

**Scheda 2 – Salute****Procedura di infrazione n. 2012/0372 – ex art. 258 del TFUE.**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/84/UE del Parlamento e del Consiglio, del 15 dicembre 2012, che modifica, per quanto concerne la farmacovigilanza, la Direttiva 2001/83/CE recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell'ordinamento italiano, della Direttiva 2010/84/UE del Parlamento e del Consiglio, del 15 dicembre 2012, che modifica, per quanto concerne la farmacovigilanza, la Direttiva 2001/83/CE recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano.

L'art. 3 della medesima stabilisce che gli Stati membri mettano in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, adeguati al recepimento della stessa nei rispettivi ordinamenti nazionali, entro il 21 luglio 2012, dandone comunicazione alla Commissione.

La Commissione ritiene che, in quanto non le sono stati comunicati i provvedimenti di cui sopra, i medesimi non siano stati ancora emanati, concludendo che la Direttiva in oggetto non ha ancora trovato attuazione nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 20 settembre 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/84/UE mediante il Decreto Legge n. 216 dell'11 dicembre 2012.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 3 – Salute****Procedura di infrazione n. 2012/0370 – ex art. 258 del TFUE.**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/53/UE del Parlamento e del Consiglio, del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell'ordinamento italiano, della Direttiva 2010/53/UE del Parlamento e del Consiglio, del 7 luglio 2010, relativa alle norme di qualità e sicurezza degli organi umani destinati ai trapianti.

L'art. 31 della medesima stabilisce che gli Stati membri mettano in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi, adeguati al recepimento della stessa nei rispettivi ordinamenti nazionali, entro il 27 agosto 2012, dandone comunicazione alla Commissione.

La Commissione ritiene che, in quanto non le sono stati comunicati i provvedimenti di cui sopra, i medesimi non siano stati ancora emanati, concludendo che la Direttiva in oggetto non ha ancora trovato attuazione nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 20 settembre 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/53/UE, in oggetto, mediante il Decreto Legge 1 dicembre 2012, n. 216.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 4 – Salute****Procedura di Infrazione n. 2011/2231 – ex art. 258 del TFUE.**

“Non corretta applicazione della Direttiva 1999/74/CE relativa alle condizioni minime per la protezione delle galline ovaiole”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la non corretta applicazione della Direttiva 1999/74/CE, segnatamente con riferimento alle disposizioni contenute agli artt. 3 e 5, paragrafo 2 della stessa. Quest’ultimo articolo prevede che, con decorrenza dal 1° gennaio 2012, entri in vigore il divieto di allevare le galline ovaiole in gabbie “non modificate”, con il conseguente obbligo di sostituire le medesime, dalla stessa data, con gabbie “modificate”. Queste ultime corrispondono ad una tipologia di gabbia dotata di requisiti ulteriori, rispetto a quelli delle gabbie “non modificate”, ai fini del miglioramento della salute animale. Ad esempio: le gabbie “modificate” devono presentare una superficie, per ovaia, di almeno 750 centimetri quadri, a fronte del minimo di 550 centimetri quadri richiesto per le gabbie “non modificate”; le mangiatoie devono presentare una lunghezza minima di 12 centimetri, a fronte di quella minima di 10 per le gabbie “non modificate”; per le gabbie di nuovo tipo, inoltre, sono previsti diversi accorgimenti per agevolare l’ispezione, la sistemazione e l’evacuazione dei volatili. L’art. 3 della Direttiva, peraltro, ribadisce il divieto suddetto, imponendo agli Stati membri dell’Unione, a partire dal 1° gennaio 2012, di adoperarsi per imporre, a tutti i proprietari o detentori di ovaiole, di rispettare le prescrizioni di cui sopra. La Commissione ritiene tuttavia, riguardo alla situazione dell’Italia (insieme ad altri Stati UE), che la stessa non abbia, alla data del 1° gennaio 2012, garantito l’adeguamento alla normativa europea in questione. Tale situazione, di inadempimento agli obblighi sanciti dalla Dir. 1999/74/CE, risulterebbe confermata dai dati a disposizione della Commissione, confermati peraltro da funzionari italiani che hanno partecipato a riunioni con i servizi della Commissione stessa: al 1° gennaio 2012, risultavano ancora in uso in Italia, in 369 aziende e quindi per un totale di 18 milioni di ovaiole, gabbie del tipo “non modificato”. Le Autorità italiane, segnatamente il Ministero dell’Ambiente, hanno replicato quanto segue: 1) che a livello di attuazione normativa, la Direttiva in oggetto è stata recepita, nell’ordinamento italiano, tramite Decreto Legislativo 267/2003; 2) che, prima della scadenza della data del 1° gennaio 2012, dal momento che le prescrizioni comunitarie – come recepite peraltro dal suddetto decreto – non erano ancora vincolanti, è stato possibile soltanto esprimere ripetuti richiami, nei confronti degli allevatori, all’introduzione delle nuove gabbie, rimanendo esclusa la possibilità di comminare sanzioni effettive contro i renitenti; 3) che, comunque, una volta divenuta cogente la nuova normativa, e quindi dal 1° gennaio 2012, le Autorità italiane stesse hanno approntato un “piano d’azione” che prevede una serie di attività di ispezione da espletarsi in due cicli, di cui il primo dal 1° gennaio 2012 al 29 febbraio 2012 ed il secondo da Luglio 2012; 4) che, a seguito delle suddette ispezioni, sono già state comminate 317 sanzioni contro i trasgressori delle disposizioni comunitarie in oggetto, nonché emesse 7 revoche dell’autorizzazione all’allevamento delle ovaiole. Le Autorità italiane ritengono, pertanto, che l’Italia sia assolutamente in regola rispetto all’osservanza della disciplina unionale in questione.

