

Trasporti

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2012/0197	Mancato recepimento della Direttiva 2010/10/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 2012/0082	Mancato recepimento della Direttiva 2010/68/UE della Commissione del 22 ottobre 2010 recante modifica della Direttiva 96/98/CE relativa all'equipaggiamento marittimo	MM	No	Nuova procedura
Scheda 3 2012/0078	Mancato recepimento della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi	MM	No	Nuova procedura
Scheda 4 2011/2223	Cattiva applicazione del Regolamento 300/2008 relativo alla sicurezza aerea	MM	No	Nuova procedura
Scheda 5 2011/1150	Mancata attuazione della Direttiva 2010/62/UE della Commissione, dell' 8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le Direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali	MM	No	Stadio invariato

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 6 2011/0851	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	PM	No	Stadio invariato
Scheda 7 2009/2320	Non conformità della normativa nazionale alla Direttiva 2006/22/CE.	PM	No	Stadio invariato
Scheda 8 2008/4387	Normativa italiana sulle tasse portuali nel trasporto marittimo di cabotaggio.	PM	Sì	Stadio invariato
Scheda 9 2008/2097	Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario	RC (369/11)	Si	Stadio invariato
Scheda 10 2007/4609	Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia	MMC	No	Stadio invariato

Scheda 1 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/0197 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/10/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione, nell’ambito dell’ordinamento italiano, della Direttiva 2010/10/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

Ai sensi dell’art. 18 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 27 febbraio 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 21 marzo 2012 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. 2012/0082 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/68/UE della Commissione del 22 ottobre 2010 recante modifica della Direttiva 96/98/CE relativa all’equipaggiamento marittimo”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2010/68/UE della Commissione del 22 ottobre 2010 recante modifica della Direttiva 96/98/CE relativa all’equipaggiamento marittimo.

Ai sensi dell’art. 3 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 10 dicembre 2011, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 25 gennaio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/68/UE mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 18 aprile 2012.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/0078 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa all’assicurazione degli armatori per i crediti marittimi”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa all’assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

Ai sensi dell’art. 9 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 1° gennaio 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 25 gennaio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/20/CE mediante il Decreto Legislativo 28 giugno 2012, n. 111.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2011/2223 - ex art. 258 del TFUE**

“Cattiva applicazione del Regolamento 300/2008 relativo alla sicurezza aerea”

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

Violazione

La Commissione europea rileva l'incorretta applicazione del Regolamento 300/2008, concernente la sicurezza aerea, in particolare per quanto attiene all'art. 10 del medesimo. Detto Regolamento risulta abrogativo del precedente Regolamento n. 2320/2002, apportando, in materia di sicurezza dell'aviazione civile, importanti modifiche alle regole previgenti. Nello specifico, il sopra citato art. 10 impone agli Stati membri dell'Unione europea di redigere un programma nazionale aggiornato per la stessa sicurezza dell'aviazione civile, il quale definisca le responsabilità per l'attuazione delle "norme comuni" rappresentate all'art. 4 del Regolamento medesimo, precisando gli adempimenti richiesti agli operatori e agli altri soggetti coinvolti. Il Regolamento di cui si tratta è entrato in vigore ed è pienamente applicabile dal 29 aprile 2010. Tuttavia, ancora in data 13 maggio 2011, l'Italia risultava non avere ancora adottato il programma di cui al suddetto art. 10, per cui, alla stessa data, la Commissione europea inviava alle Autorità italiane il fascicolo EU Pilot inerente alla constatata violazione degli obblighi comunitari, sollecitando la pronta redazione del programma di cui si tratta. La risposta delle Autorità nazionali era incentrata sulla richiesta di un prolungamento del termine finale stabilito dall'art. 10 succitato. In accoglimento di tale istanza, la Commissione concedeva la proroga del termine in oggetto, fissandola al 30 settembre 2011. Poiché da parte italiana, in data 3 ottobre 2011, si faceva richiesta di un'ennesima proroga, la Commissione ha ulteriormente dilazionato il predetto termine al 25 novembre 2011. Il 30 novembre 2011 l'Italia ha trasmesso alla Commissione stessa il richiesto nuovo programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile, elaborato in conformità al predetto Regolamento 300/2008, precisando, tuttavia, che detto programma non era stato ancora formalmente adottato, non essendosi ancora perfezionato l'iter procedurale previsto affinché acquistasse piena validità ed efficacia. Di conseguenza la Commissione, considerato che il testo trasmesso non era ancora entrato in vigore nell'ordinamento nazionale, ha ritenuto che non fosse ancora cessata l'inosservanza, da parte della Repubblica italiana, del disposto di cui all'art. 10 del Regolamento 2320/2002.

