

**Articoli di particolare interesse:**

- Sanzioni amministrative per violazione dell'art. 83 *bis*. Il Ministero prende posizione: è competente ad irrogare la Motorizzazione civile

- Condannato in proprio l'agente del vettore marittimo a seguito della perdita della merce trasportata

**Notizie singole:**

Sanzioni amministrative per violazione dell'art. 83 *bis*. Il Ministero prende posizione: è competente ad irrogare la Motorizzazione civile 1

Condannato in proprio l'agente del vettore marittimo a seguito della perdita della merce trasportata 2

Tassi di mora e tasso soglia: la linea interpretativa della Sezione VI Civile del Tribunale di Milano 3

How to do business in Albania 4

How to do business in the Russian Federation 5

News ed eventi 6

**Recommended by The Legal 500 EMEA 2012**



**FOCUS COSTI MINIMI**

**SANZIONI AMMINISTRATIVE PER VIOLAZIONE DELL'ART. 83 *BIS*. IL MINISTERO PRENDE POSIZIONE: È COMPETENTE AD IRROGARLE LA MOTORIZZAZIONE CIVILE**



La materia dei costi minimi è in continua evoluzione.

Nonostante le sollevate questioni di illegittimità costituzionale e incompatibilità con l'ordinamento comunitario siano ancora al vaglio dei Giudici competenti, il Ministero dei Trasporti prosegue ad elaborare mensilmente le proprie determinazioni per la quantificazione dei costi minimi di legge.

A conferma della attuale coerenza della normativa è stata emessa di recente anche la circolare ministeriale n. 3 del 10/01/2014, con cui è stata definita la disciplina inerente l'applicazione del

regime sanzionatorio, di cui al comma 14 dell'art. 83 *bis*. D.Lgs. 112/2008.

Con tale provvedimento è stata infatti attribuita agli uffici periferici della Motorizzazione Civile la competenza ad irrogare dette sanzioni.

A garanzia e tutela della corretta applicazione della normativa in parola, il comma 14 dell'art. 83 *bis* prevede, in caso di violazione dei commi 7, 8 e 9 nonché 13 e 13 *bis*, a carico delle imprese inadempienti, una sanzione amministrativa pecuniaria stabilita "ad hoc". Stando a quanto stabilito del D.L. n. 95 del 2012, conv. e modificato dalla L. n. 135 del 2012, è compito dei Comandi provinciali della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Entrate, in occasione dei controlli ordinari e straordinari effettuati presso le imprese di autotrasporto, accertare, contestare ed espletare la relativa attività istruttoria in merito alle violazioni del comma

14 dell'art. 83 *bis* ed, a seguito alla recente Direttiva Ministeriale, sarà l'organizzazione periferica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il soggetto competente ad irrogare la sanzione.

Avverso tale provvedimento amministrativo sanzionatorio saranno esperibili, entro i termini di legge, gli ordinari rimedi giurisdizionali previsti dall'ordinamento.

Il recente intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle sanzioni amministrative non può che essere rappresentativo dell'intenzione e della volontà del governo di voler potenziare e incrementare lo stretto collegamento già esistente fra le esigenze di sicurezza stradale e sociale e la necessità di copertura dei costi minimi di esercizio delle imprese di autotrasporto. (A cura dell'Ufficio di Bologna – Dott. Federico Tassinari – 051 2750020)

## News dalle corti: diritto dei trasporti

### Condannato in proprio l'agente del vettore marittimo a seguito della perdita della merce trasportata



*Nel caso in cui l'agente del vettore non spenda tale qualità e dalla polizza non risultino elementi sufficienti ad individuare il vettore per il quale la polizza è stata rilasciata dall'agente, quest'ultimo assume una responsabilità diretta.*

