

Articoli di particolare interesse:

• Il caso Marò

• I requisiti di capacità tecnico-economica richiesti ai fini della partecipazione alle gare pubbliche devono essere interpretati in maniera puntuale e rigorosa.

Notizie singole:

Il caso Marò	1
I requisiti di capacità tecnico-economica richiesti ai fini della partecipazione alle gare pubbliche devono essere interpretati in maniera puntuale e rigorosa	4
Cautele in materia di importazione di merce in regime di sospetta contraffazione	5
Lo Studio di Trieste incaricato di difendere un vettore indagato per omicidio colposo	6
How do to do business in the UAE	6
Novità editoriali	7
Notizie	8

Il caso Marò

Il 15 febbraio 2012 due pescatori indiani, Valentine Jalstine e Ajesh Binki, vennero uccisi da colpi di arma da fuoco mentre si trovavano a bordo della loro barca al largo delle coste del Kerala, stato dell'India sud occidentale. Della loro morte vennero da subito accusati i due marò italiani Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, in servizio anti-pirateria sulla petroliera Enrica Lexie, i quali, però, sostenevano di aver sparato scambiando il battello per una nave di pirati. Circa la dinamica esatta dell'incidente, vi è una notevole discrepanza tra la ricostruzione dei fatti indiana e quella italiana.

1. I fatti e le circostanze controverse

Il comandante della nave italiana, Umberto Vitelli, sostiene, infatti, che a bordo della imbarcazione da pesca vi erano cinque persone armate con evidenti intenzioni di attacco. A fronte di ciò, in accordo con le regole d'ingaggio previste in circostanze del genere, egli sostiene di avere messo in atto la procedura antipirateria prevista, in un primo momento aumentando la velocità della nave a 14 nodi e attivando le sirene e le luci di allarme, e in un secondo momento sparando in acqua dei colpi d'avvertimento. Secondo le autorità indiane invece i fatti si sarebbero svolti in modo molto diverso. Innanzitutto il governo indiano sostiene che l'imbarcazione oggetto di attacco è stata quella indiana, la quale era al momento dei fatti impiegata in normali operazioni di pesca. Nessun membro dell'equipaggio, secondo questa ricostruzione fece fuoco o minacciò di fare fuoco contro la Lexie, anche perché non vi

erano armi a bordo dell'imbarcazione; il peschereccio indiano si sarebbe trovato alla distanza di sicurezza di 200 metri dalla petroliera, dalla quale partirono numerosi colpi, al punto che sulla nave indiana sono stati rinvenuti 16 fori di proiettile. I due fucilieri di marina ("Marò") Massimiliano Latorre e Salvatore Girone vennero nel giro di pochissimo tempo arrestati dalle autorità indiane con l'accusa di omicidio.

Ne scaturì una crisi diplomatica tra India e Italia in merito alla questione della giurisdizione; per il governo indiano non vi erano dubbi che, trattandosi di un peschereccio indiano e di due vittime indiane, la vicenda dovesse essere giudicata da un Tribunale indiano, mentre l'ambasciatore italiano Giacomo Sanfelice e la missione interministeriale sostenevano che, essendo il fatto avvenuto su una nave battente bandiera italiana ed in acque internazionali, dovesse essere sottratto all'autorità di New Delhi.

All'inizio del 2013, la Corte Suprema Indiana decise che il governo centrale di Nuova Delhi e il presidente della Corte Suprema avrebbero provveduto a formare una Corte speciale per decidere sulla questione della giurisdizione.

Nel mentre, a marzo dello stesso anno, ai marò fu concesso un permesso per rientrare in Italia, con garanzia di ritorno alla scadenza del periodo.

Una volta giunti i marò in patria, il Governo italiano decise che questi non avrebbero più fatto rientro in India come inizialmente previsto, accusando pub-

blicamente l'India di avere violato il diritto internazionale.

La situazione precipitò e il governo indiano, come ritorsione verso l'Italia, giunse a limitare la libertà personale dell'ambasciatore italiano in India, Daniele Mancini, prendendo misure volte a impedirgli di lasciare il paese.

Il governo italiano, dopo un negoziato condotto con l'India dal sottosegretario agli Esteri Staffan De Mistura, decise dunque di rispettare gli accordi raggiunti in precedenza e di fare rientrare a New Delhi i Marò.

Attualmente, la Corte Suprema indiana ha istituito una Corte speciale per giudicare Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, presieduta da un «magistrato capo metropolitano».

