

**Scheda 3 — Trasporti****Procedura di infrazione n. 2014/0464 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la Direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare”.

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

**Violazione**

La Commissione europea ritiene che, in Italia, non sia stata ancora recepita nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2012/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che modifica la Direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare.

Ai sensi dell'art. 2 di tale Direttiva, entro il 45 luglio 2014 - e, relativamente all'art. 1, punto 5, della medesima, entro il 4 gennaio 2015 - gli Stati membri adottano tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della stessa nei rispettivi ordinamenti nazionali, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora avuto comunicazione dei provvedimenti di cui sopra, ritiene che l'Italia non abbia ancora trasposto, nel proprio ordinamento interno, la Direttiva di cui si tratta.

**Stato della Procedura**

Il 30 settembre 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno attuato la presente procedura mediante il Decreto Legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

**Scheda 4 – 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 – modificativo del Regolamento (CE) n. 2006/2004 – concernente i diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. Detti articoli, in particolare, impongono agli Stati 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, siano 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) di esso Regolamento sottolinea che dette "stazioni di autobus" debbono essere munite, tra l'altro, del banco dell'accettazione, della sala d'attesa o della biglietteria. Il citato art. 12 prevede poi l'obbligo, per gli Stati UE, di comunicare alla Commissione quali stazioni di autobus hanno individuato per la bisogna. Il summenzionato art. 28, inoltre, obbliga gli Stati UE a designare un Organismo con 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 impegna gli stessi Stati UE a comunicare, alla Commissione, l'avvenuta designazione dell'Organismo o degli Organismi deputati alle funzioni di cui sopra. Il succitato art. 31 dello stesso Reg. n. 181/2011, infine, impone agli Stati UE di predisporre un apparato di misure a sanzione delle violazioni delle norme del Regolamento stesso, informandone, sempre, la Commissione. Quest'ultima, tuttavia, ritiene che l'Italia non abbia ancora dato seguito a tali norme. Con nota dell'11/09/2013, 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 del Decreto Legislativo promesso. La Commissione osservava, tuttavia, che la Direzione Generale sopra indicata, cui, in via temporanea, competeva di agire in veste di Organismo ai sensi del succitato art. 28, di fatto si trovava nell'impossibilità di attivarsi, in quanto: 1) il trattamento dei reclami presentati dai passeggeri non sarebbe stato consentito, mancando, al riguardo, norme disciplinanti il relativo procedimento; 2) il controllo, sull'applicazione del Regolamento in questione, sarebbe stato svuotato di efficacia per l'impossibilità di irrogare sanzioni non ancora previste dall'ordinamento nazionale. Con nota dell'11/09/2014, l'Italia comunicava alla Commissione l'avvenuta approvazione, da parte del Consiglio dei Ministri, di uno schema di Decreto Legislativo volto a conferire piena applicazione a tutte le norme, contenute nel Reg. 181/2011, che la Commissione riteneva non ancora eseguite in Italia.

**Stato della Procedura**

Il 10/07/2014 è stato inviato un parere motivato, ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Il 28/05/2015 la presente procedura è stata archiviata.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

L'adozione delle misure richieste non comporta aumento della spesa pubblica, prevedendo, l'art. 19 del suddetto Decreto, che essa avvenga con l'utilizzo delle risorse disponibili a legislazione vigente.

**Scheda 5 – 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. Il succitato art. 25, in particolare, prevede che ciascuno Stato UE individui 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 a causa di 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 (vale a dire la vigilanza sull'attuazione del Regolamento e il trattamento dei reclami dei passeggeri). In proposito, le Autorità italiane hanno comunicato alla Commissione di aver designato, come titolare delle funzioni dell'Organismo predetto, l'"Autorità italiana di regolazione dei Trasporti", della quale sarebbero già stati individuati la dotazione economica, la sede e i componenti, pur non essendo, la stessa, ancora operativa al momento. Per tale motivo, l'Italia ha aggiunto di aver devoluto tale ufficio, in via provvisoria, all'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, 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 non solo quest'ultimo è contenuto nell'allegato al primo, ma che, in effetti, gli utenti dei servizi di viaggio rappresentano 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 25 settembre 2014 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano effetti finanziari sul bilancio pubblico.

