

Articoli di particolare interesse:

- Autorità di Regolazione dei Trasporti – profili introduttivi.
- Un nuovo canale di finanziamento delle imprese: i c.d. *minibond*.
- La Cassazione definisce una lite in tema di forma del contratto di trasporto marittimo.

Notizie singole:

Recentissime novità in tema di China Shanghai Pilot Free Trade Zone 1

Autorità di regolazione dei trasporti – profili introduttivi 2

Un nuovo canale di finanziamento per le imprese: i c.d. *minibond* 3

Rinnovabili – la nuova disciplina dei controlli e delle sanzioni in materia di incentivi nel settore elettrico 4

Importante pronuncia della Cassazione in tema di trasferimento di “ramo d’azienda” 5

La Cassazione definisce una lite in tema di forma del contratto di trasporto marittimo 6

Azione diretta: il committente può essere condannato a pagare due volte 7

Si parla ancora di tariffe a forcella 8

How to do business in the Russian Federation 9

Seminari e formazione 11

News ed eventi 12

Lo Studio recensito da The Legal 500 e Chambers Europe

Publicate in questi giorni su internet le guide EMEA 2014 di The Legal 500 e Europe 2014 di Chambers Europe, autonome analisi di mercato fondate sui giudizi di Clienti e Colleghi.

Secondo Chambers Europe lo Studio è «*very available, prepared and able to cover diverse matters – not only maritime law, but also transport law and civil procedures*», mentre secondo The Legal 500 «*Studio Zunarelli’s level of service is*

always outstanding’».

Lo Studio, raccomandato nella categoria “*Other Leading Firms*” in Italia (Legal 500), è stato altresì recensito nelle categorie “*Shipping*” (Chambers) e “*Bologna Leading Firms*” (Legal 500).

Diversi avvocati del nostro Studio sono altresì stati raccomandati su base individuale, nell’ambito della categoria “*Bologna Leading Firms*” (Legal 500): Stefano Zunarelli per la sua

esperienza in diritto dei trasporti, in diritto aeronautico e in diritto marittimo; Massimo Campailla, che secondo il Report è ‘*molto preparato in relazione alle normative nazionali ed internazionali*’ e Franco Fiorenza, di cui viene ricordata la specializzazione nel diritto amministrativo.

Menzione individuale anche per Alberto Pasino, nella sezione “*Shipping*” di Chambers Europe.

Recentissime novità in tema di China Shanghai Pilot Free Trade Zone

La **China Shanghai Pilot Free Trade Zone** (SH PFTZ) rappresenta la volontà della Cina di rendere Shanghai un centro finanziario internazionale in grado di competere con le vicine Hong Kong e Singapore e con i rispettivi regimi giuridici.

Costituisce un modello sia per lo sviluppo di ulteriori *free trade zones* all’interno della Cina, sia per vere e proprie innovazioni nell’ambito della legislazione nazionale. In tal senso, si può citare la recente modifica alla *Company Law* (in vigore da Marzo 2014), la cui *ratio* di semplificazione presenta evidenti collegamenti con la disciplina prevista all’interno della SH PFTZ.

Dalla sua costituzione ad oggi, già alcuni aspetti sono stati toccati dal Legislatore

cinese al fine di dare concretezza al *master plan* ideato - già oggetto della nostra informativa del mese di Dicembre 2013 -, fra cui meritano menzione:

- **semplificazione procedurale:** all’interno della SH PFTZ la procedura per la costituzione di società è nettamente semplificata rispetto a quanto previsto dalla legislazione cinese. Gli ordinari passaggi (*name approval; Commercial Committee approval; ottenimento della business licence*) sono ricompresi in una “*one stop application processing platform*”. Ne consegue una notevole riduzione dei tempi necessari per la piena operatività (3 mesi per la procedura ordinaria, 1 mese nella SH PFTZ) e dei costi da sostenere. Inoltre, il capitale sociale, all’atto

della costituzione, deve essere sottoscritto, ma non versato, così come applicato successivamente su scala nazionale da Marzo 2014;

- **e-commerce:** all’interno dell’area è stata costituita una piattaforma e-commerce B2C che permette alle aziende che ne facciano parte lo stoccaggio della merce in Cina, ma il pagamento delle relative *import duties* al momento dell’acquisto. Il reale vantaggio di questo tipo di impostazione è permettere l’applicazione di un’aliquota forfettaria pari al 10% (*luggages and postal items*), invece che VAT e imposte doganali che sarebbero richieste sulla base del prodotto specifico; (continua a pag. 10)



Attualità – Diritto dei trasporti

Autorità di Regolazione dei Trasporti - profili introduttivi

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, di recente costituzione, è deputata a garantire le condizioni di accesso alle infrastrutture, a verificare l'applicazione di tariffe e pedaggi e definire gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione di servizi di trasporto

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") è stata istituita dall'art. 37 del "Decreto del Fare" (D.L. 201/2011) e si è ufficialmente insediata a Torino, presso la nota palazzina del "Lingotto", il 17 settembre 2013.