I Marò hanno chiesto alla Corte, tramite i propri difensori, di annullare l'intero procedimento giudiziario, compresa la denuncia iniziale per aver ucciso i due pescatori indiani; a fronte di tale richiesta la Corte ha sospeso il processo presso la Corte speciale e rinviato a nuova udienza per permettere al governo indiano e alla National Investigation Agency (NIA), l'agenzia federale indiana per la lotta al terrorismo che ha condotto le indagini di produrre le proprie controdeduzioni prima di decidere nel merito del ricorso. Nel mentre, Massimiliano Latorre ha subito un malore, in specie è stato colpito da un'ischemia transitoria, in seguito al quale la Corte Suprema ha consentito a questi di fare rientro in patria alcuni mesi ed effettuare le dovute cure riabilitative.

(continua a pag. 2)

The LEGAL 500 E M E A LEADING FIRM 2014

Ranked In CHAMBERS EUROPE - 2014 - Leading Firm

2. Le tesi giuridiche contrapposte e la linea del Governo italiano

La linea difensiva del nostro paese, che contesta la giurisdizione dell'India, si basa principalmente a) sul fatto che l'incidente sarebbe avvenuto al di fuori delle acque territoriali indiane, e b) sulla circostanza per cui in ogni caso i marò si trovavano a svolgere il servizio di antipirateria per conto dello Stato italiano, per cui dovrebbe essere loro riconosciuta l'immunità funzionale.

L'Italia, infatti, tramite la propria Marina Militare, prende parte da diversi anni a due operazioni internazionali di contrasto alla pirateria: Atalanta, dell'Unione Europea (risoluzione 2008/251 del 10 novembre del 2008), e Ocean Shield, della Nato, su mandato ONU (risoluzioni 1918 del 2010). Queste missioni si concretizzano proprio in un'attività di monitoraggio e pattuglia delle aree del Mar Rosso e del golfo di Aden, al largo della Somalia, in cui il rischio pirateria è maggiore, con eventuale svolgimento pure di attività di tipo dissuasivo. I militari, durante queste missioni, si trovano a bordo di navi da guerra. Nel 2011, inoltre, il Ministero della Difesa italiano firmò un accordo con la Confederazione Italiana Armatori, secondo cui alcuni Nuclei Militari di Protezione (Npm) formati da fucilieri di Marina avrebbero potuto essere imbarcati sulle imbarcazioni degli armatori che ne avessero fatto richiesta, allo scopo di effettuare un servizio anti pirateria a difesa delle navi commerciali italiane private, come per esempio la Lexie.

Da qui, dunque, nasce uno dei punti più controversi della vicenda, e la difficoltà di inquadrare l'attività dei

due marò come attività effettivamente inerente ad una missione internazionale.

2a) La zona dell'incidente
Per quanto attiene alla prima argomentazione della linea difensiva dei marò, **il luogo dove è avvenuto l'incidente costituisce uno dei punti cruciali per comprendere la natura della controversia tra India e Italia.**

A parere delle autorità italiane, infatti, la petroliera *Enrica Lexie* si trovava in alto mare al momento dell'accaduto, in acque internazionali, per cui questo potrebbe rientrare nell'ipotesi di "incidente di navigazione" avvenuto in acque internazionali.

Entrambi gli Stati coinvolti nella questione sono, infatti, parti della *Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare* (Convenzione di Montego Bay) del 1982, che codifica gran parte del diritto internazionale attualmente in vigore in merito agli eventi che si verificano in mare. Secondo quanto previsto dall'art. 97 della Convenzione di Montego Bay *"in caso di abbordo o di qualunque altro incidente di navigazione nell'alto mare, che implichi la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave o di qualunque altro membro dell'equipaggio, non possono essere intraprese azioni penali o disciplinari contro tali persone se non da parte delle autorità giurisdizionali o amministrative dello Stato della bandiera"*.

A fronte di ciò, ad avviso del Governo Italiano, le Corti indiane non erano competenti secondo il diritto internazionale a giudicare i due marò, considerati parte integrante dell'equipaggio.

Da parte sua la Corte Su-

prema indiana, il 18 gennaio 2013, pur riconoscendo che la zona dove sono avvenuti gli spari sia da ritenere al di fuori delle acque territoriali indiane, dichiarò che dalle proprie indagini l'incidente risultava avvenuto all'interno della "zona contigua", che si trova tra le acque territoriali e quelle internazionali.

A tale proposito, occorre ricordare che l'articolo 111 paragrafo 1 della Convenzione di Montego Bay prevede che sia consentito l'inseguimento di una nave straniera quando le competenti autorità dello Stato costiero abbiano fondati motivi di ritenere che essa abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato stesso.

Sempre secondo la Convenzione, la "zona contigua" è stata istituita anche per consentire allo Stato costiero di esercitare il cosiddetto diritto di inseguimento, ovvero di catturare coloro che fuggono al largo dopo aver commesso dei reati nel mare territoriale.

