

Scheda 5 – Salute**Procedura di infrazione n. 5 – ex art. 258 del TFUE.**

“Mancato recepimento della Direttiva 2012/26/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che modifica la Direttiva 2001/83/CE per quanto riguarda la farmacovigilanza”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute

Violazione

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell’ambito dell’ordinamento interno italiano, della Direttiva 2012/26/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, che modifica la Direttiva 2001/83/CE per quanto riguarda la farmacovigilanza.

L’art. 2 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 28 ottobre 2013, dandone comunicazione alla Commissione.

Con il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 42, le Autorità italiane hanno attuato nell’ordinamento nazionale l’art. 1, paragrafi 1, 5, e 12 della Direttiva in oggetto, dandone comunicazione alla Commissione in data 25 marzo 2014.

Tuttavia la Commissione, non avendo a tuttoggi ricevuto comunicazione dei provvedimenti nazionali di piena attuazione dell’art. 1, paragrafi 2, 7, 8, 9, 10 e 11 di essa Direttiva, ritiene che i medesimi provvedimenti non siano stati ancora adottati, per cui è addivenuta alla conclusione che la Direttiva 2012/26/UE non abbia ancora ricevuto piena trasposizione nell’ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 24 aprile 2014 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane, con il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 42, hanno attuato nell’ordinamento nazionale l’art. 1, paragrafi 1, 5 e 12 della Direttiva in oggetto.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 6 – Salute**Procedura di infrazione n. 2013/0147 - ex art. 258 del TFUE.**

“Mancato recepimento della Direttiva 2011/62/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 giugno 2011, che modifica la Direttiva 2001/83/CE, recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano, al fine di impedire l’ingresso di medicinali falsificati nella catena di fornitura legale”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute

Violazione

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell’ordinamento italiano, della Direttiva 2011/62/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’8 giugno 2011, che modifica la Direttiva 2001/83/CE, recante un codice comunitario relativo ai medicinali per uso umano, al fine di impedire l’ingresso di medicinali falsificati nella catena di fornitura legale.

L’art. 2 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 2 gennaio 2013, 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 22 novembre 2013 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/62/UE mediante il Decreto Legislativo 19 febbraio 2014, n. 17

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura, in quanto, nell’ambito del suddetto Decreto Legislativo 19/02/2014, n. 17, che ha dato attuazione alla Direttiva di cui è causa, l’art. 3 ha stabilito che le disposizioni contenute nel Decreto stesso debbano essere attuate mediante impiego delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Scheda 7 – Salute**Procedura di infrazione n. 2013/0042 - ex art. 258 del TFUE.**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Salute

Violazione

La Commissione europea rileva il mancato recepimento, nell'ordinamento italiano, della Direttiva 2010/63/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione degli animali utilizzati a fini scientifici.

L'art. 61 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 10 novembre 2012, dandone comunicazione alla Commissione.

La Commissione ritiene che, in quanto non le sono stati comunicati i provvedimenti attuativi 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 27 giugno 2013 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva in oggetto, n. 2010/63/UE, mediante il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 26

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura produce effetti finanziari negativi sul bilancio dello Stato, nella forma di un aumento della spesa pubblica, per quanto attiene le misure di cui all'art. 37 del suddetto Decreto Legislativo n. 26/2014, di attuazione della Direttiva 2010/63/UE, di cui è causa. In particolare, l'art. 41 individua le risorse che seguono: sulla base di quanto previsto dall'art. 13, comma 1, lett. i), della L. 06/07/2013, n. 96, con i fondi di cui all'art. 40, comma 25, per lo sviluppo e la ricerca degli approcci alternativi; con € 52.500,00 a partire dall'anno 2014, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 12, comma 2, del Decreto Legislativo 30 dicembre 1992, n. 502 e successive modificazioni; con un importo annuale pari ad € 1.000.000 per gli anni del triennio 2014-2016, a valere sulle risorse del fondo di rotazione di cui all'art. 5 della Legge 16 aprile 1997, n. 183, mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato e successiva riassegnazione ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero, con Decreto del Ministero dell'Economia e Finanze.