**Stato della Procedura**

Il 21 giugno 2012 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

**PAGINA BIANCA**

# Trasporti

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
<b>Scheda 1</b> 2012/2165	Cattiva attuazione della normativa sul Cielo unico europeo. Regolamento n. 2150/2005	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 2</b> 2012/0431	Mancato recepimento della Direttiva 2011/75/UE della Commissione, del 2 settembre 2011, recante modifica della Direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo	MM	No	Nuova procedura
<b>Scheda 3</b> 2012/0372	Mancato recepimento della Direttiva 2010/84/UE del Parlamento e del Consiglio, del 15 dicembre 2012, che modifica, per quanto concerne la farmacovigilanza, la Direttiva 2001/83/CE recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano	MM	No	Stadio invariato
<b>Scheda 4</b> 2012/0285	Mancato recepimento della Direttiva 2011/94/UE della Commissione, del 28 novembre 2011, recante modifica della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida	MM	No	Stadio invariato
<b>Scheda 5</b> 2012/0280	Mancato recepimento della Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la Direttiva 2002/6/CE	MM	No	Stadio invariato

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
<b>Scheda 6</b> 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	Stadio invariato
<b>Scheda 7</b> 2008/2097	Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario	RC (369/11)	Si	Stadio invariato
<b>Scheda 8</b> 2007/4609	Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia	PM	No	Stadio invariato

**Scheda 1 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/2165 - ex art. 258 del TFUE**

“Cattiva attuazione della normativa sul Cielo unico europeo. Regolamento n. 2150/2005”