Pur ammettendo, dunque, che su tali aree non ha una sovranità esclusiva pari a quella esercitabile sulle acque territoriali, comunque l'India ha ritenuto di potersi attribuire la giurisdizione sulla vicenda, considerando il crimine in questione come perseguibile dallo stato indiano.

2b) Le funzioni svolte dai marò ed il concreto rispetto delle relative regole

Ma vi è un'altra questione su cui India e Italia si scontrano attualmente, ovvero quella relativa al ruolo da attribuire ai Marò. (continua a pag. 3)

Malgrado la petroliera su cui si trovavano fosse una nave civile, i marò al momento degli spari stavano facendo da scorta militare ad alcune navi commerciali, attività autorizzata dal Parlamento italiano e secondo la tesi del governo italiano rientrante nelle *supra* citate missioni contro la pirateria.

Secondo il governo italiano i marò a bordo della *Enrica Lexie*, nave battente bandiera italiana e quindi giuridicamente facente parte ideale del territorio italiano, dovrebbero, quindi, inevitabilmente essere considerati personale militare in servizio su territorio italiano.

Avendo agito in qualità di organi dello Stato italiano, l'attività loro contestata dovrebbe essere considerata attribuibile allo Stato per conto del quale è stata posta in essere, ossia l'Italia, e dovrebbero dunque godere della cosiddetta immunità funzionale.

Vi è, infatti, una norma di diritto internazionale (fonte di grado primario del diritto internazionale) per cui gli Stati sono tenuti a riconoscere l'immunità giurisdizionale alle persone che hanno agito in qualità di organi di un altro Stato.

Per potere invocare l'immunità funzionale, occorre, però, altresì dimostrare che l'attività dei marò rientrasse proprio nel quadro delle funzioni ufficiali che erano state loro conferite, ivi comprese le regole d'ingaggio.

Ebbene, la definizione di pirateria contenuta nella Convenzione di Montego Bay stabilisce che "l'attività di violenza che concreta l'azione di pirateria" debba avvenire in "alto mare". Sempre secondo la Con-

venzione l'alto mare sarebbe costituito dallo spazio marino che si estende oltre la "zona economica esclusiva", zona che ingloba la "zona contigua". Diviene dunque di primaria importanza stabilire con certezza dove sia avvenuto il fatto, perché solo se fosse avvenuto fuori dalla zona contigua si potrebbe parlare di pirateria (e così tale aspetto si interseca con la questione affrontata poc'anzi - si veda par. 2a).

Inoltre, la normativa italiana che autorizza la presenza di militari a bordo delle navi private ha omesso ogni riferimento alla fattispecie "armed robbery at sea" (rapina a mano armata negli spazi marini), per cui non vi è una copertura normativa rispetto ad azioni di violenza in mare non qualificabili come pirateria, anche al fine della verifica del rispetto da parte dei due militari delle regole d'ingaggio.

Infine, secondo l'India, sono i giudici indiani a potere/dovere giudicare ogni reato commesso contro un cittadino indiano che si trova su una nave indiana, anche qualora i colpevoli fossero in acque internazionali.

Proprio alla luce di questo, attualmente il governo indiano sostiene che i due marò potrebbero essere semplicemente considerati come due cittadini stranieri che hanno ucciso due cittadini indiani.

Questo delitto sarebbe stato, infatti, commesso a difesa della proprietà privata, ossia della petroliera, a vantaggio del solo armatore, e non come organi dello Stato a tutela del ter-

ritorio italiano, quale potrebbe essere considerata la nave battente bandiera italiana in acque internazionali.

3. I possibili futuri sviluppi

Tutto ciò premesso e considerato, il governo italiano allo stato attuale sembra propendere per l'internazionalizzazione della vicenda, in modo tale da dare avvio ad un contenzioso da svolgersi presso un Tribunale arbitrale costituito ai sensi dell'Allegato VII della Convenzione di Montego Bay.

La chiave di volta potrebbe stare in una interpretazione, che il governo italiano auspica, assai restrittiva e letterale del testo della Convenzione (tendenza interpretativa in effetti esplicitata anche in sede ONU), per cui i diritti di uno stato costiero sulla propria zona contigua sono assai limitati. Seguendo tale impostazione teorica, sembrerebbe difficile avallare la "tendenza espansiva" del governo indiano.

Il ricorso al tribunale arbitrale fornirebbe quindi garanzie di celerità, ma anche di tutela dei diritti degli organi dello stato presenti su mezzi privati.

Solo eventualmente instauratosi un giudizio arbitrale, sarebbe magari possibile chiedere al Tribunale del diritto del mare l'adozione di misure cautelari, quale potrebbe essere ad esempio un ordine di liberazione urgente di Salvatore Latorre e Massimiliano Girone.

