

## Trasporti

| PROCEDURE INFRAZIONE<br>TRASPORTI |                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |        |                        |                                      |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------------|--------------------------------------|
| Numero                            | Oggetto                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Stadio | Impatto<br>Finanziario | Note                                 |
| <b>Scheda 1</b><br>2012/0237      | Mancato recepimento della Direttiva 2011/15/UE della Commissione recante modifica della Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell'informazione                                       | MM     | No                     | Nuova procedura                      |
| <b>Scheda 2</b><br>2012/0197      | Mancato recepimento della Direttiva 2010/10/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto                                                  | MM     | No                     | Stadio invariato                     |
| <b>Scheda 3</b><br>2012/0082      | Mancato recepimento della Direttiva 2010/68/UE della Commissione del 22 ottobre 2010 recante modifica della Direttiva 96/98/CE relativa all'equipaggiamento marittimo                                                                                                                                | PM     | No                     | Variazione di stadio<br>(da MM a PM) |
| <b>Scheda 4</b><br>2012/0078      | Mancato recepimento della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa all'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi                                                                                                                           | MM     | No                     | Stadio invariato                     |
| <b>Scheda 5</b><br>2011/1150      | Mancata attuazione della Direttiva 2010/62/UE della Commissione, dell' 8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le Direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e | MM     | No                     | Stadio invariato                     |

| PROCEDURE INFRAZIONE<br>TRASPORTI |                                                                                                                                                              |                |                        |                                       |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------|---------------------------------------|
| Numero                            | Oggetto                                                                                                                                                      | Stadio         | Impatto<br>Finanziario | Note                                  |
|                                   | 2009/144/CE relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali                                                                                      |                |                        |                                       |
| <b>Scheda 6</b><br>2011/0851      | Mancata attuazione della Direttiva 2010/36/UE che modifica la Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri | PM             | No                     | Stadio invariato                      |
| <b>Scheda 7</b><br>2008/4387      | Normativa italiana sulle tasse portuali nel trasporto marittimo di cabotaggio.                                                                               | PM             | Sì                     | Stadio invariato                      |
| <b>Scheda 8</b><br>2008/2097      | Non corretta trasposizione delle Direttive del primo pacchetto ferroviario                                                                                   | RC<br>(369/11) | Si                     | Stadio invariato                      |
| <b>Scheda 9</b><br>2007/4609      | Affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo al Gruppo Tirrenia                                                                                           | PM             | No                     | Variazione di stadio<br>(da MMC a PM) |

**Scheda 1 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0237 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2011/15/UE della Commissione recante modifica della Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell’informazione”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione, nell’ambito dell’ordinamento italiano, della Direttiva 2011/15/UE della Commissione, recante modifica della Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all’istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e dell’informazione.

Ai sensi dell’art. 2 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro dodici (12) mesi decorrenti dalla sua entrata in vigore, quindi dalla data del 16 marzo 2011, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni, eccezion fatta per i pescherecci, per i quali opera il termine di recepimento di cui all’art. 2, paragrafo 1, della Direttiva 2009/17/CE. Gli stessi Stati membri comunicano tali misure di recepimento 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 maggio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2011/15/UE, in oggetto, mediante Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emesso il 23 luglio 2012.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 2 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0197 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/10/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione, nell’ambito dell’ordinamento italiano, della Direttiva 2010/10/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

Ai sensi dell’art. 18 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 27 febbraio 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 21 marzo 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 3 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0082 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2010/68/UE della Commissione del 22 ottobre 2010 recante modifica della Direttiva 96/98/CE relativa all'equipaggiamento marittimo”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2010/68/UE della Commissione del 22 ottobre 2010, recante modifica della Direttiva 96/98/CE relativa all'equipaggiamento marittimo.

Ai sensi dell'art. 3 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 10 dicembre 2011, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell'ambito dei rispettivi ordinamenti interni. Essi comunicano immediatamente tali misure alla Commissione.

La Commissione, non avendo ancora ricevuto dal Governo italiano, al momento dell'invio del parere motivato, alcuna comunicazione in ordine ai provvedimenti attuativi sopra menzionati, ha ritenuto di conseguenza che gli stessi non fossero stati ancora emanati, per cui la Direttiva in questione non sarebbe stata ancora trasposta nell'ambito del diritto nazionale italiano.

**Stato della Procedura**

Il 31 maggio 2012 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/68/UE mediante il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 aprile 2012.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.