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

**Violazione**

La Commissione europea sostiene che l'Italia non ha dato attuazione, in modo completo, né all'art. 2, paragrafi 4 e 5, del Regolamento n. 550/2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo, né all'art. 4, paragrafo 1, lett. m) del Regolamento n. 2150/2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo. Il suddetto art. 2 , paragrafi 4 e 5, impone alle Autorità di vigilanza sul traffico aereo, appartenenti ai singoli Stati membri della UE, di concludere tra di loro delle intese “transfrontaliere”. Scopo di queste ultime è quello di regolare la navigazione aerea di ciascuno Stato, che risulti parte della negoziazione in questione, nello spazio aereo di responsabilità dell'altro Stato paciscente (o degli altri Stati paciscenti). Ora, la Commissione ritiene che l'Italia non abbia completamente dato seguito al dovere sopra prescritto, relativo alla conclusione delle intese suddette, dal momento che, nel suo rapporto del 2010 sull'attuazione del Cielo unico europeo, l'Italia stessa ha riconosciuto di non avere, ancora, stipulato un tale tipo di accordo con lo Stato UE rappresentato dalla Repubblica di Malta. Quanto all'art. 4, paragrafo 1, lettera m) del Regolamento n. 2150/2005, sopra indicato, lo stesso prevede che gli Stati membri valutino e riesaminino le procedure per lo spazio aereo e i risultati delle operazioni, nell'ambito dell'uso “flessibile” dello spazio aereo ai fini della gestione strategica del medesimo (livello I). Si precisa che il concetto di uso “flessibile”, elaborato dapprima dall'ICAO e, quindi, ripreso e perfezionato da EUROCONTROL, rimanda alla necessità di garantire che lo spazio aereo stesso unionale venga “equamente” sfruttato, per esigenze sia militari che civili. Al riguardo, nella Relazione annuale sull'uso flessibile dello spazio aereo, pubblicata da Eurocontrol, le Autorità italiane comunicavano di non disporre, in quel periodo, di procedure adeguate per eseguire il riesame delle procedure, come imposto dal suddetto art. 4 del Reg. 2150/2005. La Commissione europea ritiene che l'Italia risulti, ancora, inadempiente agli obblighi stabiliti da entrambi le disposizioni sopra menzionate. Infatti, il 5 aprile 2012, le Autorità italiane informavano la Commissione che le intese transfrontaliere, ancora non stipulate, sarebbero state senz'altro concluse nell'imminenza, senza tuttavia fornire un calendario preciso di attuazione di dette stipule. Quanto all'obbligo di eseguire la revisione delle procedure di navigazione aerea esistenti, l'Italia precisava, ancora, che un apposito gruppo di lavoro stava elaborando una proposta legislativa in modifica della normativa nazionale al riguardo, risalente al 1981 ma sostanzialmente conforme al suddetto Regolamento 2150/2005. Anche in proposito, non veniva fornito nessun calendario delle operazioni divise.

**Stato della Procedura**

Il 24 ottobre 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Ai fini del superamento della presente procedura, il 22 dicembre 2012 la Commissione europea è stata edotta, da parte delle competenti Autorità italiane, che il 12 ottobre 2012 è stato concluso un accordo con la Repubblica di Malta, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, par. fi 4 e 5 del Reg. 550/2004. Quanto all'attuazione dell'art. 4, par. 1, lett. m) del Reg. 2150/2005, è stato predisposto un articolato che verrà inserito nel nuovo atto di intesa ex art. 1 del D. L. 237/2004 e art. 691 bis del Codice della Navigazione.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 2 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0431 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2011/75/UE della Commissione, del 2 settembre 2011, recante modifica della Direttiva 96/98/CE sull’equipaggiamento marittimo”

**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 2011/75/UE della Commissione, del 2 settembre 2011, recante modifica della Direttiva 96/98/CE sull’equipaggiamento marittimo.

Ai sensi dell’art. 3 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 5 ottobre 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni, dandone immediata comunicazione 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 27 novembre 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/75/UE mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 27 dicembre 2012.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 3 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0372 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/84/UE del Parlamento e del Consiglio, del 15 dicembre 2012, che modifica, per quanto concerne la farmacovigilanza, la Direttiva 2001/83/CE recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano”

**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 2010/84/UE del Parlamento e del Consiglio, del 15 dicembre 2012, che modifica, per quanto concerne la farmacovigilanza, la Direttiva 2001/83/CE recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano.

Ai sensi dell’art. 3 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 21 luglio 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni, dandone immediata comunicazione 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 20 settembre 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno recepito la Direttiva in oggetto mediante il Decreto Legge 11 dicembre 2012, n. 216.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 4 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0285 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2011/94/UE della Commissione, del 28 novembre 2011, recante modifica della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida”

**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 2011/94/UE della Commissione, del 28 novembre 2011, recante modifica della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida.

Ai sensi dell’art. 2 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 30 giugno 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni, dandone immediata comunicazione 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 17 luglio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/94/UE mediante il Decreto Legislativo n. 2 del 16 gennaio 2013.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 5 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0280 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la Direttiva 2002/6/CE”

**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 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la Direttiva 2002/6/CE.

Ai sensi dell’art. 14 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 19 maggio 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni, dandone immediata comunicazione 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 17 luglio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/65/UE mediante l’art. 8 del Decreto Legge n. 179 del 18 ottobre 2012 (“Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”).

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 6 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0197 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/40/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 2010/40/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. Si precisa che, nella riunione del 21 marzo 2013, la Commissione europea ha deciso di archiviare la presente procedura.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 7 – 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 sua neutralità. La normativa italiana, al riguardo, attribuisce le “funzioni essenziali” alla “Rete Ferroviaria Italiana 5.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.), del tutto 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. Invero, la Commissione non esclude, in linea teorica, 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 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 pecunionario. Ne deriverebbe un aumento delle entrate statali.