(A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Andrea Giardini, Avv. Massimiliano Musi, Avv. Laura De Paulis - 051 2750020)

News dalle Corti – Diritto amministrativo

I requisiti di capacità tecnico-economica richiesti ai fini della partecipazione alle gare pubbliche devono essere interpretati in maniera puntuale e rigorosa

Lo Studio ha assistito vittoriosamente un cliente avanti il TAR Milano-Lombardia nell'impugnazione dell'aggiudicazione e di tutti gli atti presupposti e consequenziali legati ad un appalto di forniture bandito da una società pubblica con il criterio del prezzo più basso.

Nel caso di specie, la *lex specialis* di gara aveva previsto la necessità che i concorrenti dimostrassero il possesso di un requisito di capacità tecnico-economico ai fini della partecipazione, vale a dire l'aver prestato nel triennio precedente la gara forniture di prodotti analoghi a quelli oggetto di procedura per un determinato (elevato) importo.

Il cliente si classificava secondo in graduatoria mentre l'appalto veniva aggiudicato ad una diversa società che tuttavia aveva fornito, in sede di prova del possesso del requisito di capacità tecnico-economica sopra elencato, documentazione che in realtà mostrava che essa non aveva fornito nel triennio precedente prodotti effettivamente definibili come analoghi a quelli oggetto di gara o quanto meno non aveva dimostrato con documentazione idonea il possesso di tale requisito, anche ai fini dell'effettivo raggiungimento dell'importo complessivo richiesto dal disciplinare ai fini della partecipazione. Per tale ragio-

ne, l'aggiudicazione veniva impugnata, insieme a tutti gli atti connessi.

Sia la stazione appaltante che l'aggiudicataria si difendevano sostenendo che il criterio dell'analogia andasse interpretato estensivamente, alla luce del principio generale del *favor participationis* alle gare pubbliche, e che comunque il giudizio relativo all'esistenza o meno del requisito dell'analogia dei prodotti comprovati rispetto a quelli oggetto di gara spettasse in via sostanzialmente discrezionale all'ente appaltante; inoltre veniva ripetutamente evidenziato dalle controparti che il concetto di "analogia" non poteva essere confuso con quello di "identità" e doveva essere inteso in senso di semplice similitudine tra i prodotti comparati.

Il TAR Milano, con sentenza del 3 novembre 2014, ha accolto il ricorso, richiamando altresì i risultati della verifica disposta in giudizio ed effettuata da un tecnico qualificato sulle prove fornite in gara dall'aggiudicataria.

La verifica era arrivata alla conclusione che quest'ultima non aveva effettivamente comprovato il possesso del requisito richiesto dalla legge di gara, in quanto aveva dimostrato la fornitura di alcuni prodotti analoghi a quelli oggetto dell'appalto ma non per l'importo richiesto, in quanto molti dei prodotti comprovati non potevano essere assi-

milati a quelli per lità, utilizzo e tecnica costruttiva.

I Giudici, pertanto, hanno ricordato che quando in una gara pubblica l'Amministrazione chiede ai concorrenti di documentare il pregresso svolgimento di servizi non identici, ma solo analoghi a quelli oggetto dell'appalto, lo fa per accertare la loro specifica attitudine a realizzare le prestazioni oggetto della gara; la richiesta è quindi data dall'esigenza di acquisire conoscenza della precedente attività dell'impresa in quanto le precedenti esperienze maturate rappresentano significativi indici della sua capacità di eseguire le prestazioni richieste in gara ma "deve trattarsi peraltro di esperienze sufficientemente simili, almeno negli aspetti essenziali e caratterizzanti l'esigenza che la stazione appaltante intende soddisfare con la gara, con la conseguenza che non può essere dilatato il concetto di analogia fino a ricomprendervi qualunque attività non assimilabile a quella oggetto dell'appalto" (Cons. Stato Sez. III, Sent., 25-06-2013, n. 3437)

Il TAR ha pertanto accolto il ricorso disponendo il risarcimento al cliente del danno curricolare e dell'utile mancato in relazione all'appalto.

(A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Andrea Giardini – 051 2750020)



Quando la PA chiede ai concorrenti di una gara pubblica di documentare lo svolgimento di servizi analoghi a quelli oggetto dell'appalto lo fa per accertare l'attitudine del concorrente a realizzare le prestazioni oggetto di gara

Incarichi ricevuti – Diritto doganale

Cautele in materia di importazione di merce in regime di sospetta contraffazione.