Scheda 8 – 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 Corte di Giustizia della UE ha dichiarato che l'Italia non si è ancora uniformata interamente alla Direttiva 1999/74/CE, in quanto, non garantendo che, al 1° gennaio 2012, sul suo territorio le galline ovaiole non fossero più allevate in gabbie “non modificate”, ha violato gli artt. 3 e 5, par.fo 2 della stessa Direttiva. In forza di tali disposizioni, alla data predetta gli allevatori avrebbero dovuto sostituire “in toto” le gabbie “non modificate” con quelle “modificate”. Queste ultime corrispondono ad una tipologia di gabbia dotata di requisiti ulteriori, rispetto a quelli delle gabbie “non modificate”, allo scopo di garantire una maggiore attenzione alla salute animale. In particolare si precisa, a titolo di esempio, che le gabbie “modificate” devono presentare una superficie, per ovaiole, di almeno 750 cmq a fronte del minimo di 550 richiesto per le gabbie “non modificate” e che le mangiatoie debbono avere una lunghezza minima di 12 cm, a fronte di quella minima di 10 per le gabbie “non modificate”. Quanto allo Stato italiano, lo stesso avrebbe dovuto farsi garante che, a partire dall'01/01/12, tutti i proprietari o detentori di ovaiole si trovassero a norma rispetto a quanto sopra indicato. La Corte ha rilevato tuttavia, d'accordo con la Commissione e senza contestazione da parte italiana, che all'01/01/2012 la situazione dello Stato UE risultava ampiamente difforme rispetto a quella imposta dalla predetta Direttiva UE. In particolare, al 1° gennaio 2012 risultavano ancora in uso, in Italia, presso 369 aziende e per un totale di 18 milioni di ovaiole, gabbie del tipo “non modificato”. In propria difesa, l'Italia ha sottolineato che, comunque, la Direttiva in oggetto è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il Decreto Legislativo 267/2003 e che, prima della scadenza del 1° gennaio 2012, non essendo le prescrizioni comunitarie ancora vincolanti, il Governo ha potuto soltanto esprimere ripetuti richiami, nei confronti degli allevatori, all'introduzione delle nuove gabbie, non essendo consentito, ancora, comminare sanzioni ai renitenti l'Italia ha quindi comunicato alla Comunicazione, a più riprese nel prosieguo della presente procedura di infrazione, che il numero degli allevamenti non a norma stava costantemente e sensibilmente diminuendo. Infine, nell'ambito dello stesso giudizio di fronte alla Corte UE – esitato nella sentenza di cui si tratta – l'Italia ha depositato una difesa in cui ha affermato che, al momento, non sussistevano più, nel suo territorio, allevamenti che facessero uso di gabbie “non modificate”, fatta eccezione per un allevamento in Veneto. La Corte UE, tuttavia, come insegna una solida giurisprudenza, non può giudicare la posizione di uno Stato UE, rispetto agli obblighi unionali, avendo riguardo alla situazione dello stesso Stato come risultante al momento del giudizio stesso. Quest'ultimo, infatti, deve considerare la posizione dello Stato come si precisava alla scadenza del termine per replicare al “parere motivato”. Ora, poichè al 4/12/12 - e, quindi, oltre la scadenza del termine per la replica al “parere motivato” - esistevano ancora, in Italia, 239 aziende che allevavano n. 11.729.854 galline in gabbie “non modificate”, l'Italia è stata dichiarata inadempiente.

Stato della Procedura

Il 22 maggio 2014 la Corte UE ha dichiarato l'Italia inadempiente agli obblighi unionali, ex art. 258 TFUE

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Trasporti

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2014/0140	Mancato recepimento della Direttiva 2012/49/UE della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica l'allegato II della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna	MM	No	Nuova procedura
Scheda 2 2014/0139	Mancato recepimento della Direttiva 2012/48/UE della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica gli allegati della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna	MM	No	Nuova procedura
Scheda 3 2014/0138	Mancato recepimento della Direttiva 2012/46/UE della Commissione, del 6 dicembre 2012, che modifica la Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali	MM	No	Nuova procedura
Scheda 4 2014/0137	Mancato recepimento della Direttiva 2012/32/UE della Commissione, del 25 ottobre 2012, recante modifica della Direttiva 96/98/CE del Consiglio sull'equipaggiamento marittimo	MM	No	Nuova procedura
Scheda 5 2014/0131	Mancato recepimento della Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale	MM	Sì	Nuova procedura