**Scheda 6 – 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 violato l'art. 9 bis, paragrafi 1 e 3, del Regolamento modificato n. 550/2004/CE, volto ad armonizzare la gestione dello spazio aereo europeo affinché i problemi specifici, di cui appresso, vengano affrontati in modo “integrato”. E' infatti necessario che sia la UE, nella sua unità, a rispondere adeguatamente alla sempre crescente domanda di servizi di trasporto aereo e a garantire, allo stesso tempo, che le imprese dei vari Stati UE, operanti nel settore, operino sempre nel rispetto di interessi generali. Nell'ambito di questi, rientrano quello relativo al soddisfacimento di requisiti minimi di sicurezza nei voli, o quello attinente alla prevenzione o alla riduzione dell'impatto dell'attività aerea sull'ambiente. Allo scopo del raggiungimento di tali obiettivi, lo spazio aereo europeo deve essere suddiviso in FABs, acronimo che sta ad indicare i c.d. “Functional Airspace Blocks” (Blocchi Funzionali di Spazio Aereo). I singoli FABs vengono istituiti mediante Accordi stipulati fra alcuni Stati soltanto (i quali sono Stati membri della UE o anche stati terzi rispetto ad essa, a seconda delle necessità di collegamento che sussistono nei Blocchi in questione). Tale suddivisione in blocchi deve, innanzitutto, informarsi a “requisiti operativi” e non deve tenere conto dei confini politici tra Stati (art. 2, par. 25 del Reg. 549/2004). Scopo di detti FABs è, essenzialmente, quello di : 1) “ottimizzare l'uso dello spazio aereo” (art. 9 bis, par. 2, lett. b) del Reg. 550/2004/CE); 2) ottimizzare le prestazioni dei servizi aerei (art. 2, par. 25 del Reg. 549/2004). Tali compartimentazioni dello spazio aereo debbono divenire operative entro il 4 dicembre 2012. In proposito, l'Italia risulta aver stipulato, in data 12/10/2012, un Accordo con la Repubblica di Malta, la Repubblica di Cipro e la Repubblica Ellenica, istitutivo del FAB denominato BLUEMED FAB. Tuttavia, non risulta che le Autorità italiane abbiano ancora risposto in modo soddisfacente alle questioni poste dalla Commissione europea con nota del 7/02/2013. Al riguardo, si chiedeva all'Italia di chiarire i seguenti punti: 1) in che modo BLUEMED FAB dovesse ritenersi indipendente dai confini tra Stati, dal momento che le “regioni di informazione di volo” sarebbe rimaste inalterate anche a seguito dell'istituzione dello stesso FAB e che i limiti esterni di quest'ultimo coincidono, in parte, con i confini nazionali; 2) in che modo lo stesso FAB ottimizzerebbe (vedi sopra) i servizi di navigazione aerea, dal momento che lo stesso non ha modificato la “governance” dei fornitori nazionali dei medesimi servizi e che “l'Organo di valutazione delle prestazioni”, istituito dalla UE, ha stabilito che l'obiettivo di efficacia dei costi della Repubblica italiana nel periodo 2012/2014, al riguardo, sarebbe potuto essere migliore; 3) in che modo tale FAB ha consentito un utilizzo ottimale dello spazio aereo, dal momento che lo stesso Organo, di cui al punto 2, ha ritenuto che, nel periodo 2012/2014, l'obiettivo di capacità di gestione del traffico aereo della Repubblica di Cipro sarebbe potuto essere migliore. In proposito, l'Italia ha inviato alla Commissione una nota con la quale esponeva un piano di misure idonee al raggiungimento dei predetti obiettivi, aggiungendo, tuttavia, che esso piano non sarebbe stato attuato prima del 2017. Ciò ad onta del predetto Reg. 550/2004/CE, che stabilisce il termine massimo del 4/12/2012.