Se la materia doganale è già di per sé complessa, è agevole immaginare come lo diventi ancor di più laddove riguardi transito di merci coperte da brevetto industriale. Proprio tale specifico aspetto è stato di recente trattato dallo Studio in un caso di svincolo di merci illegittimamente sospeso dall'Agenzia delle Dogane di La Spezia in un presunto caso di contraffazione. La fattispecie in esame riguardava una spedizione di merci in importazione sulle quali insisteva un brevetto operante in Italia, Francia, Germania, Regno Unito e Stati Uniti. L'effettiva vigenza o meno del brevetto era peraltro oggetto di controversia avanti il Tribunale di Bologna, con la conseguenza che le merci importate potevano definirsi in regime di "sospetta contraffazione". Le merci erano partite dal porto di Busan (Corea del Sud) con porto di destinazione La Spezia. Una volta sbarcato a La Spezia, l'intero carico avrebbe dovuto transitare in Svizzera in regime di transito (T1) per poi essere consegnato alle destinatarie finali (site in Colombia ed Abu-Dhabi), previa movimentazione logistica presso un operatore svizzero. Tutti gli attori coinvolti nella consegna, dunque, non avevano sede in uno dei Paesi in cui operava il brevetto, con la conseguenza che la merce avrebbe potuto essere agevolmente sdoganata. Altra parte della documentazione (polizza di carico oceanica e fatture di acquisto dei beni oggetto di trasporto) faceva, tuttavia, intendere che il trasporto sarebbe terminato in Italia,

Paese in cui il brevetto era pienamente operante. La Dogana di La Spezia, difatti, tramite l'Ufficio S.V.A.D. (Servizio Vigilanza Antifrode Dogane) elevava verbale ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 del regolamento (CE) n. 608/2013 provvedendo a sospendere temporaneamente lo svincolo delle merci in questione, dal momento che l'ingresso delle stesse avrebbe potuto "violare i diritti di proprietà intellettuale tutelati in capo a Soggetti terzi". Nell'interesse dell'importatore è stato avviato un procedimento amministrativo volto ad ottenere l'annullamento in autotutela, da parte della Dogana di La Spezia, del verbale, argomentando che la merce in questione era stata importata in regime di transito e che non era diretta in alcuno dei Paesi in cui il brevetto era operante. Tale strategia difensiva si è rivelata particolarmente efficace in quanto ha consentito di ottenere in tempi brevissimi (appena 3 giorni dalla data del deposito della relativa istanza) il provvedimento di annullamento del verbale di sospensione dello svincolo. Successivamente, però, la Dogana – su disposizioni della Procura di Modena – disponeva il sequestro probatorio d'urgenza delle merci in questione. Pochi giorni dopo l'annullamento del verbale di sospensione dello svincolo, infatti, il detentore del brevetto aveva depositato denuncia-querela avanti la Procura di Modena, asserendo che le merci violavano gli artt. 517ter comma 2 c.p. (Fabbricazione e

commercio di beni realizzati usurpando titoli di proprietà industriale). Il sequestro probatorio veniva convalidato e al legale rappresentante del Cliente veniva notificata l'informazione di garanzia ai sensi dell'art. 369 c.p.p. A seguito di tale ulteriore sviluppo della vicenda, sono state proposte, nell'interesse dell'importatore, istanza di revoca ed istanza di riesame del sequestro probatorio, evidenziando l'insussistenza dell'ipotesi di reato ascritta (Fabbricazione e commercio di beni realizzati usurpando titoli di proprietà industriale), dal momento che la merce in questione – assoggettata ad un regime di transito – non era mai stata introdotta nello Stato Italiano (dove era operante la tutela brevettuale), ma era destinata solo a transitarvi per essere ricevuta in Paesi dove detta tutela non operava (Svizzera, Colombia ed Abu-Dhabi). A supporto dell'istanza di dissequestro, venivano citati numerosi precedenti giurisprudenziali nazionali e della Corte di Giustizia Europea. La vicenda riveste particolare interesse nella misura in cui evidenzia come, nell'organizzazione delle spedizioni internazionali, la presenza di adeguata documentazione di accompagnamento delle merci in transito consenta di ridurre al minimo il rischio di accertamenti doganali che, nella dinamica dei traffici, sono forieri di ritardi e comunque lesivi dei rapporti commerciali di import/export. (A cura dell'ufficio di Bologna – Avv. Stefano Campo-grande, 051 2750020)

Incarichi Ricevuti – Diritto Penale

Lo Studio di Trieste incaricato di difendere un vettore indagato per omicidio colposo

