

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2122 - ex art. 258 del TFUE****"Violazione della Dir. 2009/18/CE - Inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo"****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea contesta la violazione di alcune prescrizioni di cui alla Direttiva 2009/18/CE, la quale stabilisce i principi fondamentali, che informano la disciplina delle inchieste sugli incidenti occorsi nel settore del trasporto marittimo. Il legislatore italiano ha attuato la Direttiva in questione con il D. Lgs. 06/09/2011, n. 165. Per l'art. 8 della Direttiva citata, le inchieste suddette spettano ad un Organismo Investigativo "permanente" ed "imparziale", oltre che, naturalmente, competente alla bisogna. In proposito, la Commissione rileva che l'Organismo deputato, in Italia, all'espletamento di tali compiti di indagine e valutazione, non godrebbe del richiesto requisito dell'"imparzialità", essendo costituito da personale del "Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera", posto alle dirette dipendenze del M.I.T. Al riguardo, la Commissione osserva che, in primo luogo, l'imparzialità di un'Amministrazione suppone, in linea generale, che la medesima sia giuridicamente e funzionalmente distinta da altre entità, fossero pure altre Amministrazioni. Quindi, la semplice circostanza per cui il personale, assegnato all'Organismo suddetto, è inquadrato nei ruoli di un altro ente pubblico come il Ministero delle Infrastrutture, deporrebbe già, in linea di principio, per un difetto di imparzialità. Nella fattispecie, peraltro, l'istanza dell'imparzialità risulta viepiù compromessa dal fatto che tale Organismo, nell'esercizio delle funzioni di indagine sopra indicate, potrebbe essere chiamato a scrutinare l'operato della stessa Capitaneria di Porto – Guardia Costiera. Quest'ultima, infatti, svolge compiti di regolamentazione e controllo nel settore del traffico marittimo, per cui il suo operato potrebbe essere esposto ad un sindacato da parte degli stessi soggetti – assegnati all'organismo predetto - che da essa dipendono, in grave pregiudizio della neutralità di un tale giudizio. L'art. 4 della medesima Direttiva, poi, stabilisce che l'indagine dell'Organismo investigativo deve svolgersi indipendentemente da indagini penali o di altro tipo, le quali vengano parallelamente condotte sullo stesso accadimento. In proposito, la Commissione osserva che, pur a seguito dell'attuazione della Direttiva, le Autorità italiane ritengono tuttora vigente il D.P.R. n. 328/1952, in base al quale l'Organismo summenzionato non può iniziare l'attività di indagine che gli compete, prima che l'Autorità portuale avente giurisdizione sul caso concreto (che è poi la locale Guardia Costiera) abbia svolto una propria indagine. Inoltre, lo stesso Organismo deve necessariamente improntare il proprio indirizzo, nonché le proprie valutazioni, alle ipotesi e conclusioni di cui alla predetta indagine preliminare della Guardia Costiera. Con specifico riferimento, poi, all'incidente della nave "Costa Concordia" (13/01/2012), la Commissione rileva che l'Italia, nei 12 mesi successivi al sinistro (quindi prima del 13/01/2013), a dispetto dell'obbligo di cui all'art. 14 della medesima Direttiva, non ha né prodotto un rapporto definitivo sulla vicenda, né un "rapporto provvisorio". Secondo la stessa Commissione, infatti, non potrebbe valutarsi come "rapporto provvisorio" il documento, presentato dall'Italia alla 91ª sessione del Comitato per la sicurezza marittima presso l'OMI (28/11/2012), con il quale veniva esposto lo stato di avanzamento dell'indagine sulla Costa Concordia.

Stato della Procedura

Il 26 settembre 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari sul bilancio pubblico.