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 6 2013/4122	Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Mancate risposte dell'ENAC alle denunce dei passeggeri	MM	No	Stadio invariato
Scheda 7 2013/2260	Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus – Mancato rispetto dell'obbligo di notificare alla Commissione le misure nazionali di attuazione richieste dal Regolamento (UE) n. 181/2011	MM	Sì	Nuova procedura
Scheda 8 2013/2258	Diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per le vie navigabili interne – Mancato rispetto dell'obbligo di notificare alla Commissione le misure nazionali di attuazione richieste dal Regolamento (UE) n. 1177/2010	MM	No	Nuova procedura
Scheda 9 2013/2155	Accordo tra Stati relativo al blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED (Cipro, Grecia, Italia e Malta)	MM	No	Stadio invariato
Scheda 10 2013/2122	Violazione della Direttiva 2009/18/CE relativa alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo	MM	No	Stadio invariato
Scheda 11 2013/2074	Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario	PM (Decisione di ricorso)	No	Stadio invariato
Scheda 12 2013/2069	Diritti di decollo e atterraggio differenziati per i voli intra-UE ed extra-UE presso gli aeroporti italiani – Direttiva 2009/12/CE e accordo UE-USA e UE-Svizzera	MM	Sì	Stadio invariato
Scheda 13 2013/0399	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	MM	No	Stadio invariato
Scheda 14 2012/2213	Cattiva applicazione della Direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	MMC	No	Stadio invariato

PROCEDURE INFRAZIONE TRASPORTI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 15 2008/2097	Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario	SC (369/11)	Si	Stadio invariato
Scheda 16 2007/4609	Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia	PM	No	Stadio invariato

Scheda 1 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0140 - ex art. 258 del TFUE**

“Direttiva 2012/49/UE della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica l'allegato II della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora recepita, nell'ambito dell'ordinamento italiano, la Direttiva 2012/49/UE della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica l'allegato II della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

Ai sensi dell'art. 2 di essa Direttiva, gli Stati membri debbono adottare, entro il 1° dicembre 2013, tutte le misure legislative, regolamentari ed amministrative idonee a recepire la medesima nei rispettivi ordinamenti nazionali, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che non ha ricevuto la comunicazione predetta, ritiene che dette misure non siano state adottate, concludendo, pertanto, che la Direttiva 2012/49/UE non ha ancora ricevuto attuazione nell'ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 24 gennaio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva in oggetto mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 gennaio 2014.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 2 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0139 - ex art. 258 del TFUE**

"Direttiva 2012/48/UE della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica gli allegati della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna"

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

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora recepita, nell'ambito dell'ordinamento italiano, la Direttiva 2012/48/UE della Commissione, del 10 dicembre 2012, che modifica gli allegati della Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

Ai sensi dell'art. 2 di essa Direttiva, gli Stati membri debbono adottare, entro il 1° dicembre 2013, tutte le misure legislative, regolamentari ed amministrative idonee a recepire la medesima nei rispettivi ordinamenti nazionali, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che non ha ricevuto la comunicazione predetta, ritiene che dette misure non siano state adottate, concludendo, pertanto, che la Direttiva 2012/48/UE non ha ancora ricevuto attuazione nell'ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 24 gennaio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno recepito nell'ordinamento nazionale la Direttiva in oggetto, mediante il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 gennaio 2014.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0138 - ex art. 258 del TFUE**

“Direttiva 2012/46/UE della Commissione, del 6 dicembre 2012, che modifica la Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora recepita, nell'ambito dell'ordinamento italiano, la Direttiva 2012/46/UE della Commissione, del 6 dicembre 2012, che modifica la Direttiva 97/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali.

Ai sensi dell'art. 2 di essa Direttiva, gli Stati membri debbono adottare, entro il 21 dicembre 2013, tutte le misure legislative, regolamentari ed amministrative idonee a recepire la medesima nei rispettivi ordinamenti nazionali, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che non ha ricevuto la comunicazione predetta, ritiene che dette misure non siano state adottate, concludendo, pertanto, che la Direttiva 2012/46/UE non ha ancora ricevuto attuazione nell'ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 24 gennaio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno trasposto nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2012/46/UE, in oggetto, mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 17 aprile 2014.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0137 - ex art. 258 del TFUE**

“Direttiva 2012/32/UE della Commissione, del 25 ottobre 2012, recante modifica della Direttiva 96/98/CE del Consiglio sull’equipaggiamento marittimo”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora recepita, nell’ambito dell’ordinamento italiano, la Direttiva 2012/32/UE della Commissione, del 25 ottobre 2012, recante modifica della Direttiva 96/98/CE del Consiglio sull’equipaggiamento marittimo.