Lo Studio di Trieste è stato incaricato di difendere l'indagato in un processo penale di omicidio colposo conseguente a un sinistro stradale tra un'autovettura e un autoarticolato. Nel caso di specie, la Procura della Repubblica presso il Tribunale competente, dopo aver ordinato il sequestro probatorio, ha immediatamente disposto accertamenti tecnici non ripetibili volti ad accertare la

dinamica del sinistro con un esame sui mezzi coinvolti. Le indagini e gli accertamenti sono finalizzati ad appurare se sia possibile configurare una colpa in capo al conducente sopravvissuto. Dai primi accertamenti di parte è emerso che l'incidente si sarebbe verificato per una mancata precedenza. Solo qualora la condotta del conducente rimasto illeso sia stata caratterizzata da

negligenza, imprudenza e imperizia o inosservanza delle disposizioni del Codice della strada, e solo qualora si dimostri che l'evento sarebbe stato altrimenti evitabile, sarà possibile configurare una responsabilità penale in capo all'indagato.

(A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Federica Fantuzzi – 040 7600281)

How to do business in UAE



Gli Emirati Arabi Uniti e il settore agroalimentare italiano.

Secondo quanto emerge dal rapporto stilato dal Business Monitor International (BMI) nel 2013, il mercato dell'agroalimentare negli Emirati Arabi Uniti è in forte espansione, soprattutto grazie alla recente e significativa crescita del settore turistico e della ristorazione, che, negli ultimi anni, ha contribuito, in maniera determinante, al forte incremento della domanda di prodotti alimentari italiani negli UAE. Nonostante l'industria dell'agroalimentare in Italia sia stata in parte interessata dalla generalizzata crisi economica intercorsa tra il 2008 e il 2009, già nel 2010 l'export verso gli Stati del Golfo, aveva registrato un aumento del 15.4% rispetto all'anno precedente e nel 2011 del 29.1%. Nel più recente *survey* pubblicato, l'Economist Intelligence Unit stima, per il 2015, una crescita settoriale pari a 5.5 mld di USD, con l'obiettivo di assicurare, per il 2020, un potenziale volume d'importazioni pari a 8.4 mld di

USD (dati Report ICE 2014). Per quanto concerne le esportazioni italiane, i prodotti provenienti dalla nostra penisola sono riconosciuti e apprezzati soprattutto per l'alto livello qualitativo. Nel 2013, il settore ha riscontrato un Trend positivo, registrando, nei primi mesi dell'anno, un aumento del 20.9% rispetto al 2012. Il principale prodotto alimentare italiano importato è indubbiamente la pasta. La dipendenza dall'importazione di prodotti ortofrutticoli è andata via via diminuendo nel corso degli anni, a seguito del corrispondente aumento della produzione domestica. Nonostante ciò, tra i prodotti che maggiormente soddisfano la domanda del mercato locale ricordiamo principalmente la produzione di kiwi, la cui fornitura rappresenta quasi il 42% del valore totale della categoria. Il sistema distributivo locale è altamente avanzato grazie all'esistenza di strutture ben

attrezzate. Normalmente, i grandi punti vendita agiscono loro stessi come importatori di prodotti che vengono rivenduti direttamente ad altri punti vendita minori in tutta la Federazione. Molte sono le iniziative italiane dedicate alla promozione del settore del "food made in Italy" negli Emirati Arabi Uniti. A riguardo, ricordiamo che l'attività di sensibilizzazione condotta dalla sede locale dell'ICE prevede, tra le tante iniziative del 2014, anche la realizzazione di una serie eventi dedicati all'agroalimentare, tra cui il Speciality Food Festival 2014, che si è tenuto a Dubai tra il 9 e l'11 novembre 2014. L'edizione 2013 della manifestazione è stata visitata da 12.285 buyers provenienti da 98 Paesi con oltre 110 aziende che hanno partecipato in rappresentanza di 30 Nazioni. (A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Massimiliano Musi, Dott.ssa Linda Tontodonati – 051 2750020)



Dubai, EMIRATI ARABI UNITI 09 - 11 novembre 2014

**SPECIALITY FOOD
FESTIVAL**

Partecipazione collettiva

Lo Specialty Food Festival è una delle iniziative italiane dedicate alla promozione del "food made in Italy"

Novità editoriali

Massimiliano Musi, I rapporti di collaborazione tra vettori, Roma, Aracne Editrice, 2014, 340 pagine.

I protagonisti dell'attività di trasporto, sia esso aereo, marittimo, ferroviario o su strada, con l'intensificarsi dei traffici e lo sviluppo di nuove tecnologie, hanno colto l'opportunità di instaurare tra di loro rapporti di collaborazione.

Il volume approfondisce lo sviluppo del fenomeno dei rapporti interimpresariali tra vettori in tutti i settori dell'attività di trasporto, facendone emergere gli aspetti positivi in termini di competitività per le imprese, ma anche i risvolti negativi che, in determinate ipotesi, possono interferire con le esigenze proprie di un mercato libero e concorrenziale.

