

**Scheda 1 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2011/0851 ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2010/36/UE che modifica la Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:**

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2010/36/UE che modifica la Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Ai sensi dell'art. 2 della stessa, gli Stati membri sono obbligati - entro due mesi dall'entrata in vigore della medesima a livello normativo europeo e, quindi, entro 12 mesi dal 29 giugno 2010 - ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell'ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 15 luglio 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE..

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 2 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2011/0840 ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:**

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Ai sensi dell'art. 11 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il entro il 17 giugno 2011, ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell'ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 18 luglio 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/21/CE mediante il Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 164.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 3 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2011/0839 ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:**

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.

Ai sensi dell'art. 25 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 17 giugno 2011, ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell'ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 18 luglio 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/18/CE mediante il Decreto Legislativo del 6 settembre 2011 n. 165.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 4 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2011/0608– ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2009/12/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali”

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Ministero dell’Interno.

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/12/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Ai sensi dell’art. 13 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 15 marzo 2011, ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell’ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell’ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 18 maggio 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 5 – 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 2007/59/CE, 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 medesima, gli Stati membri adottano tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative adeguate al recepimento della stessa 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 6 – 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, dal quale si derivano le “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 che le stesse imprese commettono 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”, che fossero di orientamento alle 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 predisporre, 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 quelli di recepimento di tali Direttive nell’ordinamento interno, che avrebbero consentito l’introduzione del 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 29 settembre 2011 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 7 – 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, nonchè, 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”: quest’ultima è 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 vengono, 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 o 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 con stati 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 circonscritti al territorio marittimo italiano. Quindi, verrebbe limitato il diritto delle imprese di trasporti marittimi di rendere liberamente, fuori d’Italia, i loro servizi.

**Stato della Procedura**

L’1 ottobre 2010 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 estendano, agli scambi con l’estero, le 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 di euro annui.

**Scheda 8 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2008/2097 - ex art. 258 del TFUE**

“Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva che le Direttive n. 91/440/CEE e n. 2001/14/CE, relative alla liberalizzazione del settore dei servizi di trasporto ferroviario, non sono state correttamente applicate. L’art.6 della Dir. 2001/14/CE dispone che le funzioni “essenziali”- consistenti nel potere di concedere, ai vari prestatori di servizi di trasporto ferroviario, il diritto di utilizzare la rete ferroviaria - vengano svolte da enti che non siano dipendenti, loro stessi, da imprese che erogano i medesimi servizi di trasporto. Infatti, la circostanza che l’ente titolare delle “funzioni essenziali” - che debbono essere esercitate in modo da far salva la concorrenza nell’ambito del mercato ferroviario – sia collegato con operatori esercenti un’attività economica relativa allo stesso mercato, comprometterebbe la neutralità del primo. La normativa italiana, al riguardo, attribuisce le “funzioni essenziali” alla “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A”, controllata dalla holding “Ferrovie dello Stato” che controlla, altresì, la società ferroviaria “Trenitalia”. Pertanto, l’ente titolare delle funzioni essenziali è controllato al 100% da un altro ente (la holding), il quale, in quanto controlla, sempre al 100%, un terzo ente prestatore di servizi di trasporto ferroviario, di fatto si identifica con quest’ultimo. Infatti, se da un punto di vista formale non è la holding ad esercitare l’attività economica (quest’ultima è infatti giuridicamente imputabile alla controllata “Trenitalia”), è indubitabile che, sotto il profilo sostanziale ed economico, è la stessa holding ad essere imprenditrice ferroviaria, attraverso il controllo al 100% della medesima “Trenitalia”(un controllo totalitario è un’identificazione). Quindi le “funzioni essenziali” sarebbero attribuite, in Italia, ad un ente (RFI s.p.a.) di fatto dipendente da un altro ente (la holding), il quale si immedesima in un’impresa di trasporto ferroviario. Pertanto, il titolare delle “funzioni essenziali” non opererebbe in condizioni di imparzialità. La Commissione, invero, non esclude in modo assoluto che una società “controllata” da una “holding” possa essere indipendente da quest’ultima, ma sottolinea che - in quanto, normalmente, sussiste una dipendenza - spetta all’Italia dimostrare l’esistenza di circostanze, peculiari al caso concreto, che dimostrino il contrario: fondamentale, in merito, sarebbe la prova (non ancora prodotta) dell’esistenza di prescrizioni normative o statutarie che, derogando alle comuni regole societarie, sottraessero alla società “holding” la possibilità, 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 pecunionario. Ne deriverebbe un aumento delle entrate statali.