L'Autorità è competente nel settore dei Trasporti in senso lato ed è deputata, tra l'altro: (i) a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali; (ii) a definire e verificare la corretta applicazione di tariffe, canoni e/o pedaggi; (iii) a definire gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto nonché i regimi di responsabilità dei vettori, potendosi avvalere a tali fini di ampi poteri regolamentari, ispettivi e sanzionatori, quali ad esempio:

- sollecitare e coadiuvare altre amministrazioni pubbliche;
- determinare i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate;
- proporre la sospensione, la decadenza o la revoca di atti di concessione, convenzioni, contratti di servizio pubblico, contratti di programma;
- richiedere informazioni e l'esibizione di documenti;
- valutare reclami, istanze

e segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori relativi al mancato rispetto dei livelli qualitativi e tariffari;

- irrogare sanzioni amministrative ed ordinare la cessazione di condotte illecite.

Gli ampi poteri attribuiti all'Autorità hanno già suscitato molteplici dubbi interpretativi legati, tra l'altro, alla apparente sovrapposizione con quelli di altre Autorità ed Enti locali. Sul punto la sentenza della Corte Costituzionale n. 41/2013 si è limitata a chiarire che la ART dovrà operare nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali, lasciando così irrisolti molteplici aspetti di natura pratica che, probabilmente, emergeranno in un futuro prossimo. A riprova dell'ampio ventaglio di competenze dell'Autorità, i primi tre atti ufficiali di natura pubblica riguardano, nell'ordine: (i) un parere sulle linee guida in materia di aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree; (ii) uno schema di bando per l'affidamento della costruzione e della gestione dell'Autostrada A22; (iii) l'avvio del procedimento di consultazione sull'accesso alle infrastrutture ferroviarie (marzo – aprile 2014).

L'approccio generale ed astratto finora utilizzato dalla ART potrebbe erroneamente indurre gli operatori a sottovalutare le conseguenze a livello pratico (e, se vogliamo, anche aziendale), derivanti dalla sua costituzione. Infatti - pur con le dovute differenze da settore a settore - l'Autorità pare destinata ad assumere un ruolo di primaria importanza anche a livello operativo.

Questo è ad esempio il caso del settore aeroportuale, che peraltro annovera già l'ENAC quale ente nazionale di regolazione e vigilanza. Tralasciando in questa sede il tema della sovrapposizione di poteri tra i due Enti, l'Autorità è già intervenuta ed intende intervenire sia a livello macroregolamentare (come sopra indicato) sia a livello specifico, raccogliendo informazioni tanto dagli utenti quanto dagli stessi operatori nell'ottica di risolvere inefficienze e situazioni di potenziale illegalità presso determinate realtà aeroportuali.

Ciò dunque a conferma del fatto che si è di fronte ad una Autorità non solo astrattamente regolamentare, ma anche di diretta vigilanza.

(A cura dell'Ufficio di Torino – Avv. Marco Mittone – 011 0370951)

Attualità – Diritto commerciale

Un nuovo canale di finanziamento per le imprese: i c.d. *minibond*

Il cd. Decreto Sviluppo D.L. 83/2012, convertito nella Legge 134/2012, ha introdotto alcune misure volte a consentire un parziale rilancio economico del nostro Paese a vantaggio delle piccole e medie imprese (PMI).

In una fase di acuitizzato *credit crunch* e di dipendenza finanziaria delle imprese dal settore bancario, quella introdotta dall'art. 32 del Decreto Sviluppo (come successivamente modificato e integrato) rubricato "Nuovi strumenti di finanziamento per le imprese" ha quale scopo quello di consentire alle PMI (escluse le micro-imprese) di diversificare il debito e attenuare rischi connessi alla dipendenza dal settore bancario, ottenendo – al ricorrere di specifici requisiti – capitali di investimento attraverso l'emissione di strumenti di debito a breve termine (cambiali finanziarie) e a medio lungo termine (obbligazioni e titoli, obbligazioni partecipative e/o titoli similari), ovvero per mezzo di c.d. *minibond*.

L'emissione di tali strumenti di debito da parte delle PMI richiede, nondimeno, il rispetto di talune condizioni.