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2074 - ex art. 258 del TFUE****"Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007"****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea sostiene che in Italia sono rimasti disattesi gli obblighi fondamentali, a carico degli Stati membri della UE, sanciti dagli artt. 30 e 32 del Regolamento n. 1371/2007, il quale dispone in materia di diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. L' inosservanza degli obblighi di cui agli articoli predetti, peraltro, avrebbe facilitato, da parte italiana, la violazione di ulteriori prescrizioni contenute nello stesso Regolamento. Ai sensi dell'art. 30 sopra menzionato, ogni Stato della UE avrebbe dovuto designare uno speciale "organismo" (o più di uno) preposto a vigilare sul rispetto del Regolamento medesimo. A tal riguardo, risulta alla Commissione europea che il Governo italiano, pur avendo formalmente istituito, alla bisogna, la struttura denominata "Autorità di regolazione dei trasporti", nel Novembre del 2012 non aveva ancora proceduto alla nomina del Presidente e dell'organico di detta Autorità. Attualmente, peraltro, le funzioni spettanti istituzionalmente all'Autorità in oggetto sono ancora, provvisoriamente, imputate alla "Direzione generale per il trasporto ferroviario" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la quale non soddisferebbe, secondo la Commissione, i requisiti previsti dal Regolamento in questione. Inoltre, la Commissione osserva che non sarebbe stata data ancora applicazione, dalle Autorità italiane, al sopra citato art. 32. Quest'ultimo obbliga gli Stati membri dell'Unione ad introdurre, nei rispettivi ordinamenti interni, dei regimi sanzionatori avverso le inottemperanze alle norme contenute nel resto del Regolamento stesso. In sintesi, dunque, la Commissione ritiene che, in Italia, in ragione dell'inosservanza alle prescrizioni di cui ai predetti artt. 30 e 32, non sia stato garantito il rispetto, da parte degli operatori, del Regolamento 1371/2007 succitato. In particolare, non sarebbero state adeguatamente individuate, e perseguite, alcune violazioni del Regolamento perpetrate dall'impresa ferroviaria "Trenitalia", nei confronti dei passeggeri disabili o con mobilità ridotta. In primo luogo, Trenitalia applica riduzioni tariffarie non a tutti i disabili, ma solo a quelli titolari di "carta blu". Questi ultimi debbono necessariamente avere la residenza in Italia. In proposito, la Commissione sottolinea che tale discriminazione si pone altresì in contrasto con gli artt. 18 e 21, par. 1, del Trattato TFUE, per i quali ogni cittadino UE è libero di circolare per tutto il territorio dell'Unione stessa. Verrebbero disattesi, altresì, gli obblighi di cui all'art. 19, par. 2, del Regolamento, ai sensi dei quali le imprese ferroviarie, i venditori di biglietti e i tour operators sono tenuti ad offrire, alle persone disabili, biglietti e prenotazioni senza "costi aggiuntivi": ora, dal momento che gli spazi per le sedie a rotelle sarebbero presenti, sui vettori Trenitalia, solo in prima classe, gli utenti di tali spazi sarebbero costretti, nonostante il Regolamento lo vieti, a scegliere un biglietto di prima classe con il maggior costo che ne deriva. Infine, sarebbe stato violato anche l'art. 20 del Regolamento in oggetto, che impone, agli operatori del settore, di informare adeguatamente i soggetti disabili circa l'accessibilità dei servizi ferroviari e del materiale rotabile: il sito Internet di Trenitalia, infatti, omette di informare il cliente disabile della necessità, per le anzidette ragioni, di acquistare un biglietto di prima classe.