Con sentenza del 24 febbraio 2014 il Tribunale di Brescia ha condannato una società di assicurazioni e uno spedizioniere, assistito dallo Studio, a risarcire il danno patito dall'avente diritto alla riconsegna di un trasporto da Brescia ad Alessandria d'Egitto per la perdita della merce trasportata. Il Giudice adito ha altresì condannato in proprio – e qui sta la peculiarità della sentenza in esame – l'agente del vettore marittimo a tenere manlevato lo spedizioniere, per quanto questi è stato condannato a pagare all'attore. La vertenza, in modo particolare, originava da un trasporto multimodale, dall'Italia all'Egitto, affidato dalla mittente alla società di spedizioni assistita dallo Studio. Quest'ultima si era rivolta ad un'agenzia marittima (poi condannata in manleva) per l'esecuzione della tratta marittima. Per la prima tratta di trasporto, le merci venivano affidate ad un vettore terrestre che le caricava in un container tradotto poi presso il centro di smistamento del vettore stesso. A quel punto la merce veniva consolidata assieme ad altre merci e caricata su un secondo container, affidato al vettore marittimo. Giunto a destino presso il porto di Alessandria il container veniva aperto e veniva riscontrata la sparizione di parte del carico inviato da Brescia. L'avente diritto alla riconsegna conveniva allora in giudizio lo spedizioniere (affermando avesse assunto la veste di spedizioniere-vettore) e l'impresa che aveva assicurato il rischio di

danni alle merci, onde sentirli condannare al pagamento del valore della merce smarrita.

Lo spedizioniere, a sua volta, chiamava in giudizio l'agenzia marittima allo scopo di essere tenuta manlevata, da quest'ultima, per le somme che essa fosse eventualmente condannata a pagare all'attrice.

Occorre segnalare che nel corso della fase stragiudiziale, precedente all'incardinazione della lite innanzi al Tribunale di Brescia, l'agente marittimo aveva rimarcato la propria qualità di mero rappresentante di un vettore marittimo singaporegno.

In effetti tale circostanza pareva trovare riscontro nella polizza di carico emessa dall'agenzia in qualità di agente del vettore marittimo.

Tuttavia il Tribunale, seppur implicitamente, ha ritenuto che l'agente, nonostante la spendita di una mera veste raccomandatoria, dovesse essere condannato in proprio, sulla scorta di alcune considerazioni al riguardo espresse dallo spedizioniere, ossia che l'agenzia marittima aveva accettato l'incarico senza alcuna "contemplatio domini", che la polizza di carico non forniva dati sufficienti ad individuare il vettore per il quale l'agente aveva rilasciato la polizza, che l'unico soggetto compiutamente identificato nella polizza era appunto l'agente e che i reclami indirizzati all'agenzia marittima, nella fase stragiudiziale, erano state da

quest'ultima respinti in nome proprio.

In tal guisa il Tribunale si è allineato a quella – è invero piuttosto esigua – giurisprudenza, che, nel caso in cui l'agente del vettore non spenda tale qualità e dalla polizza di carico non risultino elementi sufficienti ad individuare il vettore per il quale la polizza è stata rilasciata dall'agente, assegna a quest'ultimo una responsabilità diretta (in questo senso, ad esempio, Cass. 4213/57), condannando così l'agente marittimo in proprio a risarcire il danno.

Non scevra di interesse appare poi la sentenza, laddove si allinea, con riguardo alla questione se al trasporto multimodale vada applicato il codice civile -secondo il principio dell'assorbimento (propugnato da ultimo da Cass. 21525/04)-, ovvero la normativa che regola la tratta in cui si è verificato il sinistro -secondo il principio del frazionamento (fatto da ultimo proprio da Cass. 13253/06)- al primo di tali orientamenti. Per l'effetto la decisione ha regolato il tema della prescrizione secondo le norme del codice civile, in luogo delle più restrittive disposizioni contenute al riguardo nella Convenzione di Bruxelles del 1924, ed altrettanto ha fatto con riguardo alla disciplina della responsabilità vettoriale e della relativa limitazione.