**Scheda 8 – 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 di uno Stato UE, 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 stesso Stato. 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 ha, 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 transfrontalieri e, 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, dall'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, come applicato al settore di riferimento.

**Stato della Procedura**

In data 21 giugno 2012 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

## Tutela del consumatore

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEL CONSUMATORE				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2012/4094	Cattivo recepimento della Direttiva 90/314/CEE relativa ai viaggi, vacanze e ai circuiti "tutto compreso"	MM	Sì	Nuova procedura

**Scheda 1 – Tutela del consumatore****Procedura di infrazione n. 2012/4094 - ex art. 258 del TFUE**

"Cattivo recepimento della Direttiva 90/314/CEE relativa ai viaggi, vacanze e ai circuiti "tutto compreso"

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Presidenza del Consiglio dei Ministri

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione dell'art. 7 della Direttiva 90/314/CE, concernente la tutela del consumatore di servizi di organizzazione di viaggi, vacanze e circuiti "tutto compreso". Il predetto art. 7, in particolare, ha stabilito un preciso obbligo in capo all'organizzatore e/o il venditore di viaggi, i quali siano parte di un contratto di erogazione dei servizi di cui sopra. Tali soggetti, infatti, sono tenuti a dimostrare di essere assistiti da garanzie tali da renderli in grado, ove falliscano o risultino altrimenti insolventi, di assicurare comunque il rimpatrio del cliente e il rimborso dei fondi da esso depositati. Sul punto, la giurisprudenza UE ha specificato che la norma unionale in questione può ritenersi davvero recepita, in uno Stato della stessa UE, se la legislazione nazionale di quello stesso Stato non si limita a prevedere sulla carta l'obbligo di cui alla norma stessa, ma garantisce che il suddetto obbligo venga, in concreto, pienamente adempiuto. Il legislatore italiano ha recepito l'art. 7, di cui sopra, attraverso il combinato disposto dell'art. 51 del Decreto Legislativo n. 79 del 23/05/11 e della disciplina contenuta nel Decreto Ministeriale n. 349/1999. Ai sensi di tale normativa nazionale, il soddisfacimento delle ragioni dei consumatori, come dal predetto art. 7 della Dir. 90/314/CE, viene assicurato da un "Fondo nazionale di garanzia" istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del turismo. Detto Fondo è alimentato, annualmente, dal versamento della quota del 2% del premio, che gli operatori del settore turistico pagano per l'assicurazione "obbligatoria" prevista dall'art. 50 dello stesso Decreto 79/2011. Quanto alle domande di rimborso, le stesse sono soggette al termine di prescrizione comune applicato ai diritti di credito. Al riguardo, le Autorità UE ritengono che il Fondo di cui si tratta non sia adeguato – e in ragione dell'insufficienza del suo ammontare e a motivo della lentezza delle procedure di rimborso – ad assicurare "effettivamente" ai clienti dei tour operators il ristoro cui avrebbero diritto, ex art. 7 succitato. Infatti, ancora nell'autunno 2012, dovevano essere soddisfatte le istanze di rimborso relative a fallimenti risalenti al 2009. Le Autorità italiane hanno addotto, tuttavia, che l'insufficienza del Fondo in parola verrebbe compensata dalla previsione, contenuta nella normativa nazionale di cui sopra, per cui i "tour operators" potrebbero stipulare, oltre all'assicurazione obbligatoria di cui all'art. 50 sopra citato, assicurazioni facoltative, a tutela della clientela in caso di insolvenza degli operatori stessi. In risposta, la Commissione ha replicato che non sarebbe corretto, nei confronti del consumatore, subordinare la sua protezione all'esistenza di un'assicurazione puramente opzionale.

**Stato della Procedura**

Il 24/10/12 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Con nota del 17/12/12, la "PCM – Dipartimento per lo sport" ha comunicato, alla Commissione europea, che a sostegno del Fondo presso la PCM stessa, predisposto in garanzia dei clienti dei tour operators insolventi, verranno versati ulteriori finanziamenti. Verrà inoltre aumentato il premio di assicurazione a carico dei privati.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La necessità di integrare le risorse del "Fondo nazionale di garanzia", per la parte non coperta dall'aumento del premio assicurativo a carico dei privati, produrrà un aumento della spesa pubblica.