In particolare:

- l'emissione dei titoli deve necessariamente essere assistita da uno *sponsor*, ovvero un intermediario finanziario che supporti l'emittente nella fase di emissione e collocamento (banca, impresa di investimento, SGR, società di gestione armonizzata, SICAV e intermediari finanziari iscritti nell'elenco

previsto dall'articolo 107 del Testo Unico Bancario);

- l'ultimo bilancio dell'impresa emittente deve essere assoggettato a revisione contabile da parte di un revisore legale o di una società di revisione;

- i titoli devono e possono essere collocati esclusivamente presso investitori qualificati – così come definiti dall'art. 100 D.Lgs. 58/1998 – che non siano, direttamente o indirettamente, neanche per tramite di società fiduciaria o interposta persona, soci della medesima impresa emittente;

- i titoli devono e possono essere destinati alla circolazione tra soli investitori professionali.

Il ruolo dello *sponsor* è fondamentale atteso che esso, oltre ad assistere l'emittente nella procedura di emissione e collocamento dei titoli di debito, è tenuto a mantenere nel proprio portafoglio, fino alla scadenza, una porzione dei titoli di debito emessi.

Lo *sponsor* dovrà inoltre provvedere a classificare la categoria di rischio dell'emittente, tenendo conto della qualità creditizia dell'impresa e dovrà fornire aggiornamenti almeno trimestrali sulla classificazione di rischio ed ogni qualvolta intervenga un elemento straordinario. Le imprese non quotate dovrebbero essere incentivate ad avvicinarsi a strumenti di finanziamento non bancario dai benefici fiscali introdotti dal Legislatore con l'intervento normativo sopra richiamato. Più precisamente il

comma 8° dell'art. 32 D.L. 83/2012 prevede, invero, che "le disposizioni dell'articolo 3, comma 115, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, non si applicano nei casi in cui le obbligazioni e i titoli similari, emessi dai soggetti di cui al comma 1 a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto legge, siano sottoscritti da investitori qualificati che non siano, anche per il tramite di società fiduciarie o per interposta persona, direttamente o indirettamente soci della società emittente": per effetto di una apposita esclusione dell'applicazione dell'art. 3, comma 115, della L. 549/1195, anche le società non quotate possano dunque dedurre gli interessi passivi corrisposti sulle obbligazioni e titoli similari secondo le stesse regole previste per le società quotate.

Il comma 9° prevede, inoltre, che anche le società non quotate possano avvalersi dell'esenzione dall'applicazione della ritenuta sugli interessi e altri proventi corrisposti sulle obbligazioni e titoli similari (prevista dall'art. 26 del DPR 600/1973), qualora tali titoli siano ammessi alle negoziazioni su mercati regolamentati o su sistemi multilaterali di negoziazione. Ed ancora, il comma 12° sancisce che i dati sull'emissione delle obbligazioni e titoli similari non negoziati in mercati regolamentari debbano essere comunicati dall'emittente entro trenta giorni all'Agenzia delle Entrate per consentirne un monitoraggio ai fini antielusivi.

(continua a pag. 11)



Il decreto sviluppo prevede che le PMI possano finanziarsi con l'emissione di strumenti di debito a breve termine e a medio lungo termine: i c.d. minibond

Attualità – Diritto amministrativo

Rinnovabili - La nuova disciplina dei controlli e delle sanzioni in materia di incentivi nel settore elettrico (DM 31/01/2014)

Con il D.M. 31 gennaio 2014 è stato introdotto un organico sistema di controlli in materia di incentivi per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili

In attuazione dell'articolo 42 del D.lgs. 3 marzo 2011, n. 28, il Ministero dello Sviluppo Economico ha approvato il D.M. 31 gennaio 2014 che definisce un sistema organico di controlli in materia di incentivi per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (pubblicato in GU N. 35 del 12/02/2014).

Tali controlli, che possono essere di tipo documentale o con sopralluogo, sono svolti dal GSE con o senza preavviso, anche avvalendosi del supporto tecnico di soggetti terzi dotati di idonee competenze specialistiche. A tal proposito, il GSE può anche sottoscrivere protocolli di intesa con i soggetti pubblici per eventuali controlli incrociati, ferme restando le rispettive competenze e responsabilità. L'attività di controllo è svolta sulla base di una programmazione annuale e triennale a cura del GSE. Ai fini del Decreto, il "Controllo su impianto" è definito come: *"attività di accertamento e riscontro, anche mediante sopralluogo, volta alla verifica della sussistenza ovvero della permanenza dei presupposti per l'eroga-*

zione degli incentivi, con particolare riguardo alla fonte utilizzata, all'entrata in esercizio, alla conformità ed al corretto funzionamento dei componenti, apparecchiature, opere connesse e altre infrastrutture degli impianti e alla veridicità delle informazioni contenute in atti, documenti, attestazioni, comunicazioni e dichiarazioni forniti dal titolare dell'impianto".