(A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Alberto Pasino – 040 7600281)

## News dalle Corti: Diritto bancario

### Tassi di mora e tasso soglia: la linea interpretativa della Sezione VI Civile del Tribunale di Milano

Il dibattito in merito alle anomalie bancarie è stato negli ultimi tempi molto acceso. Il contenzioso ha subito un notevole incremento sull'onda di un'interpretazione innovativa della sentenza della Cassazione del 9.1.13, n. 350. La Corte afferma che *"parte ricorrente aveva specificamente censurato il calcolo del tasso pattuito in raffronto con il tasso soglia senza tenere conto della maggiorazione di tre punti a titolo di mora, laddove, invece, ai fini dell'applicazione dell'art. 644 c.p., e dell'art. 1815 c.c., 2 co., si intendono usurari gli interessi che superano il limite stabilito dalla legge nel momento in cui essi sono promessi o comunque convenuti, a qualunque titolo, quindi anche a titolo di interessi moratori"*. Molti interpreti hanno ritenuto che detta pronuncia abbia statuito, in maniera espressa, che i **mutui bancari** (ma anche i contratti di leasing) possano ritenersi usurari ove **la sommatoria** tra gli **interessi contrattuali** e gli **interessi di mora** sia superiore al tasso soglia previsto, alla data della stipula del contratto, per quel tipo di operazione. In tutti i contratti di mutuo o di leasing è, in effetti, previsto il rimborso del capitale dato a prestito con rate predefinite, comprensive di una quota di capitale ed una quota di interessi c.d. corrispettivi; per il caso di ritardo nel pagamento delle rate alle scadenze pattuite vengono, inoltre, di norma pattuiti degli interessi di mora, il cui tasso è sempre superiore al tasso degli interessi corrispettivi.

La circostanza che anche il tasso di mora debba essere pattuito nei limiti del tasso soglia d'usura è dato ormai confermato tanto dalle fonti normative (art. 1 D.I. 394/200, art. 1224 c.c.), quanto dalla giurisprudenza (C. Cost. 6.2.2009); peraltro anche le circolari della Banca d'Italia hanno chiarito che *"anche gli interessi di mora sono soggetti alla normativa antiusura"* (nota 3.7.2013). Sul tema della rilevanza degli interessi di mora ai fini del superamento della soglia d'usura si è espressa, di recente, con un'analitica relazione del 6.2.2014, la Sezione VI Civile del Tribunale di Milano. Il Tribunale si sofferma sul contenuto ermeneutico della sentenza 350/2013, ritenendo non condivisibile l'interpretazione di quanti sostengono che detta pronuncia affermi che l'usurarietà nei contratti di mutuo si accerti **sommando** il tasso contrattuale con il tasso di mora. La VI Sezione Civile ha sottolineato come le conclusioni a cui è giunta la Corte erano strettamente concernenti la vicenda sottoposta al suo vaglio ove, effettivamente, il tasso di mora si ricavava aumentando di 3 punti percentuali il tasso corrispettivo del 10,50% e discendeva un tasso di mora del 13,50% superiore rispetto al tasso soglia del periodo, pari al 12,43%. Il Tribunale di Milano ha inoltre aggiunto che il cumulo di tasso corrispettivo e di mora potrebbe rilevare **unicamente in remote ipotesi** in cui al mutuatario inadempiente vengano

applicati interessi il cui conteggio complessivo, rapportato alla quota capitale, esprima una percentuale superiore al tasso soglia. Ed ancora, il Tribunale fornisce ulteriori linee guida. In primo luogo, il Tribunale meneghino ha affermato che incombe a chi denuncia la pattuizione di tassi di mora usurari allegare i tassi soglia di riferimento ed i conteggi da cui si evinca il superamento del tasso soglia. Inoltre, il Tribunale ritiene che quant'anche sia convenuto un tasso moratorio superiore al tasso soglia, consegua unicamente la dichiarazione di nullità di detta pattuizione ex art. 1815, 2° co., c.c., ovvero non saranno dovuti interessi di mora, mentre continueranno ad essere dovuti gli interessi corrispettivi se pattuiti entro la soglia. Da ultimo, ritiene il Tribunale che nei casi di usura sopravvenuta possa unicamente essere disposto un riconteggio sulla base di un tasso moratorio pari al tasso soglia. Alla luce di quanto esposto, la tesi secondo cui vi sarebbe usura del tasso di interesse dei mutui laddove venga superata la soglia sommando tasso contrattuale e tasso di mora, pare essere destinata a non trovare accoglimento da parte del Tribunale di Milano. L'introduzione, avanti al Tribunale di Milano, di giudizi fondati su detta tesi interpretativa si ritiene pertanto sconsigliato presentando elevati rischi di soccombenza.