Stato della Procedura

Il 20 novembre 2013 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

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2069 - ex art. 258 del TFUE****"Diritti di decollo e atterraggio differenziati per i voli intra-UE ed extra-UE presso gli aeroporti italiani"****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea ritiene violati l'art. 3 della Direttiva 2009/12/CE e l'art. 12 dell'Accordo, sui trasporti aerei, concluso fra la UE ed i suoi paesi membri, da una parte, e gli Stati Uniti dall'altra. I diritti aeroportuali sono quelli imposti, alle compagnie aeree, dai gestori degli aeroporti, in corrispettivo della predisposizione di infrastrutture e servizi necessari all'atterraggio e al decollo degli aeromobili. In base all'art. 3 di tale Direttiva, i suddetti "diritti aeroportuali" devono essere definiti in modo da non discriminare i vari utenti delle infrastrutture e servizi aeroportuali. A fronte di tale assunto generale, lo stesso art. 3 ammette la diversa modulazione dei diritti aeroportuali, nel caso in cui la stessa sia imposta da esigenze di interesse pubblico e generale, sempre che vengano fatti salvi i criteri di pertinenza, obiettività e trasparenza. Il suddetto art. 12 dell'Accordo UE-USA, da parte sua, impone che i diritti aeroportuali e tutte le condizioni che le Autorità di una parte contraente (gli Stati Uniti o, dall'altra parte, la UE o i singoli Stati membri di questa) applicano nei confronti delle compagnie aeree dell'altra parte contraente, non siano ingiustamente discriminatorie, non superino i costi sostenuti dalle Autorità stesse e non siano meno favorevoli delle condizioni riservate a qualsiasi altra compagnia aerea. Ora, i diritti aeroportuali, applicati dai gestori aeroportuali italiani, hanno un importo minore se rivolti ad aeromobili, in decollo o in atterraggio, che coprono linee tutte interne all'area degli Stati UE, mentre sono di maggiore ammontare se gli aeromobili, in partenza o in arrivo, compiono voli di collegamento con paesi esterni alla UE. Sul punto, la Commissione osserva che, direttamente, la discriminazione si riferisce al tipo di tratta e non alla nazionalità dell'operatore aereo (infatti gli operatori di Stati UE, che eseguono tratte di collegamento con paesi extraUE, sopportano, decollando dagli aeroporti italiani o atterrando negli stessi, gli stessi diritti maggiorati che subirebbero, per le stesse tratte, vettori di nazionalità extraUE, e viceversa). Tuttavia, precisa la Commissione che tale differenziazione finisce per discriminare principalmente le imprese aeree di paesi terzi alla UE, dal momento che sono soprattutto queste ultime ad organizzare voli di collegamento fra gli Stati UE e gli stati estranei ad essa. Ritiene peraltro la Commissione che sarebbe oggettivamente priva di fondamento, nonché non attinente a motivi di rilevanza generale, la giustificazione addotta, in proposito, dalle Autorità italiane, per cui la predisposizione dei servizi e delle infrastrutture concernenti il decollo e l'atterraggio sarebbe più onerosa nel caso di voli extraUE. La discriminazione applicata negli aeroporti italiani, dunque, in quanto non inerente a motivi generali, non pertinente e non obiettiva, contrasterebbe con il predetto art. 3 della Direttiva. Essa, inoltre, con riferimento alle tratte colleganti la UE con gli Stati Uniti, imporrebbe alle compagnie USA, in contrasto con le suddette prescrizioni dell'Accordo, di corrispondere diritti non solo di entità superiore ai costi sopportati dai gestori aeroportuali italiani, ma altresì meno favorevoli, per gli stessi operatori nordamericani, di quelli applicati ad altre imprese, cioè quelle che effettuano tratte del tutto interne all'Unione europea.

Stato della Procedura

Il 30 maggio 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Ove i diritti aeroportuali, concernenti le tratte extraUE, fossero allineati a quelli, di importo inferiore, delle tratte interne alla UE stessa, potrebbe determinarsi una diminuzione delle pubbliche entrate.

Scheda 6 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/0399 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2011, che modifica la Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora attuata, nell'ambito dell'ordinamento italiano, la Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2011, che modifica la Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture.

Ai sensi dell'art. 2 della stessa Direttiva 2011/76/UE, gli Stati membri pongono in essere, entro il 16 ottobre 2013, tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi necessari al recepimento della medesima nei rispettivi ordinamenti interni, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

Poiché tali provvedimenti non sono stati ancora comunicati, la Commissione ne deriva che non sono stati adottati, per cui la presente Direttiva, in Italia, rimarrebbe ancora inattuata.