1. I controlli mediante sopralluogo

L'avvio del procedimento di controllo mediante sopralluogo è comunicato con lettera raccomandata A/R ovvero mediante Posta Elettronica Certificata (PEC) almeno 7 giorni prima della data in cui si prevede che esso abbia luogo. Nei casi di controllo senza preavviso, invece, le relative comunicazioni sono adempiute senza indugio dai soggetti preposti dopo lo svolgimento delle operazioni di controllo. Nell'ambito dello svolgimento delle operazioni di sopralluogo, il preposto al controllo potrà richiedere ed acquisire atti, documenti, schemi tecnici di impianto, registri ed ogni altra informazione ritenuta utile nonché effettuare rilievi fotografici strettamente

connessi alle esigenze di controllo. Il verbale, sottoscritto dall'incaricato del controllo e dal titolare dell'impianto o dal suo delegato, è immediatamente trasmesso al GSE. Il GSE pubblica sul proprio sito l'elenco dei documenti che devono essere tenuti presso il sito dell'impianto.

2. Violazioni rilevanti

Il GSE può disporre la decadenza dagli incentivi con l'integrale recupero delle somme già erogate, qualora, in esito all'attività di controllo o di verifica documentale, vengano accertate le violazioni rilevanti di cui all'Allegato 1 del Decreto; tale allegato non ha, peraltro, valore esaustivo ma solo esemplificativo. Al di fuori delle suddette fattispecie, il GSE, nel caso riscontri violazioni o inadempimento che rilevano ai fini dell'esatta quantificazione degli incentivi ovvero dei premi, dispone le prescrizioni più opportune ovvero ridetermina l'incentivo in base alle caratteristiche rilevate a seguito del controllo e alla normativa applicabile, recuperando le somme indebitamente erogate. (A cura dell'Ufficio di Torino – Avv. Marco Mittone – 011 0370951)

News dalle corti – Diritto del lavoro e diritto comunitario

Importante pronuncia della Cassazione in tema di trasferimento di ramo di azienda

Con domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'art. 267 TFUE, il Tribunale di Trento, con decisione del 20 settembre 2012, aveva investito la Corte di Giustizia UE (CGUE) della questione della conformità o meno al diritto comunitario della normativa italiana in materia di trasferimento di ramo d'azienda.

Più precisamente, la CGUE era stata chiamata a pronunciarsi sulla interpretazione dell'art. 1, par.1, lett. a) e b), della direttiva 2001/23/CE del 12 marzo 2001, concernente il mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti.

La domanda era stata presentata nell'ambito di una controversia che opponeva 75 ricorrenti a Telecom Italia Spa e a Telecom Italia Information Technology Srl (TIIT), vertente sulla qualificazione come «trasferimento di parte di azienda» del conferimento effettuato da Telecom Italia a favore di TIIT di un ramo di attività denominato «IT Operations».

I ricorrenti avevano sostenuto che, prima del suo conferimento nel capitale di TIIT, il ramo «IT Operations» non costituiva una suddivisione funzionalmente autonoma nella struttura di Telecom Italia e che detto ramo non sarebbe stato preesistente al

trasferimento.

Con sentenza del 6 marzo 2014 la Corte di Giustizia europea (Nona Sezione) si era così pronunciata: *“l'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e b), della direttiva 2001/23/CE [...] deve essere interpretato nel senso che non osta ad una normativa nazionale, come quella oggetto del procedimento principale, la quale, in presenza di un trasferimento di una parte di impresa, consenta la successione del cessionario al cedente nei rapporti di lavoro nell'ipotesi in cui la parte di impresa in questione non costituisca un'entità economica funzionalmente autonoma preesistente al suo trasferimento”*.

La CGUE ha affermato che la mancanza di autonomia funzionale dell'entità trasferita non costituisce, di per sé, un ostacolo al mantenimento dei diritti dei lavoratori da parte di uno Stato membro. Ha precisato, inoltre, che la direttiva 2001/23/CE non mira ad instaurare un livello di tutela uniforme per tutta l'Unione, bensì a garantire che il lavoratore interessato sia tutelato, nei suoi rapporti con il cessionario, allo stesso modo in cui lo era nei suoi rapporti con il cedente.

La decisione, se non ben compresa, potrebbe apportare elementi di equivocità e riaccendere dispute sulla legittimità

della cessione di rami d'azienda privi di qualsiasi autonomia organizzativa e funzionale, requisito che l'art. 2112 c.c. continua invece a prescrivere.

Sul punto è di recente intervenuta la Corte di Cassazione, che, con sentenza 15 aprile 2014, n. 8756, ha riaffermato la regola per la quale, per il diritto italiano, la nozione di ramo di azienda suscettibile di trasferimento è riferibile unicamente a quella entità produttiva funzionalmente autonoma e preesistente al trasferimento.