Stato della Procedura

Il 26 gennaio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Si precisa che, a seguito della sopravvenuta emanazione formale del programma di cui all'art. 10 del Reg. 2320/2002, la Commissione ha deciso di archiviare la presente procedura in data 31 maggio 2012.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2011/1150 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2010/62/UE della Commissione, dell’ 8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le Direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all’omologazione dei trattori agricoli o forestali”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2010/62/UE della Commissione, dell’ 8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le Direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all’omologazione dei trattori agricoli o forestali.

Ai sensi dell’art. 7 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro...il 29 settembre 2011, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 24 novembre 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Dir. 2010/62/UE mediante il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20 febbraio 2012.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 6 – 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: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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 ovvero entro il 29 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 24 novembre 2011 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/36/UE mediante il Decreto Legislativo 5 giugno 2012, n. 93.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 7 – 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 8 – 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”: 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 circoscritti 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 9 – 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, 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 22/8/2011 è stato notificato un ricorso 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 10 – 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 transfrontalieri, 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 transfrontalieri, 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 inviata 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.

Tutela dei consumatori

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEI CONSUMATORI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2011/1078	Mancato recepimento della direttiva 2011/17/UE che abroga le direttive 71/317/CEE, 71/347/CEE, 71/349/CEE, 74/148/CEE, 75/33/CEE, 76/765/CEE, 76/766/CEE e 86/217/CEE del Consiglio relative alla metrologia	MM	No	Stadio invariato

Scheda 1 - Tutela dei consumatori

Procedura di infrazione n. 2011/1078 - ex art. 258 del TFUE.

“Mancata attuazione della Direttiva 2011/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2011, che abroga le Direttive 71/317/CEE, 71/347/CEE, 71/349/CEE, 74/148/CEE, 75/33/CEE, 76/765/CEE, 76/766/CEE e 86/217/CEE del Consiglio relative alla metrologia”.

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo Economico.

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata trasposizione, nel diritto interno italiano, della Direttiva 2011/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2011, che abroga le Direttive 71/317/CEE, 71/347/CEE, 71/349/CEE, 74/148/CEE, 75/33/CEE, 76/765/CEE, 76/766/CEE e 86/217/CEE del Consiglio relative alla metrologia.

Ai sensi dell'art. 5 della stessa, gli Stati membri sono tenuti ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi necessari al recepimento dell'art. 1 della medesima nei rispettivi ordinamenti interni, entro la data 30 giugno 2011, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che la comunicazione suddetta non è stata ancora eseguita, ritiene che i provvedimenti attuativi, di cui sopra, non siano stati adottati.

Stato della Procedura

Il 29 settembre 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/17/UE mediante il Decreto Legislativo n. 46 del 16 aprile 2012.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

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

PARTE III

SCHEDE ANALITICHE DEI RINVII

PREGIUDIZIALI

PER SETTORE

Concorrenza e aiuti di Stato

RINVII PREGIUDIZIALI CONCORRENZA E AIUTI DI STATO			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 C-209/10	Articolo 82 CE – Impresa di posta che detiene una posizione dominante ed è soggetta ad un obbligo di servizio universale per quanto riguarda la distribuzione di talune spedizioni indirizzate – Applicazioni di prezzi bassi nei confronti di determinati ex clienti di un concorrente – Mancanza di elementi di prova relativi all'intenzione – Discriminazione tramite i prezzi – Prezzi bassi e selettivi – Esclusione effettiva o probabile di un concorrente – Incidenza sulla concorrenza e pertanto sui consumatori – Giustificazione oggettiva	sentenza	No
Scheda 2 C-604/10	Art. 3, n. 1 della Direttiva 96/9/CE – Tutela giuridica delle banche di dati – Diritto d'autore – Calendari degli incontri dei campionati di calcio	sentenza	No
Scheda 3 C-90/11 e C-91/11	Marchi – Direttiva 2008/95/CE – Impedimenti alla registrazione o motivi di nullità – Espressioni denominative costituite da una combinazione di parole ed una sequenza di lettere identiche alle iniziali di tali parole – Carattere distintivo – Carattere descrittivo – Criteri di valutazione	sentenza	No
Scheda 4 C-162/10	Diritto d'autore e diritti connessi – Direttiva 2006/115/CE – Articoli 8 e 10 – Nozione di "utente" e di "comunicazione al pubblico" – Diffusione di fonogrammi per mezzo di apparecchi televisivi e/o radio installati nelle camere d'albergo	sentenza	No
Scheda 5 C-190/10	Marchio comunitario – Definizione e acquisizione – Marchio anteriore – Modalità di deposito – Deposito per via elettronica – Mezzo che consente di identificare con precisione la data, l'ora e il minuto della presentazione della domanda	sentenza	No