Stato della Procedura

Il 4 dicembre 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/76/UE mediante il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 43

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 7 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/2213 - ex art. 258 del TFUE****"Cattiva applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea ritiene violati l'art. 6, par. 1, 3 e 4 della Direttiva 2012/34/UE, nonché l'art. 6, par. 1 e il punto 5 dell'allegato del Regolamento 1370/2007. Nella "messa in mora" relativa alla presente procedura, si assumeva che la Direttiva violata fosse la 91/440/CE (artt. 6 e 9). Al riguardo, la Commissione precisa che detta Dir. 91/440/CEE si trova, attualmente, abrogata dalla succitata Dir. 2012/34/UE. Tuttavia, poiché il termine di recepimento, negli Stati UE, di quest'ultima Direttiva non è ancora scaduto (è infatti fissato al 16/06/15), le sole disposizioni della stessa, che risultano applicabili, sono quelle già contenute nella Direttiva abrogata. Si precisa, ora, che nella materia del trasporto ferroviario, l'attività di "gestione" – la quale comporta la concessione, alle varie imprese di trasporto su ferrovia, dei diritti all'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie – si distingue dall'attività materiale di trasporto ferroviario. Al riguardo, il diritto UE impone che le medesime attività, anche se attribuite ad Amministrazioni collegate, vengano comunque esercitate in condizioni di separatezza sostanziale. Tale autonomia reciproca dovrebbe, fra l'altro, evitare che i finanziamenti statali all'attività di "gestione" vengano, surrettiziamente, stornati verso le imprese esercenti il trasporto, ponendole in una posizione di indebito privilegio rispetto ad altre imprese di trasporto ferroviario di altri Stati UE. Il suddetto art. 6 impone per le attività in questione, pertanto, la redazione di bilanci "distinti", onde consentire l'individuazione di eventuali storni di fondi pubblici da una di esse all'altra. In Italia, una stessa Holding possiede, al 100%, sia la società di gestione "Rete ferroviaria Italiana" (RFI), sia la società di trasporto ferroviario "Trenitalia", sia la FS logistica (società formalmente operante nel settore delle infrastrutture ferroviarie). Al riguardo, risulta che: 1) la RFI (gestione) ha trasferito a Trenitalia (servizi ferroviari) svariati immobili che le erano stati attribuiti a titolo di finanziamento pubblico: con ciò, la RFI ha disatteso il divieto di dirottare sull'impresa commerciale i fondi pubblici destinati alla "gestione"; 2) la medesima RFI ha trasferito ulteriori immobili a FS logistica, la quale, in sostanza, non si occupa di infrastrutture ma esercita, almeno in parte, servizi di trasporto per conto di Trenitalia. Con tale comportamento, non solo i fondi pubblici sono stati illegittimamente stornati, ma è stato altresì violato l'obbligo della separatezza dei bilanci delle due suddette funzioni, in quanto la FS logistica – quanto all'attività di trasporto esercitata – non ha fornito un bilancio distinto. Risulta altresì violato anche il succitato Reg. 1370/2007, il quale vieta, alle imprese, di trasferire i ricavi del servizio di trasporto pubblico su altre attività: infatti, se venisse rispettato l'obbligo di tenere una contabilità specifica per i ricavi connessi al servizio pubblico, non solo lo Stato eviterebbe sovracompensazioni, ma i sussidi statali non verrebbero a ricadere su attività commerciali. In definitiva, quindi, ad onta delle predette norme UE, rileva che: 1) la RFI ha trasferito a Trenitalia svariati immobili già assegnati per il finanziamento pubblico della gestione stessa 2) Trenitalia ha trasferito i ricavi del "servizio pubblico" ad altre attività proprie, ad esso estranee; 3) Trenitalia non dispone, in ordine alla propria attività commerciale, di una contabilità specifica e separata.

Stato della Procedura

Il 20 novembre 2013 è stata inviata una messa in mora complementare, ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari incidenti sul bilancio pubblico

Scheda 8 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2012/2210 - ex art. 258 del TFUE****“Non corretto recepimento della Direttiva 2008/106/CE (Codice STCW)”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti****Violazione**