Con la decisione in esame, i giudici di legittimità confermano la corretta interpretazione della legge italiana, tacitando eventuali polemiche relative a contrasti tra la disciplina nazionale e quella comunitaria in materia di nozione di ramo di azienda da trasferire.

Viene infatti affermato che, *“in virtù dell'art. 2112 c.c., deve intendersi per ramo autonomo d'azienda [...] ogni entità economica organizzata in maniera stabile che, in occasione del trasferimento, conservi la propria identità; il che presuppone però una preesistente realtà produttiva funzionalmente autonoma e non anche una struttura produttiva creata ad hoc in occasione del trasferimento”*.

(A cura del Dipartimento Diritto del Lavoro – Avv. Alessandra Giordano – 06 68210067)



Il ramo d'azienda suscettibile di trasferimento è riferibile unicamente a quell'entità produttiva funzionalmente autonoma e preesistente al trasferimento

News dalle corti – Diritto della navigazione

La Cassazione definisce una lite in tema di forma del contratto di trasporto marittimo

La prova del contratto di trasporto marittimo può essere offerta attraverso l'esibizione della polizza di carico o mediante produzione di uno scambio di fax.

Con sentenza n. 5793 del 13 marzo 2014 la Corte di Cassazione ha posto la parola fine ad una lite, trascinatasi per quasi quattordici anni, tra un caricatore ed un vettore marittimo, generata dalla scarsa chiarezza nella fase di negoziazione dei contenuti del contratto. All'inizio del 2000 un'impresa italiana, avendo necessità di spedire una partita di legname da Capodistria a Jeddah, si rivolse ad un vettore marittimo, tramite un suo agente, per procurarne il trasporto. Questi gli comunicò che, proprio nei giorni in cui il mittente, per esigenze connesse al credito documentario sotteso alla compravendita, avrebbe dovuto imbarcare, una sua nave avrebbe toccato Capodistria e avrebbe dunque potuto caricare a bordo il legname. Nei giorni successivi vi fu uno scambio di corrispondenza dal quale emerse che, contrariamente a quanto promesso, la nave non sarebbe riuscita a presentarsi in tempo utile per l'imbarco. Il mittente, dunque, dichiarò al vettore di non aver più interesse a caricare sulla sua nave e concluse contratto di trasporto con altra compagnia di navigazione. Il vettore originariamente contattato non la prese bene e, sostenendo che il mittente fosse receduto dal contratto di trasporto, in assenza di una clausola di cancello che gli attribuisse il diritto di sciogliersi unilateralmente dal vincolo negoziale, chiese la corresponsione del vuoto per pieno. La mittente, assistita dallo

Studio, reagì, obiettando che tra le parti non si era perfezionato alcun contratto e che essa era legittimamente receduta dalle trattative, attesa l'impossibilità del vettore di offrire la prestazione richiesta e segnalando che, se anche fosse stata vera l'ipotesi contraria, il mancato rispetto, ad opera del vettore, del termine essenziale per l'imbarco l'avrebbe legittimata a recedere in ragione dell'inutile decorso del termine medesimo. La lite nel 2001 approdò dapprima innanzi al Tribunale e il Giudice triestino, dopo quattro anni, rigettò la richiesta di corresponsione del nolo, sul presupposto che il vettore non avesse saputo dar prova d'essere titolare del rapporto controverso. La questione venne quindi portata all'esame della Corte d'Appello del capoluogo giuliano, la quale, pur correggendo il tiro, diede nuovamente ragione alla mittente, questa volta statuendo che il vettore, producendo in giudizio soltanto alcuni fax inidonei a dimostrare un valido incontro di volontà negoziali, e non anche la polizza di carico, non era stato in grado di provare l'avvenuta conclusione del contratto di trasporto marittimo. Aderendo alla tesi della mittente, dichiarò che essa era legittimamente receduta dalle trattative, attesa l'incapacità del vettore di presentare la nave in tempo utile per l'imbarco. La relativa decisione, resa nell'ottobre 2007, è stata dunque impugnata per cassazione l'anno successivo, per una serie di

doglianze, tutte disattese su due presupposti: il primo, che la valutazione della natura dello scambio di corrispondenza, esaurendosi in un apprezzamento di merito, è sottratta al sindacato della Cassazione. Il secondo, che per poter sottoporre al vaglio di legittimità l'iter logico fatto proprio dalla Corte d'Appello, il vettore avrebbe dovuto in primo luogo indicare il vizio di motivazione di cui si doleva e, secondariamente, riprodurre nel ricorso il contenuto dei fax, che a suo giudizio avrebbero integrato la prova del contratto, come imposto dall'art. 366 n. 6 c.p.c., oneri che il vettore aveva entrambi disattesi. In estrema sintesi, il principio che emerge al termine di questa lunga controversia è piuttosto lineare: la prova del contratto di trasporto marittimo, che in base all'art. 420 c.nav. dev'essere fornita per iscritto, può essere offerta sia attraverso l'esibizione della polizza di carico, sia mediante produzione di uno scambio di fax. Perché però esso possa essere ritenuto sufficiente, occorre che le relative risultanze siano univoche, circostanza nel caso di specie non verificatasi. Ciò richiama l'attenzione degli operatori sui costi potenzialmente connessi all'uso, in sede di negoziazione, di espressioni talvolta consuevolmente generiche che andrebbero, dunque, ove possibile evitate. (A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Alberto Pasino – 040 7600281)