Ai sensi dell’art. 3 di essa, gli Stati membri debbono adottare, entro il 30 novembre 2013, tutte le misure legislative, regolamentari ed amministrative idonee a recepire la medesima nei rispettivi ordinamenti nazionali, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che non ha ricevuto la comunicazione predetta, ritiene che dette misure non siano state adottate, concludendo, pertanto, che la Direttiva 2012/32/UE non ha ancora ricevuto attuazione nell’ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 24 gennaio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2012/32/UE mediante Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17 gennaio 2014.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0131 - ex art. 258 del TFUE**

"Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale"

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

Violazione

La Commissione europea ritiene non ancora recepita, nell'ambito dell'ordinamento italiano, la Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

Ai sensi dell'art. 12 di essa, gli Stati membri debbono adottare, entro il 7 novembre 2013, tutte le misure legislative, regolamentari ed amministrative idonee a recepire la medesima nei rispettivi ordinamenti nazionali, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che non ha ricevuto la comunicazione predetta, ritiene che dette misure non siano state adottate, concludendo, pertanto, che la Direttiva 2011/82/UE non ha ancora ricevuto attuazione nell'ordinamento interno italiano.

Stato della Procedura

Il 24 gennaio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno attuato la Direttiva 2011/82/UE mediante il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 37

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Il Decreto Legislativo 4 marzo 2014, n. 37, adottato in vista del superamento della presente procedura, comporta un aumento della spesa pubblica, con effetto pregiudizievole per il pubblico bilancio. In particolare, l'art. 17 del Decreto in oggetto dispone: a) al comma 1, che gli oneri indicati dall'art. 5, comma 2, dello stesso Decreto, dell'importo di € 270.840,00 per l'anno 2014, verranno finanziati tramite il Fondo di Rotazione di cui all'art. 5 della Legge 16 aprile 1987, n. 183, mediante corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato; 2) al comma 2, che gli oneri di cui all'art. 10 del medesimo Decreto, pari ad € 202.825,00 per l'anno 2014, saranno finanziati a carico dello stesso Fondo di Rotazione, con corrispondente versamento all'entrata del bilancio dello Stato.

Scheda 6 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/4122 - ex art. 258 del TFUE**

"Cattiva applicazione del Regolamento (CE) n. 261/2004"

