

Scheda 3 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2011/0840 - ex art. 258 del TFUE**

"Mancato recepimento della Direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera"

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/21/CE relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Ai sensi dell'art. 11 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 17 giugno 2011, ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell'ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell'ambito del diritto nazionale italiano.

Stato della Procedura

Il 18 luglio 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/21/CE mediante il Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 164.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 4 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2011/0839 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.

Ai sensi dell'art. 25 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 17 giugno 2011, ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell'ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell'ambito del diritto nazionale italiano.

Stato della Procedura

Il 18 luglio 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/18/CE mediante il Decreto Legislativo del 6 settembre 2011 n. 165.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 5 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2011/0608 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2009/12/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/12/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali.

Al sensi dell’art. 13 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 15 marzo 2011, ad adottare tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative idonee al recepimento della medesima nell’ambito del diritto interno. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, in quanto non ha ancora ricevuto dal Governo italiano alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ritiene di conseguenza che gli stessi non siano stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell’ambito del diritto nazionale italiano.

Stato della Procedura

Il 24 novembre 2011 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/12/CE mediante il Decreto Legge 24 Gennaio 2012, n. 1, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, segnatamente tramite le disposizioni contenute negli articoli da 71 a 82.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

Scheda 6 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2010/0117 – ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”

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

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2007/59/CE, emanata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in data 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.

Ai sensi dell’art. 36 della medesima, gli Stati membri adottano tutte le misure legislative, regolamentari e amministrative adeguate al recepimento della stessa nell’ordinamento interno, entro la data del 4 dicembre 2009.

In proposito, la Commissione ritiene che le Autorità italiane non abbiano ancora emanato i provvedimenti idonei alla trasposizione della Direttiva in questione nell’ordinamento nazionale.

Stato della Procedura

Il 27 gennaio 2010 è stata inviata una costituzione in mora ai sensi dell’art. 258 TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva in questione mediante Decreto Legislativo del 30 dicembre 2010, n. 247.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 7 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2009/2320 – ex art. 258 del TFUE**

“Non conformità della normativa nazionale alla Direttiva 2006/22/CE”

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

Violazione

La Commissione europea rileva il mancato adempimento agli obblighi risultanti dal combinato disposto degli artt. 9 e 16 della Direttiva 2006/22/CE, dal quale si derivano le “norme minime” rivolte a garantire applicazione ai precedenti Regolamenti 561/2006 e 3821/85, relativi alla sicurezza sociale e ai controlli nell’ambito dei trasporti su strada. In particolare, l’art. 9 della Direttiva in questione, al fine di agevolare i controlli sulle imprese di trasporto, impone agli Stati membri della UE di mettere a punto un sistema di “classificazione dei rischi”, sulla base del numero e della gravità delle infrazioni che le stesse imprese commettono nei confronti delle disposizioni attinenti i tempi di guida, i periodi di riposo e il tachigrafo digitale. Riguardo ai tempi di attuazione di tale sistema, l’art. 16 della Direttiva medesima faceva carico agli Stati predetti di provvedere entro la data del 1° aprile 2007. Inoltre, il medesimo articolo 9 prevedeva che, onde consentire agli Stati UE di approntare dei sistemi di classificazione del rischio sostanzialmente uniformi, la Commissione assolvesse al compito di redigere delle “Linee guida”, che fossero di orientamento alle Autorità nazionali.

Al riguardo, la Commissione precisa di avere già, per parte sua, elaborato le “Linee guida” in argomento, ma di non disporre di adeguate informazioni atte a dimostrare che le Autorità italiane abbiano, di conseguenza, approntato un congruo sistema di classificazione del rischio, che avrebbero dovuto predisporre, peraltro, entro il termine predetto del 1° aprile 2007.

Interpellate al riguardo, le Autorità italiane comunicavano che la Direttiva 2006/22/CE, in oggetto, era stata recepita unitamente alle Direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE, ma non indicavano, tuttavia, i provvedimenti ulteriori, rispetto a quelli di recepimento di tali Direttive nell’ordinamento interno, che avrebbero consentito l’introduzione del sistema di classificazione di cui sopra. La Commissione, pertanto, deduce che tali provvedimenti non siano stati emanati e che, conseguentemente, gli obblighi sanciti all’art. 9 della Direttiva 2006/22/CE siano rimasti inosservati.

