

Scheda 1 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2015/2008 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, recante modifica della Direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l'Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, recante modifica della Direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

Ai sensi dell'art. 2 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro la data del 21 novembre 2014, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, poiché detti provvedimenti attuativi non le sono stati ancora comunicati, ritiene che la Direttiva, di cui si tratta, non sia stata ancora trasposta nell'ordinamento italiano.

Stato della Procedura

Il 26 febbraio 2015 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2013/38/UE mediante il Decreto Legislativo 7 maggio 2015, n. 67.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 2 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2015/0202 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l'Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione.

Ai sensi dell'art. 7 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro la data del 31 marzo 2015, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, poiché detti provvedimenti attuativi non le sono stati ancora comunicati, ritiene che la Direttiva, di cui si tratta, non sia stata ancora trasposta nell'ordinamento italiano.

Stato della Procedura

Il 27/05/2015 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/2265 - ex art. 258 del TFUE**

“Attuazione del Regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile. Accordi preliminari”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero della Giustizia

Violazione

La Commissione europea ritiene non rispettato l’art. 12 del Regolamento n. 996/2010, relativo alle inchieste e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti nel campo dell’aviazione civile. I singoli Stati della UE istituiscono apposite Autorità deputate allo svolgimento di indagini tecniche nel settore dell’aviazione civile, con lo scopo di individuare eventuali carenze di sicurezza nello stesso ambito e di predisporre i pertinenti rimedi. Spesso, tali investigazioni concernono incidenti aerei già verificatisi, allo scopo di verificare la riconducibilità di questi ultimi ad eventuali profili di mancata prevenzione: l’indagine in questione non è rivolta ad individuare responsabilità di ordine penale, ma solo ad inventare eventuali criticità cui ovviare in futuro. E’ frequente, pertanto, che l’indagine di tali Autorità si espliciti in riferimento ad eventi sottoposti ad altre investigazioni parallele, in primo luogo quelle dell’Autorità giudiziaria penale inquirente (si pensi ai disastri aerei). Al riguardo, quindi, il legislatore UE ha inteso garantire comunque, alle Autorità nazionali per la sicurezza dell’aviazione civile, di svolgere le proprie indagini indipendentemente dalla pendenza simultanea di altre inchieste (prima tra tutte quelle dei magistrati penali), godendo soprattutto di un libero accesso al teatro in cui ha avuto accadimento l’incidente o l’inconveniente. Per questo, il summenzionato art. 12 del Reg. 996/2010 dispone che, tra le “*Autorità investigative per la sicurezza*”, da una parte, e le altre Autorità “*coinvolte nelle attività connesse all’inchiesta di sicurezza*” (autorità giudiziarie, dell’aviazione civile, etc..), vengano stipulati “*accordi preliminari*”, onde coordinare le rispettive attività dei paciscenti. Al riguardo, le Autorità italiane hanno comunicato alla Commissione i protocolli di intesa stipulati tra l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) e, rispettivamente, il Comando Generale dell’Arma dei Carabinieri e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Per quanto riguarda la stipula di analoghi accordi tra la citata ANSV e l’Autorità giudiziaria penale, il relativo procedimento si rivela, in Italia, particolarmente complesso. Infatti, poiché l’ordinamento giudiziario nazionale è tale da escludere l’esistenza di un rapporto gerarchico tra alcune procure ed altre, occorre che vengano stipulati, con la summenzionata ANSV, tanti accordi quante sono le 140 Procure esistenti in Italia. Comunque, il Ministero della Giustizia e l’ANSV hanno elaborato uno schema di accordo di coordinamento, rivolto a bilanciare attentamente gli interessi istituzionali di tutte le Autorità coinvolte. Tale schema, approvato dalla Procura generale presso la Corte di Cassazione, è stato da questa trasmesso – fermo il rispetto del principio dell’autonomia di ogni Procura - alle Procure Generali presso le diverse Corti d’Appello, le quali, a loro volta, lo hanno diramato alle diverse Procure interne ai rispettivi distretti di competenza. Si ha ragione di ritenere che tutte le 140 Procure presenti sul territorio italiano addiverranno alla sottoscrizione dello schema tipo di accordo sopra citato, in quanto le stesse si sono già dichiarate bastantemente consapevoli dei rischi di un ulteriore sviluppo della presente procedura di infrazione, come connesso alla loro eventuale renitenza alla stipula degli accordi in oggetto.