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

Violazione

La Commissione europea ritiene violato il Regolamento n. 261/2004 sui diritti dei passeggeri aerei. In particolare, si lamenta la mancata applicazione dell'art. 16 par. 2 di detto Regolamento, che attribuisce ai passeggeri il diritto di presentare reclamo avverso eventuali trattamenti contrari alle norme del Regolamento stesso. Ai sensi del comma 1 del medesimo art. 16, ogni Stato membro della UE deve istituire un "organismo" deputato a ricevere ed evadere tali reclami. Tale prescrizione implica che gli Stati membri siano obbligati, altresì, a mettere a punto una precisa procedura di inoltro, esame e decisione dei reclami stessi. L'applicazione di tali prescrizioni, in Italia, sarebbe attualmente gravemente deficitaria, come dai seguenti rilievi. Al riguardo, l'Italia avrebbe già provveduto a designare l'Autorità deputata a trattare i reclami in oggetto, individuandola nell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). Le norme nazionali prevedono, poi, che i ricorsi presentati all'ENAC debbono essere successivamente inviati, secondo le relative procedure interne, all'Autorità aeroportuale, e che l'ENAC invii una lettera raccomandata al titolare del reclamo, rendendolo edotto del fatto che riceverà una risposta. Tuttavia, la Commissione rileva, in primo luogo, che l'ENAC ha messo a disposizione dei passeggeri, intenzionati ad inoltrare il proprio reclamo tramite posta elettronica, un indirizzo di posta risultato poi errato. Aggiunge peraltro la Commissione che, dal momento che tale indirizzo afferiva sempre ad uffici ENAC, anche se non preposti alla bisogna, gli stessi avrebbero dovuto avvertire i consumatori che i loro reclami non sarebbero stati evasi, se proprio non avessero potuto trasferire i reclami alle unità effettivamente competenti. Per quanto riguarda, inoltre, i reclami pervenuti all'indirizzo dei servizi ENAC davvero competenti, la Commissione ha rilevato che detti uffici, in molti casi, non hanno provveduto ad inviare i reclami stessi alle Autorità portuali, come di dovere (vedi sopra). In alcuni casi, anzi, l'invio è stato effettuato solo dopo sollecitazione della Commissione, allertata dal ricorrente rimasto a lungo senza risposta. Il punto di maggiore criticità, tuttavia, è quello per cui i reclami sarebbero evasi in tempi inaccettabilmente lunghi (contrariamente al fondamentale principio UE della "buona amministrazione"). In proposito, la Commissione sottolinea che la comunicazione di una tempestiva risposta, da parte dell'ENAC, sarebbe opportuna al fine di garantire una più robusta tutela giudiziaria del passeggero. Infatti, se è pur vero che la pendenza di un reclamo presso l'ENAC non pregiudica la possibilità, per il passeggero, di agire allo stesso tempo presso l'Autorità giudiziaria, è evidente che una previa decisione ENAC favorevole al passeggero, pur non essendo vincolante nei confronti di un giudice, potrebbe comunque influenzarlo positivamente. Ovviamente tale opportunità verrebbe compromessa ove il verdetto del giudice, per la lunghezza dei tempi ENAC, sopravvenisse prima del parere di detto ente. Viceversa, il caso opposto di un tempestivo pronunciamento dell'ENAC sfavorevole al passeggero, potrebbe vantaggiosamente trattenerlo dall'intentare un ricorso giudiziario verosimilmente infruttuoso. Infine, la Commissione rileva che, in numerosi casi, l'ENAC, pur avendone l'obbligo, non ha comunicato ai passeggeri l'esito del reclamo.

Stato della Procedura

Il 20 giugno 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 rilevanti per il bilancio pubblico.

Scheda 7 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2260 - ex art. 258 del TFUE****"Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus"****Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea ritiene violati gli artt. 12, 28 e 31 del Regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 ed attiene ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. Gli articoli predetti, in particolare, impongono agli Stati membri della UE di assumere determinati provvedimenti, dandone notizia alla Commissione europea. Segnatamente, il succitato art. 12 prevede che, in favore dei viaggiatori disabili o a mobilità ridotta, vengano istituite delle stazioni di autobus nelle quali venga fornita, a tali categorie di utenti, l'assistenza di cui alla parte a) dell'allegato I del Regolamento stesso. Al riguardo, l'art. 3, lett. m) sottolinea che dette "stazioni di autobus" debbono essere provviste di strutture tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria. Il già citato art. 12 prevede poi l'obbligo, per gli Stati membri della UE, di comunicare alla Commissione quali stazioni di autobus hanno individuato per la bisogna. L'art. 28 sopra menzionato, inoltre, fa obbligo agli Stati UE di designare un Organismo, nuovo o esistente, il quale abbia la funzione di vigilare sulla corretta applicazione del Regolamento medesimo e, altresì, di trattare i reclami presentati dai passeggeri in relazione ad eventuali violazioni di esso Regolamento. Il par. 2 del medesimo art. 28 obbliga quindi gli Stati UE a dare comunicazione, alla Commissione, dell'avvenuta designazione del predetto Organismo, ovvero degli Organismi deputati alle funzioni di cui sopra. L'art. 31 del citato Regolamento, infine, stabilisce che gli Stati dell'Unione europea debbano predisporre un apparato di misure sanzionatorie contro le violazioni delle norme del Regolamento stesso, mettendo al corrente la Commissione anche di tali provvedimenti repressivi. Ora, la Commissione ritiene che, in Italia, tali disposizioni non abbiano avuto ancora attuazione. In particolare, il 26/11/2012 la Commissione stessa ha contattato le Autorità italiane affinché queste ultime le comunicassero, entro il 1° marzo 2013, le misure nazionali assunte in adempimento agli obblighi sopra descritti. Con risposta dell'11 settembre 2013, l'Italia comunicava: 1) di stare elaborando un nuovo Decreto Legislativo, il quale avrebbe dovuto dare attuazione alle disposizioni in oggetto; 2) di avere già individuato il futuro Organismo - preposto al controllo sull'esecuzione del Regolamento e ad evadere i reclami degli utenti - nell'Autorità dei Trasporti, e di averne, provvisoriamente, attribuito le funzioni alla "Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità" del Ministero dei Trasporti. Il 13/01/2014, quindi, le Autorità italiane comunicavano alla Commissione la bozza di un Decreto Legislativo, che a tutt'oggi, tuttavia, non è stato ancora adottato. La Commissione osserva, inoltre, che la Direzione Generale sopra indicata, cui, in via temporanea, compete di agire in veste di Organismo ai sensi del succitato art. 28, è posta, di fatto, nell'impossibilità di agire, in quanto: 1) il trattamento dei reclami presentati dai passeggeri non sarebbe consentito, mancando, al riguardo, norme che disciplinino il relativo procedimento; 2) il controllo, sull'applicazione del Regolamento in questione, verrebbe svuotato di efficacia per l'impossibilità di irrogare sanzioni non ancora previste dall'ordinamento.