**Scheda 4 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2012/0078 ex art. 258 del TFUE**

“Mancato recepimento della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativa all’assicurazione degli armatori per i crediti marittimi”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, relativa all’assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

Ai sensi dell’art. 9 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 1° gennaio 2012, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 25 gennaio 2012 è stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2009/20/CE mediante il Decreto Legislativo 28 giugno 2012, n. 111.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 5 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2011/1150 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2010/62/UE della Commissione, dell’8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le Direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all’omologazione dei trattori agricoli o forestali”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2010/62/UE della Commissione, dell’8 settembre 2010, che modifica, allo scopo di adeguare le rispettive disposizioni tecniche, le Direttive del Consiglio 80/720/CEE e 86/297/CEE e le Direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2003/37/CE, 2009/60/CE e 2009/144/CE relative all’omologazione dei trattori agricoli o forestali.

Ai sensi dell’art. 7 della stessa, gli Stati membri sono obbligati, entro il 29 settembre 2011, ad adottare tutti i provvedimenti legislativi, regolamentari e amministrativi idonei al recepimento della medesima nell’ambito dei rispettivi ordinamenti interni. 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 stata inviata una messa in mora ai sensi dell’art. 258 del TFUE. Si precisa che le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Dir. 2010/62/UE mediante il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20 febbraio 2012.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.

**Scheda 6 – Trasporti****Procedura di infrazione n. 2011/0851 - ex art. 258 del TFUE**

“Mancata attuazione della Direttiva 2010/36/UE che modifica la Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri”

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

**Violazione**

La Commissione europea rileva la mancata attuazione della Direttiva 2010/36/UE che modifica la Direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Ai sensi dell'art. 2 della stessa, gli Stati membri sono obbligati - entro due mesi dall'entrata in vigore della medesima a livello normativo europeo e, quindi, entro 12 mesi dal 29 giugno 2010 ovvero entro il 29 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 24 novembre 2011 è stato inviato un parere motivato ai sensi dell'art. 258 del TFUE. Le Autorità italiane hanno dato attuazione alla Direttiva 2010/36/UE mediante il Decreto Legislativo 5 giugno 2012, n. 93.

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

Dalla presente procedura non derivano oneri finanziari.



**Scheda 7 – 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 – Dipartimento delle Finanze.

**Violazione**

La Commissione europea rileva che la normativa italiana, in materia di tasse portuali, sia incompatibile con il principio della “libera prestazione dei servizi”. Quest’ultimo trova riconoscimento nell’art. 49 del Trattato CE, nonchè, 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 Decreto del Presidente della Repubblica n. 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 suddetto 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**

Il 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 8 – 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 – Dipartimento del Tesoro.

**Violazione**

La Commissione europea rileva che le Direttive n.ri 91/440/CEE e 2001/14/CE, relative alla liberalizzazione del settore dei servizi di trasporto ferroviario, non sono state correttamente applicate. L'art.6 della sopra menzionata 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” - l'esercizio delle quali deve garantire la “concorrenza” nel mercato ferroviario - sia collegato con operatori esercenti un'attività economica relativa allo stesso mercato, comprometterebbe la neutralità dello stesso ente. 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 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 9 – 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, che 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 dell'erogazione del servizio di trasporto marittimo, in favore di imprese private, a condizione che gli affidamenti stessi vengano effettuati in base a regole non discriminatorie, senza privilegiare, quindi, gli armatori nazionali rispetto a quelli degli altri Stati dell'Unione europea. Ove, infatti, detti contratti fossero attribuiti tramite applicazione di un trattamento di favore nei confronti dei candidati “domestici”, a scapito di quelli transfrontalieri, verrebbe lesa la libertà di questi ultimi di fornire, a pari condizioni con i primi, i loro servizi nello Stato in cui ha luogo l'affidamento stesso. Pertanto, la legislazione unionale dispone che, normalmente, gli affidamenti di servizi pubblici, da parte delle P.A. degli Stati 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. Con specifico 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 una pubblica gara. Scadute tali Convenzioni il 31/12/08, la prassi di riaffidamento del servizio in questione si sarebbe dovuta informare a regole non discriminatorie per gli operatori transfrontalieri, quindi avrebbe dovuto assumere la forma di una pubblica gara. Per converso, risulta che le convenzioni in oggetto, già scadute, siano state automaticamente prorogate prima dall'art. 1, comma 999, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (senza indicazione della scadenza della proroga) e, da ultimo, dall'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 alcuna procedura di riaffidamento di “pubblica evidenza”. Pertanto, la Commissione ha ritenuto la situazione italiana incompatibile con il predetto art. 4 e, più in generale, con il principio della “libera prestazione dei servizi”.