**Stato della Procedura**

Il 10 luglio 2014 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 sul bilancio pubblico.

**Scheda 7 – 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 91° 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 8 – 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 non solo 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, ma, altresì, l'art. 4, par. 3, del Trattato TFUE. Nella “messa in mora” relativa alla presente procedura, si riteneva violata la Dir. 91/440/CE (artt. 6 e 9). Attualmente, detta Direttiva è stata abrogata dalla succitata Dir. 2012/34/UE. Questa dispone che, in materia di trasporto ferroviario, l'attività di “gestione” – comportante il potere di concedere, alle varie imprese di trasporto su ferrovia, i diritti all'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie – rimanga distinta dall'attività materiale di trasporto ferroviario. Pertanto le succitate attività debbono essere esercitate in condizioni di separazione sostanziale, onde evitare, fra l'altro, che i finanziamenti pubblici 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. Per il suddetto art. 6, quindi, le attività menzionate debbono essere rappresentate nell'ambito di bilanci rispettivamente “distinti”, in modo da poter individuare eventuali – ed illegittimi – storni di fondi pubblici da una di esse all'altra. Ora, 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 dirottato 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. Inoltre, non solo i fondi pubblici sono stati illegittimamente stornati, ma è stato altresì violato l'obbligo della separazione dei bilanci delle due suddette funzioni, in quanto la FS logistica – quanto all'attività di trasporto esercitata – non ha fornito un proprio bilancio autonomo. Risulta violato, altresì, anche il succitato Reg. 1370/2007, il quale impone, per l'attività di trasporto esercitata in regime di “servizio pubblico”, che la medesima venga contabilmente rappresentata in un bilancio distinto rispetto a quello relativo alle attività di trasporto eseguite in regime commerciale. Tale obbligo è diretto ad evitare che i ricavi del servizio di trasporto pubblico vengano riversati – come la Commissione ritiene sia avvenuto nella fattispecie – su altre attività eseguite a puro scopo economico e che, per converso, i finanziamenti pubblici al trasporto per pubblico servizio vengano stornati su attività di trasporto orientate esclusivamente al profitto. Infine la Commissione – ritenendo che l'Italia abbia insistentemente omesso di comunicarle dati circostanziati e chiari sugli assets che si presumono trasferiti dalla società di gestione (RFI), rispettivamente, a Trenitalia e a FS logistica – lamenta che l'Italia stessa abbia violato l'obbligo di “leale cooperazione” ex art. 4, par. 3, del Trattato TFUE.

**Stato della Procedura**

Il 21/11/2013 è stata inviata una messa in mora complementare, ex art. 258 TFUE. Si precisa che, il 10/07/2014, la stessa è stata integrata da una seconda messa in mora complementare