Stato della Procedura

Il 23 gennaio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

L'adozione delle misure richieste, come quelle relative all'istituzione delle stazioni richieste dal Regolamento n. 181/2011 per i disabili, potrebbe determinare un aumento della spesa pubblica

Scheda 8 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2258 - ex art. 258 del TFUE****"Diritti dei passeggeri nel trasporto"****Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**Violazione**

La Commissione europea lamenta la violazione degli artt. 25 e 28 del Regolamento 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano per vie d'acqua. In particolare, la Commissione ritiene violati gli artt. 25 e 28 di tale Regolamento. L'art. 25, in particolare, prevede che ciascuno Stato della UE istituisca un Organismo, nuovo o anche già esistente, che assicuri un controllo sull'osservanza del Regolamento stesso, nonché l'adeguato trattamento dei reclami presentati dai passeggeri in ordine ad eventuali violazioni del medesimo. Inoltre, è previsto che la Commissione riceva la notifica del "nome" dell'Organismo in questione, dell'atto formale con il quale lo stesso è stato individuato e, infine, delle competenze specifiche di cui è stato investito per assicurare lo svolgimento delle attività predette (vigilanza sull'attuazione del Regolamento e trattamento dei reclami dei passeggeri). In proposito, le Autorità italiane hanno comunicato alla Commissione di aver designato, come titolare del ruolo dell'Organismo predetto, l'"Autorità italiana di regolazione dei Trasporti", la quale, tuttavia, pur essendone già stati individuati la dotazione economica, la sede centrale e i componenti, non sarebbe ancora operativa. Per tale motivo, l'Italia ha aggiunto di aver devoluto tale ufficio, in via provvisoria, all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCOM)". In proposito, la Commissione osserva che non solo la struttura preposta in via definitiva a svolgere le mansioni dell'Organismo in questione, ma anche l'AGCOM, risulterebbero nell'impossibilità di agire concretamente. Riguardo in particolare all'AGCOM, infatti, non risulta né un atto formale di investitura, né l'attribuzione di specifici poteri che le consentirebbero di vigilare sull'applicazione del Regolamento in questione e di trattare i reclami di cui sopra. Al riguardo, l'Italia ha replicato che un atto di designazione formale e di intitolazione di competenze, nei confronti dell'AGCOM, sarebbe superfluo, in quanto il Decreto Legislativo 2/08/07, n. 146/2007, ha già designato l'AGCOM stessa, con attribuzione delle pertinenti funzioni, come Organismo deputato ad esercitare la vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del Regolamento 2006/2004. Al riguardo, la Commissione osserva che detto Reg. 2006/2004 – inerente alla tutela dei consumatori – presenta senza dubbio delle connessioni con il Reg. 1177/2010 in oggetto, come è reso evidente dal fatto che quest'ultimo è contenuto nell'allegato al primo, costituendo in effetti, gli utenti dei servizi di viaggio, una specifica categoria di consumatori. L'esistenza di una tale relazione, tuttavia, lascia impregiudicato il fatto che il Reg. 1177/2010 appresta una difesa rafforzata nei confronti di particolari fasce di utenti, come i viaggiatori disabili, riconoscendo loro peculiari diritti non presenti nel Reg. 2006/2004. Di conseguenza, un'Autorità incaricata di vegliare sull'applicazione del Reg. 2006/2004, nonché di trattare i reclami circa la violazione dei diritti in esso sanciti, non può ritenersi, per ciò stesso, dotata delle competenze adeguate ad assicurare il rispetto dei diritti riconosciuti dal diverso Regolamento 1177/2010. La Commissione obietta, infine, che nonostante l'impegno, da parte del legislatore italiano, a predisporre un sistema di sanzioni a conforto delle prescrizioni del Reg. 1177/2010, come prescritto dall'art. 28 di esso, tale intervento normativo non è stato ancora attuato.