La Commissione europea ritiene violati gli artt. 3, 10, 17 par. 2 della Direttiva 2008/106/CE, nonché le regole II/2 e III/2 indicate nell'allegato I alla stessa Direttiva. Quest'ultima verte sui requisiti minimi di formazione della “gente di mare” e riprende esattamente il contenuto della precedente Direttiva 2001/25/CE. In primo luogo, la Commissione considera la necessità che la formazione del personale marittimo si informi ai criteri standard, fissati nella Convenzione internazionale STCW. In particolare, il succitato disposto di cui all'allegato I, regola II/2, punto 2.2 della stessa Dir. 2008/106/CE, dispone che l'abilitazione a “comandante” o “primo ufficiale di coperta”, in relazione ad una nave di stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate, segua necessariamente alla frequenza, con esito positivo, di corsi di istruzione e formazione idonei a conferire una competenza del livello di cui alla sezione A-II/2 del codice STCW. Analogamente, la regola III/2, punto 2.2 dello stesso allegato I, prevede che la qualifica di “direttore di macchina” o di “primo ufficiale di macchina”, per quanto riguarda le navi con apparato motore di propulsione principale di potenza compresa tra 750 e 3000 kW, si consegua al termine, con esito positivo, di corsi di formazione rispondenti ai requisiti di cui alla sezione A-III/2 del medesimo Codice STCW. A tal proposito, la Commissione osserva che, se anche il Decreto Legislativo 07/07/11, n. 136, prevede sulla carta che i corsi di abilitazione alle carriere sopra indicate debbano recepire gli standards STCW predetti, di fatto i programmi di studio italiani, nelle materie in questione, non si adeguano a tali regole internazionali come richiamate dalla Direttiva di cui si tratta. Un'ulteriore censura riguarda l'art. 10, par. 1 della medesima Direttiva, il quale stabilisce che tali attività di formazione debbano costituire, nei singoli Stati membri, oggetto di controlli eseguiti mediante un sistema di norme di qualità. Quanto alla situazione italiana, risulta che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che gestisce una parte minima di detti corsi di formazione, applica effettivamente, ad essi, il suddetto controllo di qualità, laddove il Ministero dell'Istruzione, cui compete in massima parte di organizzare le attività formative della gente di mare, risulta sprovvisto di tali sistemi di scrutinio. Altresì, lo stesso art. 10 par. 2 della Direttiva impone che le attività di formazione vengano sottoposte, almeno ogni 5 anni, ad una “valutazione indipendente”. Al riguardo, il Ministero delle Infrastrutture ha addotto che, circa le limitate attività di formazione di propria competenza, tale valutazione è resa superflua dal fatto che il sistema formativo ha già costituito oggetto di una “certificazione”. Sul punto, la Commissione obietta che la “valutazione indipendente” costituisce un'operazione diversa dalla certificazione, per cui quest'ultima non potrebbe sostituire la prima. Quanto alle attività formative di pertinenza del Ministero dell'Istruzione, quest'ultimo ha comunicato alla Commissione che la valutazione, di cui sopra, verrà eseguita dagli organismi dell'INVALSI e del Corpo Ispettivo, senza tuttavia fornire né le date dello scrutinio in parola, né i criteri rivolti a garantire l'indipendenza degli ispettori. Infine, si rileva che gli Istituti di formazione italiani non avrebbero improntato le loro attività di insegnamento ai parametri di cui all'art. 17, par. 2, della Direttiva stessa.

Stato della Procedura

Il 25 marzo 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari incidenti sul bilancio pubblico