(A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Francesca Greblo – 040 7600281)



*Il cumulo di tasso corrispettivo e di mora rilevarebbe unicamente nell'ipotesi in cui al contraente inadempiente vengano applicati interessi il cui conteggio complessivo, rapportato alla quota capitale, esprima una percentuale superiore al tasso soglia.*

## How to do business in Albania



### Grandi opere, infrastrutture e trasporti: nuove opportunità e zone d'investimento



*Il contributo finanziario complessivo italiano in Albania per le infrastrutture e i trasporti ammonta ad oltre 84 milioni di euro.*

Negli ultimi anni, l'Albania ha saputo compiere significativi progressi verso un'economia di mercato moderna rivelandosi un Paese sufficientemente stabile a livello macroeconomico e con forti potenzialità di crescita.

L'Italia, primo partner commerciale dell'Albania, è altresì il primo investitore straniero con circa 400 aziende italiane o italo-albanesi attive sul territorio. Tra i settori d'interesse, in particolare, ricordiamo quello delle infrastrutture e trasporti, dove il contributo finanziario complessivo italiano ammonta ad oltre 84 milioni di euro (Dati – Ministero Affari Esteri).

Numerose sono le iniziative per lo sviluppo del settore stradale albanese. L'impegno italiano si è concentrato sul potenziamento della direttrice Grecia-Montenegro, dove è stata finanziata la costruzione del tratto stradale Scutari - Hani Hotit (Albania nord-occidentale - confine tra Albania e Montenegro), lungo circa 35 km.

Il relativo tratto extraurbano è stato completato nel 2013 con un contributo italiano di 21.7 milioni di

euro.

Tale segmento stradale è principalmente volto a favorire lo sviluppo della regione di Scutari nonché ad agevolare i contatti con il Montenegro.

Migliorando la viabilità dell'area nord-occidentale del Paese e permettendo un rapido collegamento tra i due Stati, l'iniziativa mira non solo a facilitare i viaggiatori, ma soprattutto ad agevolare le imprese interessate allo sviluppo di rapporti commerciali nei mercati balcanici.

A tutt'oggi, una delle priorità rimane, senza dubbio, la realizzazione del Corridoio Europeo VIII, importante via di scambio commerciale e canale di collegamento tra Caucaso ed Europa occidentale.

Il progetto, per la cui attuazione saranno necessarie, negli anni a venire, ingenti risorse economiche, è una delle dieci vie di comunicazione intermodali paneuropee, volta a collegare l'Italia alla Turchia attraversando l'Europa sud-orientale (Albania, Bulgaria, ex Repubblica Jugoslava di Macedonia e Grecia).

Il compimento di tale opera, a cui il nostro Paese contribuisce me-

dante la costruzione del tratto stradale Lushnje-Fier e la supervisione dei lavori per i due tratti contigui Lushnje-Fier e Fier-Valona (Albania centro-occidentale), è sicuramente d'importanza strategica in quanto "esempio di cooperazione regionale su vasta scala volta ad unire gli Stati membri dell'UE, paesi candidati e altri paesi dell'Europa sud-orientale" (Conferenza Paneuropea – Bruxelles 2002).

Infine, la Cooperazione Italiana finanzia con 2.1 milioni di euro una "Project facility per studi di fattibilità e progettazione di livello definitivo nel settore delle infrastrutture", volta ad accompagnare il completamento degli interventi infrastrutturali al fine di dotare l'Albania di un sistema di comunicazione e di trasporto moderno, efficiente e in grado di incentivare la collaborazione tra le imprese italiane e locali, raddoppiando gli investimenti in loco.