**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: MIT - MEF- Dipartimento del Tesoro.****Violazione**

La Commissione europea ritiene che l'Italia non abbia ancora eseguito la sentenza della Corte di Giustizia UE del 3/10/2013 (C-369/11), con la quale si accertava la violazione degli artt. 4, par.fo 1, e 30, par.fo 3, della Direttiva 2001/14/CE sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario. La violazione del predetto art. 4, par.fo 1, della Dir. 2001/14/CE, viene da tale sentenza ricondotta alla carenza di autonomia – sotto il profilo in appresso descritto – dell'“Autorità” cui compete di ripartire, tra le varie imprese di trasporto ferroviario, i diritti di utilizzo delle stesse infrastrutture ferroviarie. Tali diritti di utilizzo sono concessi a fronte del pagamento, da parte dei medesimi concessionari, di corrispondenti “tariffe”. Ora, l'art. 4 della Direttiva attribuisce la determinazione di tali tariffe alla succitata “Autorità”, che dovrebbe provvedervi in condizioni di autonomia rispetto al potere esecutivo. Tuttavia, la Corte ha rilevato che, per la normativa italiana di cui all'art. 17, co. 1, del Decreto Legislativo 188/2003, la determinazione di dette tariffe competerebbe al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e sarebbe sottratta alla predetta “Autorità” indipendente: in forza di detta legislazione nazionale, infatti, è il Ministro che stabilisce la “formula” generale di liquidazione dei predetti “diritti” (o tariffe), mentre al “gestore” residua solo l'applicazione meccanica, caso per caso, della formula medesima. A tale rilievo, le Autorità italiane hanno replicato, con lettera del 4/12/2013 (posteriore, quindi, alla sentenza di cui si tratta), di aver modificato detto art. 17 del D. Lgs. 188/2003 tramite il Decreto Legge del 21 giugno 2013, n. 69 (convertito nella L. n. 989/2013). A seguito di detta modifica, risulta che il Ministro delle Infrastrutture, nel definire tale formula di computo tariffario, si limiterebbe a recepire una proposta presentata dalla succitata “Autorità” indipendente, dopo averla scrutinata in base a profili di mera legittimità e non di merito. A tali argomenti, la Commissione replica, tuttavia, che sotto l'aspetto formale la determinazione di esse tariffe competerebbe sempre al Ministro, come testimonia il fatto che la decisione tariffaria in questione viene inserita in un apposito Decreto ministeriale e pubblicata nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana. Quindi, una volta rivestite della forma del Decreto Ministeriale, tali tariffe non sarebbero modificabili da parte dell'“Autorità” indipendente. Peraltro, la Commissione rileva come, in forza dell'art. 30, par. 3, della suddetta Direttiva, deve essere istituita un'ulteriore “Autorità”, denominata “di regolamentazione”, con il compito di controllare la definizione del meccanismo di conteggio delle predette tariffe come fatta dall'ente di gestione indipendente. Un tale controllo risponde all'esigenza di garantire che il meccanismo, concernente la definizione delle tariffe suddette, non sia congegnato in modo tale da ledere il divieto di discriminazione tra un'impresa ferroviaria e l'altra. Ora, l'Amministrazione, alla quale è stata attribuita in Italia tale funzione di controllo (si tratta dell'URSF), non potrebbe intervenire nei confronti delle decisioni di un Ministro, per cui le sue attribuzioni di controllo verrebbero svuotate, con conseguente violazione del disposto dal suddetto art. 30, par. 3.

**Stato della Procedura**

Il 10 luglio 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 260 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	Stadio invariato
Scheda 2 2012/4094	Cattivo recepimento della Direttiva 90/314/CEE relativa ai viaggi, vacanze e i circuiti "tutto compreso"	PM	No	Variazione di stadio (da MMC a PM)