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**Violazione**

La Corte di Giustizia ritiene violati gli artt. 4, par.fo 1, e 30, par.fo 3, della Direttiva 2001/14/CE, sulla liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario. Si precisa che la Commissione europea, nel suo ricorso alla stessa Corte, ha rinunciato alla lagnanza circa la presunta violazione dell'art. 6. Quest'ultimo stabilisce che l'ente cui spettano le "funzioni essenziali" – fra le quali rientra quella di concedere, alle varie imprese commerciali che svolgono servizi di trasporto su ferrovia, l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie – debba essere, onde evitare conflitti di interesse, indipendente da dette imprese. Invece, la Commissione ha tenuto fermo l'addebito in base al quale l'Italia violerebbe il succitato art. 4, par.fo 1, della stessa Dir.va 2001/14/CE. Tale rilievo è stato, peraltro, accolto dalla Corte di Giustizia, la quale – condividendo con la Commissione le conclusioni che l'"ente di gestione", cui competono le suddette "funzioni essenziali", non è carente di indipendenza in via generale - ha rilevato un difetto di indipendenza sotto lo specifico riguardo della determinazione, da parte dello stesso ente, delle tariffe di cui al predetto art. 4. Tale articolo, infatti – premesso che l'ente di gestione deve esercitare tutte le proprie funzioni in condizioni di indipendenza - sottolinea che una delle stesse funzioni consiste nello stabilire l'entità dei "diritti" che le imprese di trasporto ferroviario sono tenute a pagare, a fronte della distribuzione delle utenze delle infrastrutture ferroviarie. Ora, quanto alla determinazione di detti "diritti", la Corte ha rilevato che essa, per la legge italiana, verrebbe sostanzialmente rimessa al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e sottratta al gestore, il quale, al riguardo, verrebbe privato della sua indipendenza. Infatti, per l'art. 17, co. 1, del Decreto Legislativo 188/2003, è il Ministro che stabilisce la "formula" generale in base alla quale debbono essere calcolati i diritti di cui sopra, mentre al "gestore" residua soltanto la determinazione in concreto, caso per caso, dei singoli diritti, in base ad una meccanica applicazione dei criteri di computo definiti dal Ministro stesso. La Corte UE sottolinea peraltro che il gestore - in quanto, a causa dei vincoli predetti, non può stabilire le tariffe in base alle proprie esigenze finanziarie - non potrebbe utilizzare le medesime tariffe come strumento per una gestione finanziaria ottimale. La Corte accoglie anche il rilievo della Commissione secondo cui l'indebita ingerenza del Ministro, come sopra rappresentata, sarebbe causa della violazione, altresì, dell'art. 30, par.fo 3 della Direttiva. Detto articolo, infatti, attribuisce ad un "organismo di regolamentazione", indipendente, il potere di controllare la determinazione dei predetti diritti in quanto fatta "dal gestore". Scopo di un tale sindacato, è quello di garantire che la stessa determinazione tariffaria non avvenga in modo lesivo della concorrenza delle imprese ferroviarie. A tal proposito, risulta che l'"organismo di regolamentazione" istituito in Italia, pur legittimato ad intervenire sulle determinazioni dell'ente di gestione, non avrebbe nessun analogo potere nei confronti del Ministro dei Trasporti, per cui la funzione di controllo sui "diritti" di cui sopra, spettante a tale "organismo", verrebbe vanificata.

Stato della Procedura

Il 3 ottobre 2013 è stata emessa una sentenza ai sensi dell'art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura

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'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, 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 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 incidenti sul bilancio pubblico

Tutela del consumatore

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEL CONSUMATORE				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2013/2169	Violazione della Direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 2012/4094	Cattivo recepimento della Direttiva 90/314/CEE relativa ai viaggi, vacanze e i circuiti "tutto compreso"	MM	Sì	Stadio invariato

Scheda 1 – Tutela del consumatore**Procedura di infrazione n. 2013/2169 - ex art. 258 del TFUE****"Violazione della Direttiva 2005/29/CE relativa alle pratiche commerciali sleali"****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo economico - AGCOM****Violazione**