Stato della Procedura

Il 29 settembre 2011 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

Scheda 8 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2008/4387— ex art. 258 del TFUE**

“Applicazione del Regolamento CE 4055/86, relativo al principio della libera prestazione dei servizi ai servizi marittimi”

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

Violazione

La Commissione europea rileva che la normativa italiana, in materia di tasse portuali, sarebbe incompatibile con il principio della “libera prestazione dei servizi”. Quest’ultimo trova riconoscimento nell’art. 49 del Trattato CE, nonché, per il settore dei “servizi di collegamento”, nell’art 1, comma 1, del Regolamento 4055/86, il quale ne estende l’applicazione, dall’ambito dei trasporti tra uno Stato membro e l’altro, a quello dei trasporti fra gli Stati membri e gli stati terzi. In Italia, l’art. 1 del D.P.R. 107/2009 prevede che le navi italiane ed “equiparate”(fra cui anche le navi comunitarie), siano colpite da una tassa di “ancoraggio” dipendente dalla stazza della nave stessa, aggiungendo, tuttavia, che ove la nave provenga dall’estero o sia diretta all’estero, debba sopportare un’ulteriore tassa di ancoraggio sulle merci caricate in coperta o nelle sovrastrutture. In proposito, la Commissione ritiene che la norma italiana applichi un trattamento deteriore agli scambi marittimi con l’estero, rispetto a quello riservato agli scambi interni al mare territoriale italiano. Inoltre, l’art. 2 del suddetto Decreto stabilisce che le merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani subiscano una “tassa portuale”: quest’ultima è prevista in misura ridotta per i trasporti interni al territorio marittimo italiano, rispetto ai casi di trasporto da e verso l’estero. I traffici marittimi transfrontalieri ne vengono, così, ulteriormente penalizzati. Infine, l’art. 2 comma 3 del D.P.R. omette di estendere ai traffici da/verso i paesi terzi l’esenzione fiscale di cui all’art. 3 del D. L. 153/88, circa le merci caricate su carri ferroviari o altri veicoli o trasportate in containers, derivandone un ulteriore rafforzamento della discriminazione fiscale nei confronti dei collegamenti con l’estero, specialmente con paesi extracomunitari. In definitiva, la Commissione osserva che l’applicazione di un trattamento fiscale meno gravoso agli scambi marittimi fra porti italiani - rispetto a quello applicato ai traffici marittimi con Stati membri o con stati terzi - agisce come deterrente, nei confronti degli operatori del settore, italiani e non, verso la scelta delle tratte con l’estero, rendendo più attraenti, in quanto tassati più lievemente, i collegamenti circoscritti al territorio marittimo italiano. Quindi, verrebbe limitato il diritto delle imprese di trasporti marittimi di rendere liberamente, fuori d’Italia, i loro servizi.

Stato della Procedura

L’1 ottobre 2010 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell’art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

La presente procedura potrebbe produrre, sul bilancio pubblico, un impatto finanziario negativo (minori entrate) ove si estendano, agli scambi con l’estero, le agevolazioni fiscali esistenti. L’eliminazione della “tassa di ancoraggio aggiuntiva” per le navi da/per l’estero, implicherebbe la perdita di circa 13 milioni di euro annui. La riduzione della “tassa portuale”, nei confronti delle stesse navi, diminuirebbe il gettito fiscale di circa 19 milioni di euro annui. Il tutto per una perdita di entrate pari, complessivamente, a 32 milioni di euro annui.

Scheda 9 – Trasporti**Procedura di infrazione n. 2008/2097 - ex art. 258 del TFUE**

“Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario”