**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:** PCM – Dipartimento per lo sport.**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, inderogabili. Tuttavia, per l'art. 3 par. 4 della Direttiva medesima, detti obblighi non troverebbero più applicazione ove esista una disciplina che concerna uno specifico settore commerciale, sia di derivazione UE diretta o indiretta e sia, infine, 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 deve applicarsi comunque, insieme alla legislazione UE di settore. L'altra Direttiva di cui sopra, sul "servizio universale", si propone essa stessa come aggiuntiva alla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali, escludendosi quindi un contrasto tra le due: infatti 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". Infatti, la Direttiva sulle pratiche commerciali sleali disciplina alcuni aspetti che - 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", per rendere i clienti più avveduti, obbliga le imprese ad informarli su svariati effetti del contratto, trascura d'altra parte di imporre alle imprese ulteriori comportamenti corretti previsti, invece, dalla Direttiva sulle pratiche commerciali sleali (es: l'obbligo di astenersi dal porre ostacoli non contrattuali all'esercizio, da parte del cliente, dei diritti attribuitigli dal contratto). 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, anche quando la normativa UE di settore, come quella di attuazione della Direttiva sul servizio universale, non contrasti con la 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 che l'art. 7 della Direttiva 90/314/CE, sulla tutela del consumatore di servizi di organizzazione di viaggi, vacanze e circuiti "tutto compreso", non è stato attuato. Tale articolo stabilisce che l'organizzatore e/o il venditore di viaggi debbano essere assistiti da garanzie tali che, ove falliscano o risultino altrimenti insolventi, siano in grado di assicurare, comunque, il rimpatrio dei rispettivi clienti ed il rimborso, ai medesimi, del danaro che essi hanno già corrisposto. In Italia, detto art. 7 è stato recepito con il combinato disposto degli artt. 50 e 51 del Decreto Legislativo n. 79 del 23/05/11 e del Decreto Ministeriale n. 349/1999, ai sensi del quale le suddette garanzie sono state poste a carico della Finanza pubblica, in particolare da un "Fondo nazionale di garanzia" attualmente presente presso il "Ministero per la tutela dei beni e delle attività culturali" (MIBACT). Tale fondo è stato ed è alimentato, in parte e annualmente, dal versamento della quota del 4% del premio che gli operatori del settore turistico pagano per un'altra assicurazione, che è quella, obbligatoria, di cui all'art. 50 dello stesso Decreto 79/2011. Lo stesso fondo, poi, è stato integrato con numerosi stanziamenti pubblici, di diversa provenienza. Al riguardo, le Autorità UE ritengono che il Fondo di cui si tratta non assicuri "effettivamente", ai clienti dei tour operators falliti o comunque insolventi, il rimpatrio ed il rimborso ai sensi dell'art. 7 succitato. Ciò dipenderebbe, in primo luogo, dall'insufficienza dell'ammontare del fondo stesso, che si è drammaticamente evidenziata, soprattutto, a seguito del fallimento dell'importante tour operator "Todo Mundo". In secondo luogo, è stato rilevato come l'effettività dei rimborsi sarebbe viepiù compromessa dalla lungaggine delle procedure di liquidazione delle somme richieste: infatti, le quote del premio dell'assicurazione obbligatoria dei tour operators vengono, prima, assegnate al bilancio generale dello Stato e, solo in seconda battuta, al Fondo in oggetto. Infine, la Commissione rileva che la disciplina italiana limita impropriamente le garanzie, previste dall'art. 7 della Direttiva, al solo caso in cui, per il fallimento/insolvenza del tour operator, il cliente stesso rimanga bloccato all'estero. Per converso, la Direttiva 90/314/CE estende le medesime garanzie ad ogni caso in cui, a causa dell'insolvenza del tour operator, il consumatore stesso non possa effettuare il viaggio di ritorno, essendo indifferente che egli debba ritornare da uno Stato diverso da quello di residenza, o meno. In superamento dei rilievi della Commissione, l'Italia ha deciso di trasferire il sistema, di finanziamento delle garanzie di cui all'art. 7 della Direttiva, dalla Finanza pubblica ai privati (vedi infra).

**Stato della Procedura**

Il 16/10/2014 è stato inviato un parere motivato ex art. 258 del TFUE. In modifica dell'art. 50 del D. Lgs. 79/2011, l'Italia ha predisposto una norma che sopprime il Fondo in oggetto ed impone, ai tour operators, la stipula di una polizza obbligatoria a "copertura" delle garanzie di cui al succitato art. 7 della Dir.va 90/314/CE. Inoltre, con tale intervento normativo, la garanzia del "rimpatrio" è stata estesa anche ai soggetti che, causa l'insolvenza o il fallimento del tour operator, non possono fare rientro, presso la loro dimora, da luoghi o località appartenenti al territorio italiano.

**finanziario nel breve/medio periodo**

Con la privatizzazione del sistema ex art. 7 della Dir. 90/314/CE, non si impatta sulla finanza 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- 469/13	Spazio di libertà, di sicurezza e di giustizia – Direttiva 2003/109/CE – articoli 2, 4, paragrafo 1, 7, paragrafo 1, e 13 – “Permesso di soggiorno UE per soggiornanti di lungo periodo” – Presupposti per la concessione – Soggiorno legale e ininterrotto nello Stato membro ospitante nei cinque anni precedenti la presentazione della domanda di permesso – Persona unita al soggiornante di lungo periodo da vincoli familiari – Disposizioni nazionali più favorevoli – Effetti	sentenza	No