La Commissione europea ritiene che la Direttiva 2005/29/CE, nonché quella sul "servizio universale", come modificata dalla successiva 2009/136/CE, non siano state correttamente attuate in Italia. La prima (2005/29/CE), a contrasto delle pratiche commerciali sleali realizzate dalle imprese nei confronti dei consumatori, prescrive alle imprese stesse obblighi "minimi" di correttezza. Tuttavia, per l'art. 3 par. 4 della Direttiva medesima, detti obblighi non troverebbero più applicazione ove esista una disciplina, concernente uno specifico settore commerciale, che sia di derivazione UE diretta o indiretta e che sia, inoltre, in "contrasto" con la stessa Direttiva sulle "pratiche commerciali sleali" (nel senso che l'osservanza della disciplina di settore renda logicamente impossibile quella della Direttiva predetta). Pertanto, ove una normativa UE, relativa ad uno specifico ramo degli affari, non contrasti con detta Direttiva n. 2005/29/CE, ma risulti complementare ad essa, la medesima Dir. 2005/29/CE dovrebbe applicarsi comunque, insieme alla stessa legislazione di settore. Ora, l'altra Direttiva succitata (sul "servizio universale"), si propone essa stessa come aggiuntiva alla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali e non contrastante con essa: precisamente, l'art. 20, par. 1, della medesima Direttiva sul servizio universale, prevede che le norme in essa contenute facciano sempre salva l'applicazione delle "norme comunitarie in materia di tutela dei consumatori". Ciò è giustificato dal fatto che la Direttiva sulle pratiche commerciali sleali disciplina alcuni aspetti i quali - ove fosse applicata solo la Direttiva sul servizio universale - rimarrebbero privi di regolamentazione, agevolando eventuali abusi delle imprese. Infatti, se la Direttiva sul "servizio universale" obbliga le imprese ad informarli su svariati effetti del contratto, essa trascura d'altra parte di imporre alle imprese ulteriori comportamenti corretti previsti, invece, dalla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali. In merito, la Commissione ritiene che in Italia - circa gli ambiti commerciali coperti dalla predetta Direttiva sul "servizio universale", ma anche da altre specifiche normativa UE - le prescrizioni a tutela del consumatore, di cui alla Direttiva sulle "pratiche commerciali sleali", non vengano applicate, nemmeno quando la normativa UE di settore, come quella di attuazione della Direttiva sul servizio universale, non contrasti con la medesima Direttiva 2005/29/CE. In questo senso alcune sentenze del Consiglio di Stato dell'11/05/12, cui è seguito l'intervento legislativo di cui all'art. 23, co. 12 quinquedecies, del Decreto Legge del 6 luglio 2012, n. 95. Detto articolo individua, implicitamente, "aree" commerciali non soggette alla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali, tanto che, in ordine alle stesse, l'AGCOM, come autorità preposta a vigilare sull'osservanza della Direttiva stessa, non potrebbe esplicare i pertinenti poteri: tali aree verrebbero individuate, semplicemente, in quanto oggetto di normativa di derivazione UE con finalità di tutela del consumatore, anche se non contrastante, quest'ultima normativa, con quella contenuta nella suddetta Direttiva a contrasto delle pratiche commerciali sleali.

Stato della Procedura

Il 17 ottobre 2013 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non rilevano oneri finanziari a carico del bilancio pubblico

Scheda 2 – 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 i circuiti "tutto compreso"****Amministrazione/Dipartimento di competenza:** PCM – Dipartimento per lo sport.**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 venditore di viaggi, i quali siano parte di un contratto di erogazione dei servizi di cui sopra. Detti 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. Le domande di rimborso, da parte del consumatore nei confronti del fondo sopra indicato, 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 operator il rimborso cui avrebbero diritto, ai sensi dell'art. 7 succitato. A tale proposito, le Autorità italiane hanno ammesso che, ancora nell'autunno 2012, dovevano essere soddisfatte le istanze di clienti di organizzatori di viaggi, il cui fallimento risaliva al 2009. Le Autorità italiane stesse adducono, tuttavia, che l'insufficienza del Fondo in parola sarebbe compensata dalla previsione, contenuta nella normativa nazionale sopra riportata, per cui gli organizzatori di viaggi e i venditori di pacchetti turistici potrebbero stipulare assicurazioni facoltative, a tutela della clientela in caso di insolvenza dell'operatore. 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 operator 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.

PAGINA BIANCA

PARTE III

SCHEDE ANALITICHE DEI RINVII

PREGIUDIZIALI

PER SETTORE

PAGINA BIANCA

Affari interni

RINVII PREGIUDIZIALI AFFARI INTERNI			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 C-4/11	Asilo — Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea — Articolo 4 — Regolamento (CE) n. 343/2003 — Articolo 3, paragrafi 1 e 2 — Determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di asilo presentata in uno degli Stati membri da un cittadino competente — Articolo 13 — Clausola residuale	sentenza	No
Scheda 2 C-394/12	Sistema europeo comune di asilo — Regolamento (CE) n. 343/2003 — Determinazione dello Stato membro competente per l'esame della domanda d'asilo — Portata del sindacato giurisdizionale	sentenza	No
Scheda 3 C-225/12	Accordo di associazione CEE — Turchia — Art. 13 della Decisione n. 1/80 del Consiglio di associazione — Clausole di "standstill" — Nozione di "situazione regolare quanto al soggiorno"	sentenza	No