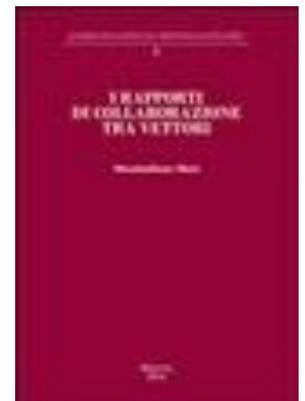
Per ciò che concerne il settore del trasporto aereo, per lungo tempo connotato da una forte impronta monopolistica alimentata dalle politiche protezionistiche messe in atto dagli Stati, il volume si sofferma sull'analisi del processo di graduale apertura che lo ha progressivamente interessato, divenuta definitiva in ambito europeo grazie all'adozione di una serie di interventi normativi.

A seguito di tale processo, gli accordi tra vettori aerei si sono intensificati, fino a divenire una prassi consolidata e non più fattispecie isolate. In merito, l'opera presta particolare attenzione alle forme di collaborazione che hanno maggiormente trovato diffusione tra i vettori

aerei, quali le alleanze strategiche, il *code-sharing*, l'*interlining*, il *dry lease*, il *wet lease* e il *franchising* aeronautico. Il volume prosegue poi con l'analisi del settore del trasporto marittimo, che ha visto il proliferare di accordi di collaborazione miranti soprattutto ad arginarne i risvolti economici negativi della competizione tra operatori. Viene effettuato uno studio approfondito dello strumento delle *conferences*, dalla loro crescita al progressivo declino, dei *discussion/talking agreement*, dei *capacity stabilization agreement*, delle *liner joint ventures*, del *codesharing* marittimo e soprattutto dei consorzi e delle alleanze strategiche globali. Nell'affrontare l'analisi delle forme di collaborazione nel settore dell'autotrasporto merci, viene dato atto *in primis* delle diversità che connotano lo stesso rispetto al trasporto marittimo ed aereo. In particolare per ciò che concerne il mercato italiano, si evidenzia come questo sia composto da imprese di dimensioni medio-piccole, e sia caratterizzato da una forte competitività, dovuta anche alla delicata situazione economica che gli operatori devono fronteggiare. Le principali forme di collaborazione instaurate tra i protagonisti dell'autotrasporto prese in analisi sono le associazioni

temporanee di imprese, i distretti industriali, le *joint ventures*, le reti di impresa e i consorzi. Non da ultimo, viene preso in considerazione il trasporto ferroviario, che è stato interessato da una lenta liberalizzazione, che non può dirsi ancora terminata, ed è particolarmente esposto alla crisi.

A chiusura dell'opera, viene posto bene in rilievo come il fenomeno della liberalizzazione del mercato del trasporto deve essere adeguatamente supportato da una disciplina fiscale che non annulli, in termini prettamente economici, i benefici ottenuti per mezzo degli accordi interimpresariali. Agendo questi soggetti in un contesto internazionale, può verificarsi, invero, che le politiche fiscali dei singoli Stati, e le modalità con cui gli stessi coordinano la propria pianificazione fiscale, non siano tra di loro coordinate, creando il pericolo della cd. doppia imposizione. Per scongiurare tale rischio, ed eliminare i pregiudizi che altrimenti ne deriverebbero in termini di competitività dei traffici internazionali, sono stati redatti dei modelli di convenzione, segnatamente il Modello OCSE, il Modello USA e il Modello ONU, cui gli Stati possono adeguarsi nella redazione dei trattati bilaterali che regolano la reciproca imposizione fiscale dei redditi.



Il volume approfondisce il fenomeno dei rapporti interimpresariali tra vettori in tutti i settori dell'attività di trasporto

Notizie

Stefano Zunarelli nel Comitato per la redazione del Piano della Portualità e della Logistica.

Il Professor Zunarelli è stato inserito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi nella lista di esperti che formano il Comitato per la redazione del nuovo piano strategico na-

zionale della Portualità e della Logistica.

Il piano, che è una delle misure inserite nello Sblocca Italia e che dovrà essere redatto entro 90 giorni dalla conversione in legge del decreto Sblocca Italia, verificatasi il 5 novembre scorso, in particolare dovrà definire i distretti logistici che competono alle nuove Autorità Portuali.

Studio Zunarelli e Associati e Business School del Sole 24 ore. Una partnership consolidata.