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

Violazione

La Commissione europea rileva che le Direttive n. 91/440/CEE e n. 2001/14/CE, relative alla liberalizzazione del settore dei servizi di trasporto ferroviario, non sono state correttamente applicate. L'art.6 della Dir. 2001/14/CE dispone che le funzioni “essenziali” - consistenti nel potere di concedere, ai vari prestatori di servizi di trasporto ferroviario, il diritto di utilizzare la rete ferroviaria - vengano svolte da enti che non siano dipendenti, loro stessi, da imprese che erogano i medesimi servizi di trasporto. Infatti, la circostanza che l'ente titolare delle “funzioni essenziali” - che debbono essere esercitate in modo da far salva la concorrenza nell'ambito del mercato ferroviario - sia collegato con operatori esercenti un'attività economica relativa allo stesso mercato, comprometterebbe la neutralità del primo. La normativa italiana, al riguardo, attribuisce le “funzioni essenziali” alla “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A”, controllata dalla holding “Ferrovie dello Stato” che controlla, altresì, la società ferroviaria “Trenitalia”. Pertanto, l'ente titolare delle funzioni essenziali è controllato al 100% da un altro ente (la holding), il quale, in quanto controlla, sempre al 100%, un terzo ente prestatore di servizi di trasporto ferroviario, di fatto si identifica con quest'ultimo. Infatti, se da un punto di vista formale non è la holding ad esercitare l'attività economica (quest'ultima è infatti giuridicamente imputabile alla controllata “Trenitalia”), è indubitabile che, sotto il profilo sostanziale ed economico, è la stessa holding ad essere imprenditrice ferroviaria, attraverso il controllo al 100% della medesima “Trenitalia” (un controllo totalitario è un'identificazione). Quindi le “funzioni essenziali” sarebbero attribuite, in Italia, ad un ente (RFI s.p.a.) di fatto dipendente da un altro ente (la holding), il quale si immedesima in un'impresa di trasporto ferroviario. Pertanto, il titolare delle “funzioni essenziali” non opererebbe in condizioni di imparzialità. La Commissione, invero, non esclude in modo assoluto che una società “controllata” da una “holding” possa essere indipendente da quest'ultima, ma sottolinea che - in quanto, normalmente, sussiste una dipendenza - spetta all'Italia dimostrare l'esistenza di circostanze, peculiari al caso concreto, che dimostrino il contrario: fondamentale, in merito, sarebbe la prova (non ancora prodotta) dell'esistenza di prescrizioni normative o statutarie che, derogando alle comuni regole societarie, sottraessero alla società “holding” la possibilità, spettante quale socio di maggioranza, di revocare arbitrariamente gli amministratori della controllata titolare delle “funzioni essenziali”. Ove la “holding” fosse effettivamente spogliata di un tale potere, non potrebbe più agitare la minaccia della destituzione degli amministratori della controllata, per piegare i medesimi ai suoi dettami. Da ultimo, la Commissione rileva che l'“Autorità di regolamentazione”, che dovrebbe garantire il rispetto di tutte le prescrizioni anzidette, viene in concreta resa impotente dal fatto che l'ordinamento italiano non le consente di infliggere sanzioni pecuniarie ai trasgressori.

Stato della Procedura

Il 22/8/2011 è stato notificato un ricorso ai sensi dell'art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Per il superamento della procedura, l'Italia dovrebbe, tra l'altro, dotare l'Autorità di regolamentazione di un potere sanzionatorio pecuniario. Ne deriverebbe un aumento delle entrate statali.

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, procedendo, pertanto, 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 sarebbero stati 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 24/11/2010 è stata inviata una messa in mora complementare ai sensi dell'art. 258 del TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rilevano oneri finanziari in dipendenza della presente procedura.

Tutela dei Consumatori

PROCEDURE INFRAZIONE TUTELA DEI CONSUMATORI				
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario	Note
Scheda 1 2011/1078	Mancato recepimento della Direttiva 2011/17/UE che abroga le Direttive 71/317/CEE, 71/347/CEE, 71/349/CEE, 74/148/CEE, 75/33/CEE, 76/765/CEE, 76/766/CEE e 86/217/CEE del Consiglio relative alla metrologia	MM	No	Stadio invariato
Scheda 2 2009/2145	Non corretto recepimento della Direttiva 2002/65/CE concernente la commercializzazione a distanza dei servizi finanziari.	PM (Decisione di ricorso)	No	Stadio invariato

Scheda 1 - Tutela dei Consumatori

Procedura di infrazione n. 2011/1078 - ex art. 258 del TFUE.

“Mancata attuazione della Direttiva 2011/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2011, che abroga le Direttive 71/317/CEE, 71/347/CEE, 71/349/CEE, 74/148/CEE, 75/33/CEE, 76/765/CEE, 76/766/CEE e 86/217/CEE del Consiglio relative alla metrologia”.

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo Economico.

Violazione

La Commissione europea rileva la mancata trasposizione, nel diritto interno italiano, della Direttiva 2011/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2011, che abroga le Direttive 71/317/CEE, 71/347/CEE, 71/349/CEE, 74/148/CEE, 75/33/CEE, 76/765/CEE, 76/766/CEE e 86/217/CEE del Consiglio relative alla metrologia.

Ai sensi dell'art. 5 della stessa, gli Stati membri sono tenuti ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi necessari al recepimento dell'art. 1 della medesima nei rispettivi ordinamenti interni, entro la data 30 giugno 2011, dandone immediata comunicazione alla Commissione.

La Commissione, dal momento che la comunicazione suddetta non è stata ancora eseguita, ritiene che i provvedimenti attuativi, di cui sopra, non siano stati adottati.