**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 in dipendenza della presente procedura.

PAGINA BIANCA

## **PARTE III**

### **SCHEDE ANALITICHE DEI RINVII**

#### **PREGIUDIZIALI**

#### **PER SETTORE**



PAGINA BIANCA

## Concorrenza e aiuti di Stato

| RINVII PREGIUDIZIALI<br>CONCORRENZA E AIUTI DI STATO |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |          |                        |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------------------|
| Numero                                               | Oggetto                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Stadio   | Impatto<br>Finanziario |
| <b>Scheda 1</b><br>C- 461/10                         | Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 15 marzo 2006, 2006/24/CE. Conservazione di dati generati o trattati nell'ambito della fornitura di servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico o di reti pubbliche di comunicazione. Art. 8 della Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 29 aprile 2004, 2004/18/CE. Diritti di proprietà intellettuale. Violazione del diritto d'autore. | sentenza | No                     |

**Scheda 1 – Concorrenza e aiuti di Stato****Rinvio pregiudiziale n. C- 461/10** - ex art. 267 del TFUE

"Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 15 marzo 2006, 2006/24/CE"

**Amministrazione/Dipartimento di competenza:** Ministero dello Sviluppo Economico**Violazione**

Un giudice svedese chiede alla Corte UE di interpretare l'art. 8 della Direttiva 2004/48/CE e gli articoli 3-5 e 11 della Direttiva 2006/24/CE. Il predetto art. 8 tutela il "diritto d'autore" contro le violazioni perpetrate mediante le attività di comunicazione elettronica, come la diffusione di "files" su Internet. Tale diritto attribuisce, all'autore di opere artistiche e dell'ingegno, la facoltà esclusiva, fra l'altro, di "riprodurre" e "mettere a disposizione del pubblico" l'opera costituente oggetto del diritto stesso. Pertanto la diffusione su Internet dell'opera medesima, senza il consenso dell'autore, costituisce una lesione di detto diritto. Quindi, l'art. 8 stabilisce che, nell'ambito di un giudizio in materia di violazione del diritto di autore, il giudice possa, su richiesta "giustificata e proporzionata" del titolare di esso diritto, ordinare - ai soggetti che abbiano fornito i mezzi per la violazione - di rendere noti i dati identificativi della persona autrice dell'illecito. Le succitate disposizioni della Direttiva 2006/24/CE, invece, tutelano l'interesse alla riservatezza, sui propri dati identificativi, dei soggetti che scambiano comunicazioni avvalendosi di reti di trasmissione elettronica quali Internet. Infatti, ai gestori di servizi di trasmissione elettronica viene addossato un obbligo di segretezza sui dati relativi ai loro clienti: tuttavia, ove la conoscenza dei dati in oggetto si renda necessaria ai fini del perseguimento di "gravi reati", il prestatore del servizio di trasmissione elettronica può essere tenuto a rivelarli all'Autorità pubblica ed esclusivamente ad essa. Di fronte ad un giudice svedese, pendeva una causa intentata da alcune case editrici, che lamentavano la lesione del loro diritto di autore su alcuni audio-libri, il cui contenuto era stato diffuso su Internet senza il loro consenso. La legislazione svedese consentiva che il giudice ordinasse, al gestore Internet sulla cui rete era avvenuta la trasmissione, di rivelare, ai privati che agivano in giudizio, i dati identificativi del soggetto trasmittente. A tal riguardo, si chiedeva alla Corte se tale normativa nazionale - ove riconosceva anche ad un privato, oltre che all'Autorità pubblica, il diritto all'accesso ai dati di cui sopra - fosse incompatibile con la Dir.2006/24/CE, sopra riportata. La Corte, in primo luogo, ha chiarito che la sfera di applicazione della Direttiva in questione è estremamente circoscritta: nella fattispecie, la presente Direttiva non si applicherebbe, proprio in quanto l'istanza alla conoscenza dei dati sensibili non viene proposta da un soggetto pubblico, ma da un privato. Alla fattispecie concreta dovrebbe applicarsi, per converso, la diversa Direttiva n. 2002/58/CE. L'art. 15 della stessa, infatti, abbraccia anche la fattispecie in oggetto, dal momento che consente in generale, senza ulteriori specificazioni (quindi anche ai privati), di chiedere di venire a conoscenza dei predetti dati, ove si controverta di un illecito consumato attraverso i sistemi di comunicazione elettronica. Pertanto la sopra indicata normativa nazionale svedese risulta, alla luce di tale art. 15 della Dir. 2002/58/CE, compatibile con il diritto UE. Sempre che - come stabilito dall'art. 8 della Dir. 2004/48/CE - il giudice abbia valutato la richiesta in oggetto come "giustificata" e "proporzionata" (vedi sopra), cioè abbia attentamente ponderato, con riguardo alle particolarità del caso concreto, tutti gli interessi in gioco.

**Stato della Procedura**

Il 19 aprile 2012 la Corte di Giustizia ha deciso il rinvio C - 461/10 (art. 267 TFUE)

**Impatto finanziario nel breve/medio periodo**

La presente sentenza non produce effetti finanziari sul bilancio pubblico.