Nel 2014 la *Business School* del Sole 24 ore è giunta al suo ventesimo anno di attività e, perciò, lo scorso 20 Novembre si è tenuto presso la prestigiosa sede milanese di Via Monte Rosa l'evento *20 Anni di innovazione*, al quale lo Studio Zunarelli e Associati è stato invitato ed al quale ha partecipato nella persona dell'Avvocato Michele Borlasca, *Partner* della sede milanese dello Studio.

Il successo della *Business School*, i cui diplomati sono ad oggi più di 7.000, è, per usare le parole spese nel discorso introduttivo dell'evento dall'AD del Gruppo 24 ORE, "il risultato anche degli importanti

contributi dati dai nostri partner che ci hanno accompagnato in questi vent'anni".

Lo Studio Zunarelli e Associati contribuisce ormai in modo costante alla formazione di consulenti *in-house* e giuristi d'impresa nell'ambito del *Master Diritto e Impresa* organizzato dalla *Business School* del Sole 24 ore.

Nel corso degli ultimi anni lo Studio è stato infatti invitato a tenere lezioni nell'ambito di alcuni dei diversi "moduli" nei quali il *Master* è articolato. In particolare, l'Avvocato Alberto Pasino, *Partner* della sede di Trieste, ha tenuto i corsi di diritto dei trasporti e della navigazione mentre

agli Avvocati Giovanni Lovisetti e Luigi Zunarelli, *Associate* rispettivamente della sede milanese e della sede di Shanghai, sono stati affidati i *curricula* di diritto e mercato cinesi.

Anche nel corso del 2015 lo Studio Zunarelli e Associati vede confermata la propria *partnership* con la *Business School* del Sole 24 ore che ha affidato allo Studio due intere giornate di corsi il 14 e 15 gennaio prossimi: la prima giornata sarà dedicata all'istituto della *Joint Venture*, la seconda al sistema giuridico e di mercato della Repubblica Popolare Cinese.



SI RINGRAZIA



Convention “Logistic Days” edizione 2014, 27 e 28 novembre.

Pressol'interportod'Abruzzo, sede del Polo Inoltra, si terranno due giornate di incontri scientifici e tavole rotonde focalizzate sul tema della logistica nella Regione Abruzzo, sul Trasporto Pubblico Locale (strategie di riorganizzazione, riposizionamento e

aggregazione di imprese), sulla mobilità urbana delle merci (sotto i profili dell'efficienza, dell'innovazione e della sostenibilità), e sulle infrastrutture e l'Intermodalità (con particolare attenzione alle prospettive strategiche per i nodi di scambio modali).

In occasione dell'evento, il Prof. Avv. Massimo Campailla è stato invitato a tenere una relazione nel workshop dal titolo “Logistica Collaborativa: Virtual Logistic Provider 5PL”.

Le concessioni demaniali marittime: riforma nazionale e scenario europeo

Il primo dicembre 2014, dalle ore 16:00, presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna, il Prof. Stefano Zunarelli e l'Avv. Franco

terranno il seminario “Le concessioni demaniali marittime: riforma nazionale e scenario europeo”, al quale interverranno anche alcuni

rappresentanti delle principali associazioni di categoria degli imprenditori balneari e di Cooperativa Spiagge Ravenna.

3rd International Conference: “Toward EU Single Market: experiences, models and proposals in the integration process” - Elbasan (Albania) 21 novembre.

In occasione della Conferenza internazionale organizzata presso la Facoltà di Economia dell'Università Aleksander Xhuvani di Elbasan, l'Avv. Massimiliano Musi ha tenuto una relazione su invito dal titolo “Off-shore Wind Plants: EU Development Perspectives”, con un particolare focus sulle principali problematiche giuridiche attuali nel settore delle energie rinnovabili. La Conferenza, nel corso della quale

più di cinquanta relatori, tra Full Professors, Phd e avvocati, hanno presentato le loro ricerche, ha avuto risonanza a livello internazionale. All'evento hanno partecipato alcune tra le massime cariche accademiche e politiche del Paese, tra cui il Rettore della “A. Xhuvani” Università di Elbasan Prof. Dr. Liman Varoshi, il Rettore della “A. Moisiu” Università di Durazzo, Prof. Dr. Mit'hat Mema, il Deputy Minister of Education and Sports, Mr. Nora Malaj, il Deputy

Minister of Integration, Mrs. Gentian Elezi, il Deputy Minister of Energy and Industry, Mr. Ilir Bejtja, e il Sindaco della città, Mr. Qazim Sejдини. L'Avv. Musi, insieme ad alcune delle personalità presenti, ha rilasciato un'intervista alla televisione albanese in merito ai rapporti tra l'Italia e l'Albania. Un estratto può essere trovato al seguente link:<http://www.youtube.com/watch?v=XMYz0YChnp&s&sns=em>

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