Stato della Procedura

Il 17/04/2015 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/2116 - ex art. 258 del TFUE**

“Cattiva attuazione della Direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che la normativa italiana abbia recepito non correttamente diverse norme della Direttiva 2006/126/CE, che disciplina il riconoscimento, da parte di ogni Stato della UE, delle patenti di guida rilasciate negli altri Stati dell'Unione. In Italia, la suddetta Direttiva è stata recepita con il Decreto Legislativo n. 59/2001. In seguito, la medesima è stata modificata dalle Direttive 2009/113/CE e 2011/94/UE. L'Italia ha recepito quest'ultima con D. Lgs n. 2/2013. Ora, l'art. 1 della Dir.va 2006/126/CE dispone che gli Stati UE rilascino “patenti di guida” conformi ai requisiti di cui all'allegato I della Direttiva stessa, il cui punto 3 richiede, in particolare, che la patente rechi la “firma” del titolare. Sul punto, si osserva che, in Italia, tale firma non viene incisa al laser (il che garantirebbe contro le contraffazioni), ma semplicemente apposta a penna dal titolare, senza, peraltro, l'adozione di misure cautelative - diverse da quella di cui sopra - contro eventuali manipolazioni. Quindi, sarebbe violato il combinato disposto dell'art. 1, par. 1, e del punto 3 dell'allegato I. Ancora: l'art. 4, par. 1, di detta Dir.va 2006/126/CE stabilisce – circa le patenti di guida corrispondenti alle categorie AM, A1 e B1 - che i relativi titolari presentino dei requisiti minimi di età, i quali, tuttavia, possono essere abbassati o innalzati, sino a determinate soglie, dai singoli Stati UE. Per le predette categorie AM e A1, è previsto, inoltre, che ove il legislatore interno di uno Stato UE intenda abbassare, o innalzare, tale età minima (sempre nel rispetto delle menzionate “soglie”), possa farlo solo sussistendo le condizioni di cui all'art. 4, par. 6, lett. a) per la patente AM e di cui all'art. 4, par. 6, lett. c) per la patente A1. Ora, circa la categoria A1, la legislazione italiana ha innalzato l'età minima del titolare da 16 anni a 18, nel caso in cui il titolare stesso trasporti dei passeggeri. La Commissione, al riguardo, precisa che: 1) tale innalzamento non sarebbe lecito, poiché il trasporto di passeggeri non rientra nella fattispecie rispetto alla quale esso sarebbe consentito, come dall'art. 4, par. 6, lett. c); 2) ove, pure, la normativa interna di uno Stato UE innalzi l'età minima per la titolarità di certo tipo di patente di guida, il medesimo Stato deve, comunque, riconoscere le patenti, della stessa categoria, che altri Stati UE abbiano rilasciato a soggetti aventi l'età minima come definita dalla Direttiva stessa, anche se non raggiungono l'età, più elevata, stabilita dalla normativa interna dello stesso Stato. Inoltre: non vi sarebbe, in Italia, una normativa specifica che attuasse l'art. 7, par. 5, lett. b), della Direttiva, il quale proibisce agli Stati UE di rilasciare più di una volta lo stesso tipo di patente di guida. L'Italia, peraltro, non avrebbe osservato l'art. 7, par. 5, lett. d) della Direttiva, che impone agli Stati della UE, una volta attivata la rete UE delle patenti di guida (c.d. RESPER), di collegarsi a quest'ultima. Inoltre non esisterebbe, nella normativa italiana, una specifica disciplina di attuazione dell'allegato III, punto 17, della citata Dir. 2006/126/CE, il quale indica il trattamento dei casi in cui il richiedente risulti essere stato soggetto a trapianto e innesto artificiale. Da ultimo, a dispetto di quanto previsto dalla Direttiva, in Italia non sarebbe sempre garantito che i commissari, preposti alla valutazione di un soggetto per il rilascio di un certo tipo di patente, siano essi stessi in possesso della medesima.