News dalle corti – Diritto dei trasporti

Azione diretta: il committente può essere condannato a pagare a due volte

Il Tribunale di Trieste si è nuovamente pronunciato sulla cosiddetta azione diretta del vettore effettivo nei confronti del committente il trasporto di cui all'art. 7 *ter* del D.lgs. 286/2005. Il committente è stato condannato, ancora una volta con il particolare e più snello procedimento di cui all'articolo 702 bis c.p.c., a pagare i corrispettivi del trasporto al vettore che lo ha effettivamente svolto.

La pronuncia, da un lato, conferma il precedente orientamento già assunto dal Tribunale giuliano e, dall'altro, presenta dei caratteri di novità, in quanto condanna esplicitamente il committente del trasporto nonostante questi abbia già versato i corrispettivi al vettore contrattuale.

Il Giudice, infatti, ha espressamente ritenuto non rilevante il fatto che la società committente il trasporto avesse già corrisposto i noli al primo vettore, dal momento che la responsabilità *ex art. 7 ter* cit. non deve considerarsi limitata alla misura del debito ancora da pagare. Il provvedimento in commento è altresì particolarmente interessante in quanto, oltre a ribadire che la responsabilità di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto è una responsabilità solidale, considera come dovuto

dal punto di vista quantitativo l'importo così come concordato tra primo vettore e subvettore, purché nei limiti della quota di corrispettivo pattuito dal committente col primo vettore e fatta salva l'azione di rivalsa.

La citata ordinanza ha inoltre rigettato l'eccezione di incompetenza per territorio spesa dal committente - che pretendeva di essere convenuto innanzi al Tribunale della sua sede legale o del luogo in cui doveva ritenersi concluso il contratto di trasporto mediante l'effettiva consegna al vettore della merce - statuendo che l'obbligazione di cui all'art. 7 *ter* cit., avente fonte legale, debba essere adempiuta al domicilio del creditore.

Ciò si traduce in un evidente vantaggio a favore del soggetto che agisca con azione diretta, il quale può convenire in giudizio innanzi al Tribunale del suo luogo di residenza il committente il trasporto a prescindere dal luogo in cui questi abbia la propria sede legale.

Alla luce del nuovo orientamento giurisprudenziale che va via via formandosi e consolidandosi, diviene sempre più pressante l'esigenza per il committente il

trasporto di verificare che il vettore cui questi si è rivolto in prima battuta abbia effettivamente pagato il subvettore. Ben potendo in caso contrario essere costretto a corrispondere per due volte i noli, potendo altrimenti essere coinvolto in richieste di pagamento da parte chi effettivamente abbia svolto il trasporto. L'azione di rivalsa del committente nei confronti del vettore contrattuale, infatti, non è uno strumento di per sé idoneo a garantire il recupero delle somme che il committente dovrà corrispondere al subvettore, non essendo infrequenti casi di incapacienza o decozione dei padroncini cui il committente ha inizialmente affidato l'incarico.

Anche sotto questo profilo pertanto, e non solo quindi per vedere circoscritto l'arco temporale in cui agire onde ottenere i c.d. costi minimi di cui all'art. 83 *bis* del D.l. 112/2008, è opportuna l'adozione di contratti scritti volti o a vietare la subvezione o a introdurre meccanismi atti a verificare il reale pagamento dei noli ai vettori effettivi da parte dei primi vettori.

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



Il committente il trasporto, nonostante abbia già pagato il corrispettivo dovuto al vettore contrattuale, può essere condannato a pagare i noli anche al vettore effettivo in caso di mancato pagamento da parte del vettore contrattuale e sempre nei limiti di quanto pattuito con quest'ultimo

News dalle corti – Diritto dei trasporti

Si parla ancora di tariffe a forcella!



In tema di tariffe a forcella i Giudici di seconda istanza dimostrano disponibilità a prendere in considerazione l'acquisizione di nuove perizie tecniche

Nelle aule giudiziarie italiane si parla ancora di tariffe a forcella, sebbene la normativa del 1974 (che aveva istituito questo regime di tariffazione obbligatoria nei servizi di trasporto terrestre) sia stato oggi ampiamente superato dal processo di liberalizzazione, che è sfociato con l'introduzione, nel nostro ordinamento, dei c.d. "costi minimi".