(A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Massimiliano Musi, Dott. Linda Tontodonati – 051 2750020)

## How to do business in the Russian Federation



### La costituzione di *rep-offices*, filiali e società partecipate nella Federazione Russa

Dopo aver segnalato nello scorso numero alcune delle opportunità che il mercato russo offre agli investitori stranieri, in questo numero forniremo una rapida disamina delle modalità con cui gli imprenditori e le società straniere possono accedere al mercato russo tramite la costituzione di *rep-offices*, filiali, oppure partecipando direttamente in società russe.

Il *rep-office* (представительство) si presenta come una divisione priva di personalità giuridica dell'impresa straniera in Russia.

L'ufficio di rappresentanza deve essere registrato presso i competenti organi federali e, in base a quanto previsto dalle risoluzioni del Governo russo nn. 655/1994 e 1034/1998, la registrazione va accompagnata dall'accREDITAMENTO del *rep-office* presso il Ministero della Giustizia. L'accREDITAMENTO, che consente anche di godere di alcune agevolazioni, quali l'esenzione dal pagamento dell'IVA per le spese di affitto dei locali d'ufficio, può avere una durata di uno o due anni (prorogabili sino a tre), decorsi i quali sarà necessario rinnovare l'accREDITAMENTO. La legge russa, peraltro, riconosce la possibilità a più imprese straniere di accordarsi per l'utilizzo congiunto di un singolo ufficio di rappresentanza accREDITATO.

Rispetto alle altre forme organizzative citate, l'ufficio di rappresentanza presenta

un limite sostanziale al tipo di attività che con esso le imprese straniere possono svolgere in Russia.

Ed infatti tramite il *rep-office* è possibile svolgere unicamente attività di rappresentanza in senso stretto; è, ad esempio, escluso lo svolgimento attività di vendita o di marketing.

La prassi è invero ricca di casi in cui società straniere costituiscono uffici di rappresentanza per svolgere attività diverse dalla mera promozione, ma laddove lo svolgimento di tali attività venisse accertato dai competenti organi federali, all'impresa straniera verrebbero senz'altro erogate delle sanzioni.

La filiale (филиал) è, invece, una divisione dotata di personalità giuridica dell'impresa straniera. Tale forma organizzativa consente all'imprenditore straniero di svolgere pressoché qualsiasi tipo di attività in Russia, non essendo sottoposta alle limitazioni previste per l'ufficio di rappresentanza. La filiale, analogamente al *rep-office*, deve essere registrata e accREDITATA: la durata dell'accREDITAMENTO della filiale è tuttavia maggiore rispetto a quella degli uffici di rappresentanza in quanto può arrivare a cinque anni, decorsi i quali, ancora una volta, si rende necessario provvedere al rinnovo dell'accREDITAMENTO.

Al fine di costituire un *rep-*

*office* o una filiale è necessario anche presentare copia dei documenti costitutivi della società straniera che crea l'ufficio o la filiale russa.

Tali documenti dovranno essere tradotti in lingua russa ed apostillati per essere poi presentati alle Autorità russe.

Le tempistiche per la costituzione di un ufficio di rappresentanza o di una filiale (comprensive della predisposizione dei documenti necessari, dell'apertura di un apposito conto bancario e della registrazione/accreditamento dell'ufficio o filiale) sono di circa un mese.

Con riferimento agli obblighi contabili che devono essere rispettati dalle predette forme organizzative delle imprese straniere deve farsi riferimento alla legge federale FZ-402/2011 e al Codice Tributario della Federazione Russa.

In modo particolare, ancorché le filiali e gli uffici di rappresentanza stranieri debbano fornire una rendicontazione contabile annuale alle Autorità russe, esse non sono vincolate al rispetto delle forme contabili previste dalla legge FZ-402/2011. Ciò, oltre ad essere espressamente previsto dall'art. 6, co. II, n. 2, della citata legge federale, trova anche riscontro in una circolare (n. 20-12/11390 del 2006) del Servizio Federale Tributario interpretativa del Codice Tributario.