Stato della Procedura

Il 23 gennaio 2014 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 9 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2013/2155 - ex art. 258 del TFUE**

"Accordo tra Stati relativo al blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED"

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l'Italia abbia violato l'art. 9 bis, paragrafi 1 e 3, del Regolamento modificato n. 550/2004/CE. Lo stesso Regolamento è finalizzato a creare un'armonizzazione della gestione dello spazio aereo europeo, affinché vengano affrontati a livello di Comunità europea (ora Unione europea) i problemi specifici di seguito elencati. Sussiste infatti l'esigenza, in Europa, di rispondere, in modo adeguato ed efficiente, ad una crescita sempre più sostenuta della domanda di servizi di trasporto aereo, nonché di garantire che le imprese di trasporto aereo dei vari Stati della UE, ormai operanti in condizioni di sempre maggiore indipendenza e autonomia rispetto alle loro Autorità nazionali, non omettano di rispettare, nella loro attività, alcuni ineludibili interessi di pubblica rilevanza. Nel novero di tali interessi rientrano, ad esempio, quello relativo al soddisfacimento di requisiti minimi di sicurezza nei voli, o quello concernente, in parallelo con il crescente sviluppo del traffico aereo, la prevenzione o la riduzione dell'impatto dell'attività aerea sull'ambiente. Allo scopo di raggiungere tali obiettivi di gestione, lo spazio aereo europeo deve essere suddiviso in FABs, acronimo che sta ad indicare i c.d. "Functional Airspace Blocks", ovvero Blocchi Funzionali di Spazio Aereo. Tale suddivisione in blocchi è rivolta a migliorare l'utilizzo dello spazio aereo secondo i canoni di cui sopra: infatti i singoli FABs vengono assegnati alla competenza di alcuni Stati soltanto (i quali sono Stati membri della UE o anche stati terzi ad essa, a seconda delle necessità di collegamento che sussistono nei Blocchi funzionali in questione). Per "attuare" (quindi per istituire, nonché per rendere operativi in concreto) i FABs, onde "conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo", gli Stati membri sono tenuti, a norma del suddetto art. 9 par. 1, ad adottare "tutte le misure necessarie". Tali misure, in base allo stesso articolo, debbono essere assunte, da tutti gli Stati dell'Unione europea, entro il 4 dicembre 2012. Quanto all'istituzione dei FABs e, quindi, alla compartimentazione dello spazio aereo europeo, essa è possibile, come recita il paragrafo 3 dello stesso art. 9, solo attraverso un Accordo reciproco tra tutti gli Stati membri della UE ed, eventualmente, gli Stati terzi interessati. In proposito, l'Italia risulta aver stipulato l'Accordo di cui si tratta, ma di non averlo ancora "ratificato". Si precisa che solo con la "ratifica" un Accordo internazionale, come quello nella fattispecie, diviene effettivamente vincolante per gli Stati che vi hanno aderito. Peraltro, quanto alla materia specifica in questione, la ratifica è condizione necessaria affinché gli stessi Stati UE possano procedere, come è fatto loro obbligo, alla "notifica" dell'Accordo medesimo alla Commissione europea (art. 9, paragrafo 7 del predetto Regolamento). Attualmente, la Commissione europea non ha ricevuto nessuna notifica dell'avvenuta ratifica, per cui è dell'opinione che quest'ultima non sia stata ancora apposta all'Accordo sopra menzionato. Di conseguenza, detto Accordo non sarebbe ancora, per l'Italia, pienamente vincolante, ad onta delle disposizioni UE sopra ricordate.

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.