittima” di sinistro da circolazione di autoveicolo. Sul punto, la normativa nazionale prevede che - ove non sia possibile, avuto riguardo alle circostanze, imputare la colpa del sinistro e, quindi, la relativa responsabilità civile, a nessuno dei due conducenti - l’entità del risarcimento spettante alla persona lesa e, pertanto, la conseguente copertura assicurativa, vengano ridimensionate. Detto ridimensionamento viene definito in rapporto al contributo dato da ciascun conducente alla causazione del sinistro, fino a consentire che la responsabilità in oggetto venga persino dimezzata, qualora, essendo dubbia l’entità dei rispettivi apporti alla produzione del sinistro, si presume che gli stessi siano stati uguali. Si domanda dunque alla Corte se tale diminuzione di tutela risarcitoria (implicante, da ultimo, una diminuzione della tutela assicurativa), contrasti con la finalità del diritto europeo di corroborare le garanzie assicurative in ordine ai sinistri di cui si tratta. Al riguardo, la Corte precisa che la legislazione europea non intende regolare direttamente la materia della responsabilità civile per i sinistri da autoveicoli, limitandosi a stabilire che - ove le norme interne ai singoli Stati membri prevedano, in base ai loro insindacabili criteri, che tale responsabilità sussista - deve essere riconosciuta anche una correlata copertura assicurativa. Viceversa, per la stessa normativa europea, nessuna garanzia assicurativa è dovuta, ove la disciplina nazionale non ravvisi l’esistenza di una previa responsabilità civile. La normativa portoghese, quindi, limitandosi a regolare l’attribuzione della responsabilità civile in una circostanza in cui, stante la difficoltà dell’accertamento, si deve presumere il concorso di responsabilità nella causazione del sinistro e quindi la simmetrica riduzione del risarcimento, si rende compatibile con le disposizioni comunitarie. Ovviamente, il ridimensionamento della predetta responsabilità civile produce, come effetto consequenziale, la simmetrica decurtazione della correlata garanzia assicurativa.

Stato della Procedura

Il 17 marzo 2011 la Corte di Giustizia ha deciso con sentenza il rinvio C- 484/09 (art. 267 TFUE)

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non emergono, al momento, oneri finanziari per il bilancio dello Stato.

Ambiente

RINVII PREGIUDIZIALI AMBIENTE			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 C-275/09	Direttiva 85/337/CEE – Valutazione dell’incidenza di taluni progetti pubblici e privati sull’ambiente – Aeroporti la cui pista di decollo ha una lunghezza di almeno 2100 m - Nozione di “costruzione” – Rinnovo dell’autorizzazione di gestione	Sentenza	No

Scheda 1 – Ambiente**Rinvio pregiudiziale n. C-275/09-** ex art. 267 del TFUE

“Direttiva 85/337/CEE – Valutazione dell’incidenza di taluni progetti pubblici e privati sull’ambiente”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dell’Ambiente.**Violazione**

La Corte UE è stata richiesta, da un giudice belga, di interpretare il punto 7, lett. a), dell’Allegato I della Direttiva 85/337/CEE. Tale Direttiva prevede che i progetti pubblici e privati, caratterizzati da un significativo impatto sull’ambiente, non possano essere autorizzati se non previo espletamento di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A), rivolta a stabilire condizioni e limiti dell’esecuzione del progetto stesso, a fondamentale tutela dell’ambiente. La Direttiva stabilisce inoltre che gli specifici “progetti”, rientranti nelle tipologie di cui all’allegato I della Direttiva stessa, sono sempre ritenuti forieri di impatto ambientale, per cui non possono essere autorizzati in nessun caso, se non interviene una preliminare V.I.A. Nell’ambito del predetto Allegato I, il punto 7 descrive una categoria di “progetto” consistente nella “costruzione di aeroporti con piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2100 m”. Al riguardo, la Corte UE è stata specificamente investita dell’interpretazione della nozione di “progetto”, come quel presupposto che impone l’espletamento della procedura di V.I.A. In particolare, si chiede alla Corte se possa definirsi “progetto” - in relazione ad un aeroporto provvisto di tre piste di decollo e di atterraggio di oltre 2100 m - il proseguimento della “gestione” dell’aeroporto medesimo. In proposito, la Corte ha precisato che il concetto di “progetto” non si estende a qualsiasi incidenza sull’ambiente, ma solo agli interventi che imprimono una modifica alla realtà materiale di un sito. Tale orientamento non è stato smentito neppure dalla sentenza C-127/02, con la quale si qualificava come “progetto” - deducendosene l’imprescindibile assoggettamento a V.I.A - la “pesca meccanica di cuori eduli”. Tale attività, infatti, è stata correttamente riportata alla nozione di “progetto”, in quanto le modalità del suo esercizio avrebbero determinato la modifica fisica dei fondali marini. Viceversa, in relazione alla mera gestione di un aeroporto, quand’anche provvisto di piste di decollo e di atterraggio lunghe almeno 2100 m, non si verifica alcun mutamento materiale, per cui non si rende necessario l’esperimento della V.I.A. Un diverso giudizio si sarebbe imposto nel caso in cui fossero venuti in considerazione eventuali lavori eseguiti su un tale aeroporto, i quali, quand’anche non implicanti il prolungamento delle piste di decollo e di atterraggio, sarebbero potuti rientrare nella definizione di “progetto” in generale e, segnatamente, in quella dello specifico progetto di cui al punto 7 dell’allegato I, in quanto modificativi dello stato fisico dei luoghi. Tuttavia, aggiunge la Corte che - se in astratto è indubbio che la mera “gestione” di un aeroporto non risulti assoggettata a V.I.A, in quanto non comportante una mutazione nelle condizioni materiali di un sito - la relativa analisi dovrebbe, comunque, tenere in conto le circostanze concrete. Nel caso di specie, l’autorizzazione alla continuazione dell’esercizio delle strutture aeroportuali era stata richiesta insieme ad un’altra autorizzazione, concernente, quest’ultima, la realizzazione dell’ampliamento delle stesse strutture. Ove il giudice del rinvio, pertanto, ritenga che tali momenti autorizzativi, apparentemente distinti, rientrino di fatto in un’operazione unitaria essenzialmente finalizzata ad una modifica materiale del sito aeroportuale, lo stesso giudice dovrà rappresentare la necessità dell’espletamento della V.I.A.

Stato della Procedura

Il 17 marzo 2011 la Corte di Giustizia ha deciso con sentenza il rinvio C-275/09 (267 TFUE)

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non emergono, al momento, oneri finanziari per il bilancio dello Stato.

Appalti

RINVII PREGIUDIZIALI APPALTI			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 C-95/10	Appalti pubblici di servizi – Direttiva 2004/18/CE – Art. 47, n. 2 – Effetto diretto – Applicabilità ai servizi che ricadono nell'allegato II B della Direttiva	Sentenza	NO