Stato della Procedura

Il 26 febbraio 2015 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2014/0515 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 recante attuazione dell’accordo concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della Direttiva 1999/63/CE”

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

Violazione

La Commissione europea ritiene che l’Italia non abbia ancora recepito, nel proprio ordinamento nazionale, la Direttiva 2009/13/CE del Consiglio del 16 febbraio 2009 recante attuazione dell’accordo concluso dall’Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sulla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e modifica della Direttiva 1999/63/CE.

Ai sensi dell’art. 5 della medesima Direttiva, gli Stati membri pongono in essere tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei a dare attuazione alla stessa, nei rispettivi ordinamenti interni, entro 12 mesi dall’entrata in vigore di essa Direttiva, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione europea, poiché detti provvedimenti attuativi non le sono stati ancora comunicati, ritiene che la Direttiva, di cui si tratta, non sia stata ancora trasposta nell’ordinamento italiano.

Stato della Procedura

Il 26 novembre 2014 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno attuato la Direttiva 2009/13/CE nell’ordinamento nazionale a mezzo dell’art. 17 della Legge 29 luglio 2015, n. 115, c.d. “Legge europea 2014”

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 6 – 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 Direttiva 2012/35/UE mediante il Decreto Legislativo 12 maggio 2015, n. 71. La procedura di infrazione è stata archiviata il 10.12.2015.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si ipotizzano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 7 – 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 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 8 – 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 ad essa, a seconda delle necessità di collegamento che sussistono nei Blocchi funzionali 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 febbraio 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”, di livello 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 citato 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 esprimeva 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 9 – 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 vieppiù 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 10 – 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 separatezza 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 separatezza 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 11 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2008/2097 - ex art. 258 del TFUE**

“Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario”

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
Ministero dell'Economia e Finanze.

Violazione

La Commissione europea 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 di cui appresso, 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 dietro pagamento, da parte dei medesimi concessionari, di relative “tariffe”. Ora, l'art. 4 della Direttiva attribuisce la determinazione di tali tariffe alla succitata “Autorità”, che dovrebbe provvedervi autonomamente rispetto al potere esecutivo. Tuttavia, la Corte ha rilevato che in Italia, per l'art. 17, co. 1, del Decreto Legislativo 188/2003, la determinazione di dette tariffe compete al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e non, quindi, alla predetta “Autorità” indipendente: in forza di detta legislazione nazionale, infatti, è tale 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 nota successiva 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 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, per l'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. Tuttavia, l'Amministrazione cui, in Italia, è attribuita tale funzione di controllo (si tratta dell'URSF), non può intervenire in ordine alle decisioni di un Ministro, per cui le sue attribuzioni di controllo – ad onta del disposto del predetto art. 30, par.3 – risultano svuotate.

Stato della Procedura

Il 10/07/14 è stata inviata una messa in mora ex art. 260 TFUE. A seguito dell'emanazione dell'art. 17 del Decreto Legislativo n. 112/2015, la presente procedura è stata archiviata il 19/09/2015.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano effetti finanziari in dipendenza della presente procedura

Scheda 12 – 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	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, 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 in parte alimentato, 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 ulteriori 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 indebolita dalla lungaggine delle procedure di liquidazione delle somme richieste: infatti, le quote del premio dell'assicurazione obbligatoria dei tour operators sono 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. Al riguardo, la Direttiva 90/314/CE, per converso, 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, si è legislativamente soppresso il Fondo previsto da tale articolo ed imposto, 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 a quanti, per l'insolvenza o per il fallimento del tour operator, non possono fare rientro, presso la loro dimora, da luoghi o località dello stesso Stato.

finanziario nel breve/medio periodo

Con la privatizzazione del sistema ex art. 7 della Dir. 90/314/CE, nessun impatto sulla finanza pubblica.

PAGINA BIANCA