(continua a pag. 6)



*Gli imprenditori stranieri possono accedere al mercato russo anche mediante la costituzione di uffici di rappresentanza, di filiali o acquistando quote di partecipazione in società russe.*

## (segue) La costituzione di *rep-offices*, filiali e società partecipate nella Federazione Russa

(continua dalla quinta)

I *rep-offices* e le filiali delle società straniere in Russia possono quindi adottare la forma di contabilità che prediligono, purché essa sia conforme ai principi degli *International Accounting Standards*. Le società a partecipazione straniera, infine, consentono agli imprenditori esteri di organizzare la propria attività nella Federazione Russa trami-

te una società di nuova creazione (sulla base di un accordo tra imprenditori stranieri e russi) o tramite l'acquisto di quote di una società russa già esistente. Le società a partecipazione straniera, in linea di principio, possono svolgere qualsiasi tipo di attività imprenditoriale nel rispetto dei requisiti e dei limiti imposti alle società russe non partecipate da capi-

tale straniero. Si consideri però che la legge federale FZ-57/2008, che disciplina gli investimenti in alcuni settori definiti strategici, ha imposto che le società a partecipazione straniera si muniscano di appositi permessi per operare in settori come quello agricolo, quello militare e quello farmaceutico. (A cura dell'Ufficio di Trieste – Dott. Andrea Piras – 040 7600281)

# ZUNARELLI

B&T INTERNATIONAL LAW FIRM  
STUDIO LEGALE ASSOCIATO

Hanno collaborato alla stesura di questo notiziario:

SEDE DI BOLOGNA  
0512750020

SEDE DI TRIESTE  
0407600281

### LE NOSTRE SEDI

BOLOGNA ROMA MILANO  
TRIESTE TORINO PARMA  
LA SPEZIA RAVENNA RIMINI  
BARI PALERMO  
SHANGHAI PEMBA MAPUTO

Abbiamo una pagina Web!

Ci trovate all'indirizzo:  
[www.studiozunarelli.com](http://www.studiozunarelli.com)

## News ed eventi

### Luigi Zunarelli tra i relatori del Seminario Workplace Safety Regulation

## WORKPLACE SAFETY REGULATION

ORGANIZED BY THE CHINA ITALY CHAMBER OF COMMERCE AND SUPPORTED BY THE CONSULATE GENERAL OF ITALY IN SHANGHAI, TOGETHER WITH THE SHANGHAI ADMINISTRATION OF WORK SAFETY.

DATE: APRIL 22, 2014  
TIME: 8:30 - 9:00 REGISTRATION  
LANGUAGE: ENGLISH

THE SEMINAR WILL COVER THE FOLLOWING TOPICS:

- BRIEF HISTORY AND DEVELOPMENT OF THE WORK SAFETY REGULATIONS IN CHINA
- GUIDELINES ON THE REQUIRED DOCUMENTATION (LICENSES AND CERTIFICATES) FOR COMPANIES OPERATING IN SHANGHAI
- OVERVIEW OF RESPONSIBILITIES OF THE LEGAL REPRESENTATIVE, THE GENERAL MANAGER, THE ENVIRONMENTAL HEALTH AND SAFETY MANAGER, AND THE PRODUCTION MANAGER
- RISKS, CRIMINAL CONSEQUENCES AND FINES IN CASE OF INJURY, DEATH, FIRE, ENVIRONMENTAL DAMAGES, ETC.
- MANAGEMENT OF CORPORATE LIABILITIES THROUGH COMPANY ORGANIZATION AND BYLAWS
- RISK MANAGEMENT AND SAFETY REGULATIONS

Time	Topic	Speaker
9:00 - 9:15	Welcome Speech	CICC and Consulate General of Italy
9:15 - 10:15	Workplace safety regulations overview and Q&A	Shanghai Administration of Work Safety
10:15 - 10:35	Management of corporate liabilities through company organization and bylaws	Studio Legale Zunarelli e Associati
10:35 - 11:00	Risk Management and Safety Regulations	Wanley Insurance Brokers Co. Ltd.
11:00	Q&A	

PRICE MEMBERS: RMB 130  
PRICE NO MEMBERS: RMB 250

Address: 上海市黄浦区中山南路28号久事大厦附楼4楼 (近东门路)  
4th Floor, Fesco-Adecco Building, No. 28 South Zhong Shan Road, Shanghai