L'esito di tali contenziosi è, ancora oggi, tutt'altro che scontato.

In particolare il nostro Studio (sede di Bologna), nell'assistenza giudiziale prestata in materia, ha chiesto ed ottenuto, a favore del proprio Cliente, dalla Corte d'Appello di Milano, che fossero eseguiti *ex novo* i calcoli delle tariffe a forcella a rettifica di quanto emerso durante il primo grado di giudizio.

Nello specifico la Corte d'Appello di Milano con ordinanza del 29.1.2014 ha disposto la Consulenza Tecnica d'Ufficio affinché

ricalcolasse il valore delle differenze tariffarie oggetto del contendere.

In ottemperanza a tale provvedimento, il perito incaricato ha elaborato i conteggi alla luce di tutti i parametri previsti dalla L. 298/1974 e dal D.M. 18.11.1982, con ciò dando atto di poter giungere a conclusioni difforni rispetto al collega che lo aveva preceduto in primo grado.

Sulla base di una ulteriore allegazione documentale, il collegio peritale (costituito dal CTU e dai rispettivi CT di parte) ha dunque preso in considerazione aspetti prima trascurati dal Tribunale e, in particolare: a) la data di inizio del trasporto, b) la configurabilità o meno della triangolazione, di cui all'art. 8 del DM 18.11.1982, c) il percorso attraverso il quale si è estrinsecato il viaggio con annotazione di tutte le località, d) l'entità della tratta chilometrica, e) la tariffa per quintali e per peso, f) lo sconto tariffario in ragione della ripetitività,

ex art. 14 DM 18.11.1982, g) la tariffa per scarichi intermedi effettuati, h) la tariffa minima, il fatturato e la differenza tra i due valori (c.d. "delta").

L'ordinanza in esame è particolarmente interessante per due ordini di motivi: da un lato perché denota la disponibilità dei Giudici di secondo grado a prendere in considerazione la possibilità di acquisire nuove perizie tecniche (circostanza assai rara), dall'altro perché sottolinea che in contenziosi di natura tecnica – come quello in oggetto – la stretta collaborazione tra gli assistenti legali e i consulenti tecnici di parte è assai strategica al fine di ottenere un espletamento vincente dell'incarico anche quando – all'esito del giudizio di primo grado – le probabilità di successo paiono essere ridotte ai minimi termini.

(A cura dell'Ufficio di Bologna - Avv. Stefano Campogrande - 051/2750020)

How to do business in the Russian Federation



Le opportunità offerte dalle zone economiche libere e dalle zone economiche speciali

La legge russa sugli investimenti stranieri del 1991 (n. 1545-1/1991) prevedeva la presenza di un certo numero di zone economiche libere (*свободные экономические зоны*), l'esistenza di tali zone - con le relative peculiarità - tuttavia, non è più stata presa in considerazione dalla più recente legge sugli investimenti stranieri del 1999 (FZ - 160/1999) e dalle sue successive modifiche.

Ancorché non sia prevista la costituzione di nuove zone economiche libere e pur in assenza di espresso riconoscimento nella più recente legge sugli investimenti stranieri, restano operative le zone economiche libere costituite precedentemente alla legge del 1999.

Tra di esse le più conosciute sono quelle di Kaliningrad, il cui particolare status è disciplinato dalla legge n. FZ-13/1995, e di Magadan, che trova espresso riconoscimento nella legge FZ-104/1999.

La zona di Kaliningrad, in particolare, opera come zona franca per l'importazione di componenti e prodotti semilavorati e per l'esportazione di prodotti finiti.

L'importazione dei singoli componenti a Kaliningrad, pur comportando una riduzione dei costi in termini di dazi doganali, può

risultare più macchinosa in quanto ogni singolo componente da importare deve essere dotato di una propria certificazione rilasciata dalle Camere di Commercio russe che accertano, sui campioni forniti prima dell'importazione, che i componenti abbiano i requisiti di legge per essere importati e poi posti in commercio.

I vantaggi di cui l'investitore straniero può godere, svolgendo la propria attività imprenditoriale nelle zone economiche speciali, consistono primariamente in incentivi di natura fiscale. In modo particolare segnaliamo che per i primi cinque anni di attività è prevista l'esenzione dai dazi doganali all'importazione, nonché dalle commissioni sull'esportazione, inoltre non sono dovute, per il citato periodo di tempo, imposte sulla terra (che sarebbero dovute nei casi in cui, per svolgere la propria attività, l'imprenditore straniero prenda in affitto dei terreni, ad esempio per lo svolgimento di attività agricola) e sul patrimonio. Accanto alle zone economiche libere la legge russa prevede della zone economiche speciali (*особые экономические зоны*) che, nella previsione del legislatore russo, avrebbero dovuto essere di sei tipologie: zone doganali

produttive e commerciali; zone speciali ai confini del territorio russo; zone tecnico - applicative; zone per servizi di assistenza oltre frontiera; centri bancari *offshore* e zone turistico - ricreative.