Stato della Procedura

Il 29 settembre 2011 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/17/UE mediante il Decreto Legislativo n. 46 del 16 aprile 2012.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rileva un impatto finanziario a carico del bilancio dello Stato.

Scheda 2 - Tutela dei Consumatori**Procedura di infrazione n. 2009/2145 - ex art. 258 del TFUE.**

“Non corretto recepimento della Direttiva 2002/65/CE concernente la commercializzazione a distanza dei servizi finanziari”.

Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dello Sviluppo Economico.

Violazione

La Commissione europea sostiene che il Decreto Legislativo 2005/190, che recepisce la Direttiva 2002/65/CE sulla commercializzazione a distanza dei servizi finanziari, abbia introdotto delle indebite modifiche ad alcune norme contenute nella Direttiva stessa. In primo luogo, si rileva che l'art. 3, par. 1 della Direttiva – descrivendo il tipo di informazioni che, prima della stipula del contratto, debbono essere fornite dal fornitore al consumatore - stabilisce che il primo deve sempre rendere edotta la controparte in ordine, fra l'altro, all'identità del rappresentante del fornitore stesso, quando esso rappresentante risieda nello stesso Stato membro in cui risiede il consumatore. Per contro, l'art. 4 del Decreto stabilisce che il consumatore debba essere informato dell'identità del rappresentante solo se quest'ultimo è stabilito in Italia, e non anche in tutti gli altri casi in cui risieda in un altro Paese membro, pur nell'ipotesi in cui il consumatore risieda anch'egli in tale Paese. Sul punto, la Commissione rileva che le Autorità italiane, pur manifestando l'intenzione di modificare la normativa contestata, non si sono ancora attivate. In secondo luogo, la Direttiva esclude il diritto di recesso (ammesso in via generale entro il termine di 15 gg. dalla stipula del contratto), nel caso in cui il contratto finanziario “abbia avuto esecuzione” da ambo le parti. Al riguardo il suddetto Decreto di attuazione, con riferimento al contratto finanziario di assicurazione per danni da autoveicoli e natanti, avrebbe previsto un'esclusione del diritto di recesso nel caso in cui, anche se non fossero ancora decorsi i quindici giorni, si fosse già verificato l'evento dannoso, dovendosi considerare, tale circostanza, come un'ipotesi di “esecuzione” del contratto. In merito la Commissione precisa che la circostanza, per cui l'evento assicurato si sia verificato una volta sola, non sarebbe sufficiente ad integrare una piena esecuzione del contratto (a tal uopo si richiederebbero più eventi dannosi), per cui la norma italiana dilaterrebbe, rispetto alla Direttiva, l'ambito di esclusione del diritto di recesso. Le Autorità italiane hanno replicato che, ove nel caso di specie il diritto di recesso fosse ammesso e, pertanto, si consentisse all'assicurato di esercitare il recesso stesso dopo la verifica del sinistro, questi potrebbe ottenere la liquidazione “in toto” dell'indennizzo, pur avendo pagato, in ragione della breve durata del rapporto, una frazione di premio assai modesta. In risposta, la Commissione precisa che, per la Direttiva, il recesso ha effetto retroattivo, per cui ciascuna parte deve rimborsare, all'altra, tutto quanto ottenuto da quest'ultima in base all'esecuzione del contratto. Ne deriva che l'impresa rimborserà al consumatore la piccola frazione di premio ricevuta, mentre il consumatore non potrà pretendere, né trattenere se lo ha già ricevuto, l'indennizzo per l'evento dannoso. L'ultima censura della Commissione verte sul fatto per cui, laddove l'art. 7 della Direttiva fissa in 30 giorni il termine concesso ad entrambe le parti, dopo il recesso, per restituire all'altra tutto quanto ricevuto in base al contratto, la norma italiana decurta tale termine a 15 giorni.

Stato della Procedura

Il 3/6/2010 è stato inviato un parere motivato ex art. 258 TFUE.

Impatto finanziario nel breve/medio periodo

Non si rileva un impatto finanziario a carico del bilancio dello Stato.