Scheda 1 – Affari interni**Rinvio pregiudiziale n. C-4/11 - ex art. 267 del TFUE****“Asilo – Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea – Art. 4 ”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dell’Interno****Violazione**

Un giudice tedesco ha chiesto alla Corte UE di interpretare l’art. 3, paragrafo 2, del Regolamento n. 343/2003. Detto Regolamento disciplina le modalità di concessione, ai cittadini di stati terzi rispetto alla UE, della forma di tutela dell’“asilo”. In particolare, il suddetto art. 3 stabilisce quale Stato, fra quelli che compongono l’Unione europea, ha l’obbligo di esaminare la domanda di asilo. Detto Stato, secondo l’articolo in questione, è quello che si definisce “competente” in base ai criteri elencati al Capo III del Regolamento medesimo. Detti criteri sono ordinati in senso gerarchico: quindi, a grandi linee, è in primo luogo “competente” ad evadere la domanda di asilo – a parte il caso specifico del minore non accompagnato – lo Stato UE dove un familiare del richiedente ha già ottenuto l’asilo o ne ha presentato domanda, in seconda battuta lo Stato UE che ha già rilasciato al richiedente un visto o permesso di soggiorno, quindi lo Stato UE dal cui territorio il richiedente ha fatto illegale ingresso nel territorio dell’Unione europea, etc. Ora, può succedere che la richiesta di asilo venga presentata alle Autorità di uno Stato UE il quale, a norma dei criteri succitati, non risulti essere quello “competente”. Pertanto, il Regolamento impone ad ogni Stato UE, cui sia stata presentata detta richiesta, di verificare preliminarmente se è competente o meno. Se detto Stato ritiene “competente” un altro Stato dell’Unione, deve trasmettere la domanda alle Autorità di quest’ultimo e “trasferire” il richiedente nel territorio del medesimo. Tuttavia, il par.fo 2 del predetto art. 3 ammette che lo Stato dell’Unione, al quale sia stata presentata una domanda di asilo e che pure non si ritenga “competente” ad evaderla, abbia comunque la “facoltà”, se vuole esercitarla, di avocare a sé la competenza sulla domanda stessa. Nel caso di specie, un cittadino iraniano chiedeva asilo alle Autorità tedesche, le quali, ritenendo che “competente” sul punto fosse la Grecia, respingevano la domanda di asilo. Ora, il richiedente sosteneva che le Autorità tedesche – in quanto non potevano oggettivamente ignorare che, in Grecia, le strutture di accoglienza dei titolari del diritto di asilo presentano carenze sistemiche, tali da esporre gli stessi a violazioni dei diritti umani fondamentali di cui all’art. 4 CEDU – sarebbero state “obbligate”, per il predetto par. 2 dell’art. 3 del Regolamento, ed esaminare esse medesime la sua istanza. In proposito, la Corte chiarisce come, in base alla propria giurisprudenza - quando il fatto che, nello Stato UE competente, i titolari del diritto di asilo sono sottoposti a trattamenti inumani, non possa essere ignorato dallo Stato UE cui è stata rivolta la domanda di asilo – quest’ultimo Stato non può, assolutamente, “trasferire” il richiedente nello Stato competente. Non per questo, tuttavia, lo Stato UE “incompetente”, cui sia stata presentata la domanda di asilo, sarebbe subito “obbligato” ad esaminare la domanda. Infatti, il predetto par. 2 dell’art. 3 si limita a riconoscere, allo Stato in questione, una “facoltà” in tal senso, e non un “obbligo” (vedi sopra). Piuttosto, stanti le circostanze di cui sopra, lo Stato UE cui è stata inoltrata la richiesta di asilo è obbligato, oltre a non trasferire il richiedente nello Stato “competente”, a verificare se può individuare la competenza di un altro Stato UE, in base ai criteri gerarchicamente subordinati a quello ritenuto, per le suddette ragioni umanitarie, impraticabile.

Stato della Procedura

Il 14 novembre 2013 la Corte di Giustizia ha deciso il rinvio C- 4/11 (art. 267 TFUE)

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si producono effetti finanziari in virtù della sentenza in oggetto