**Scheda 1 – Affari Interni****Rinvio pregiudiziale n. C-469/13 - ex art. 267 del TFUE****“Spazio di libertà, di sicurezza e di giustizia – Direttiva 2003/109/CE”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dell’Interno****Violazione**

Il Tribunale di Verona (Italia) ha chiesto alla Corte UE di interpretare gli artt. 7 e 13 della Direttiva 2003/109/CE relativa ai “soggiornanti di lungo periodo”, cioè quei cittadini di paesi “terzi” che abbiano soggiornato “legalmente” ed “ininterrottamente per almeno 5 anni” sul territorio di uno degli Stati dell’Unione. A tali soggetti, la Direttiva in questione attribuisce un diritto particolarmente intenso a dimorare ulteriormente nella UE. Costoro, infatti – ove provino, oltre al previo soggiorno, anche la disponibilità di risorse economiche sufficienti – possono richiedere, alle competenti Autorità dello Stato UE in cui si trovano, il riconoscimento “formale” dello status di “soggiornante di lungo periodo”, cioè il rilascio dello speciale “permesso di soggiorno UE” per “soggiornanti di lungo periodo”. Tale permesso, rinnovabile automaticamente ogni 5 anni, attribuisce lo stesso ulteriore diritto di soggiorno anche nel territorio degli altri Stati UE. Il succitato art. 13, in ogni caso, concede ai legislatori dei singoli Stati UE di istituire dei permessi di soggiorno, di durata illimitata, a condizioni più favorevoli di quelle di cui alla Direttiva stessa. In Italia, all’art. 9 del Decreto Legislativo n. 286/1998 - come modificato dal Decreto Legislativo n. 3/2007 - si fa riferimento alla possibilità che un cittadino di uno stato terzo, istando per il riconoscimento dello status di “soggiornante di lungo periodo”, avanzi la domanda non per sé ma “per i propri familiari”. Nel caso di specie, una cittadina pakistana in Italia – il cui marito era già stato riconosciuto “soggiornante di lungo periodo” ai sensi della citata Dir. va 2003/109/CE e munito del relativo permesso di soggiorno – chiedeva anch’essa di acquisire lo status in questione. Poiché ciò le veniva negato per il fatto che, al momento della domanda, essa risultava aver soggiornato legalmente in Italia solo per 2 anni anziché per 5, come richiesto dalla Dir. 2003/109/CE, l’istante adiva il giudice del rinvio. Questi ha chiesto alla Corte UE se il combinato disposto dei predetti artt. 7 e 13 della Dir. va 2003/109/CE concede, ad un familiare di un cittadino extraUE - quest’ultimo titolare dello status di “soggiornante di lungo periodo”, ovvero dotato di tutti i requisiti idonei ad ottenere tale status – di conseguire il medesimo status pur non vantando, personalmente, i medesimi requisiti, in particolare quelli relativi alla durata minima del soggiorno nello Stato UE interessato. Sul punto, la Corte ha sottolineato che la Direttiva “de qua” è inflessibile nel collegare il riconoscimento della condizione di “soggiornante di lungo periodo” alla sussistenza dei presupposti di cui agli artt. 4 e 5 della medesima, fra i quali assume rilevanza fondamentale quello della “durata”, non inferiore ad un certo limite (5 anni), del previo soggiorno nello Stato della UE. Nondimeno, il succitato art. 13 consentirebbe ai singoli Stati UE di introdurre, per i cittadini extraUE, dei distinti permessi di soggiorno di durata illimitata, anche in difetto di alcuni o di tutti i requisiti che la Direttiva 2003/109/CE esige con riguardo al “permesso” cui hanno diritto i “soggiornanti di lungo periodo”: tuttavia, a differenza di quest’ultimo, tali diversi permessi non sarebbero dotati di automatico riconoscimento negli altri Stati dell’Unione europea (vedi sopra).

**Stato della Procedura**

Il 17 luglio 2014 la Corte di Giustizia ha deciso la causa C-469/13, ex art. 267 del TFUE

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente sentenza