PAGINA BIANCA

PARTE III

SCHEDE ANALITICHE DEI RINVII

PREGIUDIZIALI

PER SETTORE

PAGINA BIANCA

Ambiente

RINVII PREGIUDIZIALI AMBIENTE			
Numero	Oggetto	Stadio	Impatto Finanziario
Scheda 1 da C-128/09 a C-131/09, da C-134/09 a C-135/09	Valutazione dell'impatto ambientale di progetti – Direttiva 85/337/CEE – Ambito di applicazione – Nozione di “atto legislativo nazionale specifico” – Convenzione di Aarhus – Accesso alla giustizia in materia ambientale – Portata del diritto di ricorso contro un atto legislativo	sentenza	No
Scheda 2 C-405/10	Tutela dell'ambiente – Regolamenti (CE) n. 1013/2006 e n. 1418/2007 – Controllo delle spedizioni di rifiuti – Divieto di esportazione in Libano di catalizzatori esausti	sentenza	No

Scheda 1 – Ambiente**Rinvio pregiudiziale n. C- 128/09- ex art. 267 del TFUE****“Valutazione dell’impatto ambientale di progetti”****Amministrazione/Dipartimento di competenza: Ministero dell’Ambiente.****Violazione**

Si richiede alla Corte UE, da parte del Consiglio di Stato belga, di interpretare gli artt. 6 e 9 della Convenzione di Aarhus del 25/6/1998 approvata dalla CE con decisione n. 370/2005, nonché gli artt. 1, 5-8 e 10 bis della Direttiva 85/337/CEE. La Convenzione di Aarhus disciplina in generale le forme di intervento del pubblico, relativamente agli atti delle pubbliche Autorità dotati di rilevante impatto ambientale, sia in sede di adozione degli atti stessi sia in sede di sindacato successivo sui medesimi. In particolare, le sopra menzionate disposizioni della Convenzione di Aarhus stabiliscono che i soggetti, che siano titolari di interessi legittimi ovvero di diritti soggettivi, possono ricorrere, di fronte ad appositi organi giurisdizionali che è cura degli stessi Stati membri istituire alla bisogna, per sindacare la legittimità di atti od omissioni che si presume abbiano violato le norme contenute nella medesima Convenzione. L’art. 1, n. 5, tuttavia, sottrae a tale sindacato gli atti “specifici” di natura legislativa nazionale che adottano, “nei dettagli”, un progetto che incide in modo rilevante sul contesto ambientale. Si chiede pertanto alla Corte di precisare il contenuto di quest’ultima categoria di atti, nonché di chiarire se possano qualificarsi come tali e, pertanto, essere esclusi dal controllo giurisdizionale sopra indicato, i provvedimenti adottati dalle Autorità belghe come di seguito. Nel caso di specie, dunque, si era verificato che alcune concessioni - con le quali l’Amministrazione belga aveva affidato i lavori di ampliamento di strutture aeroportuali o di linee ferroviarie - erano state recepite in atti approvati dal Parlamento (e, quindi, rivestiti di natura legislativa), che aveva ravvisato in esse “imperativi interessi generali”. La questione sottoposta al giudice UE era, quindi, se tali atti, avendo assunta una legislativa e non amministrativa, rientrassero nell’eccezione di cui al suddetto art. 1, n. 5. In proposito, la Corte ha affermato che gli atti riconducibili a detta eccezione devono presentare due requisiti: 1) l’atto medesimo deve approvare il progetto dettagliatamente, e non recepire “de plano” i contenuti di un previo provvedimento amministrativo. Pertanto, il progetto deve risultare, nei suoi particolari, discusso e approvato nell’ambito di un vero e proprio iter legislativo; 2) in secondo luogo, l’intervento del legislatore nazionale deve garantire, in ogni caso, il raggiungimento degli scopi di cui alla sopra menzionata Direttiva 85/337/CEE, la quale, agli articoli citati sopra, sottopone i progetti pubblici o privati, suscettibili di influire sull’ambiente, ad una procedura di valutazione dell’impatto ambientale, prima di essere autorizzati dalle competenti Autorità. Quindi, occorre che durante l’iter legislativo siano state rispettate le procedure volte a garantire un’esauriente istruttoria - grazie anche alle informazioni fornite dal committente dell’opera e dal pubblico intervenuto - in relazione alle implicazioni ambientali del progetto, nonché alle misure atte a neutralizzare o attenuare il danno ambientale eventualmente collegato al progetto stesso. Pertanto, ove ad un atto legislativo facciano difetto i due requisiti in precedenza descritti (come nel caso di specie, in cui il legislatore recepisce supinamente - senza discuterlo e senza applicarvi la procedura di valutazione di impatto ambientale - un atto emanato da altri), lo stesso non potrà ricadere nel suddetto ambito di esenzione dallo scrutinio giurisdizionale.

Stato della Procedura**Il 18 ottobre 2011 la Corte di Giustizia ha deciso il rinvio pregiudiziale C-128/09 (267 TFUE)****Impatto finanziario nel breve/medio periodo****Non emergono, al momento, oneri finanziari per il bilancio dello Stato.**