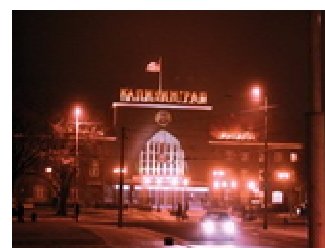
A disciplinare tali zone è intervenuta la legge FZ-116/2005, che oltre a fornire una disciplina organica riduce le tipologie di zone economiche speciali a due: zone economiche speciali di tipo industriale - produttivo e le zone economiche speciali di tipo tecnologico - innovativo (tra queste ultime rientra anche il centro tecnologico di Skolkovo).

La normativa che disciplina le zone economiche speciali disciplina anche le modalità con le quali l'investitore straniero può svolgere la propria attività in un di tali zone.

Allo scopo di investire in tali zone è necessario che l'imprenditore straniero sigli un apposito accordo siglato con l'autorità statale competente.

Sulla scorta di quanto previsto dalla legge FZ-116/2005, tale accordo deve prevedere un investimento minimo, da parte dell'investitore straniero, di almeno 210 milioni di rubli (art. 12, legge FZ - 116/2005), attualmente pari a circa € 4.256.000,00.

(continua a pag. 10)



Gli imprenditori stranieri interessati ad investire nelle zone economiche speciali russe possono godere di molteplici vantaggi fiscali.

(segue) Recentissime novità in tema di China Shanghai Pilot Free Trade Zone

(continua dalla prima)

- **settore medicale:** diversamente da quanto previsto dalla normativa nazionale che vieta questo tipo di investimento, agli investitori esteri aventi i requisiti richiesti dalla normativa cinese è consentito costituire una struttura sanitaria a capitale interamente straniero (una "WFOE Sanitaria") all'interno della SH PFTZ, previa autorizzazione delle Autorità locali. Il settore medicale è di fondamentale importanza per l'ulteriore sviluppo del

Paese e per la completa realizzazione delle politiche di *welfare* intraprese in questi anni.

- **accelerazione delle riforme in ambito finanziario:** alle società costituite all'interno della SH PFTZ è permesso essere titolari di uno speciale conto corrente che non è sottoposto agli attuali vincoli di convertibilità del RMB e che beneficia di una maggiore flessibilità nei pagamenti in valuta estera. E' opportuno sottolineare come la SH

PFTZ a differenza di Hong Kong, dal punto di vista fiscale italiano, non sia inserita in alcuna *black list*, facilitandone il trasferimento di capitali. Le misure già in vigore rappresentano solo parte degli sforzi del governo di Pechino, nuovi interventi saranno, infatti, presi nei mesi seguenti sempre con lo scopo di liberalizzare e semplificare le operazioni internazionali. (A cura dell'Ufficio di Shanghai – Avv. Luigi Zunarelli – 00862151-501952)

(segue) Le opportunità offerte dalla zone economiche libere e dalle zone economiche

(continua dalla nona)

La legge dispone inoltre che entro tre anni dalla conclusione dell'accordo tra l'autorità competente e l'investitore, quest'ultimo dovrà aver già versato del previsto investimento nell'ammontare di almeno 40 milioni di rubli (art. 12, co. III, legge FZ – 116/2005), corrispondenti a circa € 810.524,00.

La legge in questione non discrimina imprenditori russi ed imprenditori stranieri, pertanto la citata previsione si applica ad entrambe le categorie di investitori.

La disciplina sopraesposta non si applica, in ogni caso, alle zone economiche libere di Kaliningrad e Magadan, le quali sono disciplinate dalle citate apposite leggi.

L'imprenditore straniero, così come nel caso in cui svolga attività nelle zone economiche libere, può godere di alcuni incentivi anche operando nelle zone economiche speciali.

Più precisamente, laddove l'investimento venga effettuato in una zona speciale di tipo industriale – produttivo, è prevista la possibilità di iscrivere,

nell'anno fiscale successivo, una quota di perdite superiore al 30 %.

Nel caso invece di investimenti in una zona di tipo tecnologico – innovativo, lo straniero potrà giovare di una riduzione dell'aliquota dell'imposta sociale unica (comprensiva, in sostanza, dei contributi pensionistici e previdenziali che devono versare gli imprenditori e, comunque, tutti coloro che corrispondono retribuzioni a persone fisiche) al 14 %.

(A cura dell'Ufficio di Trieste – Dott. Andrea Piras – 040 7600281)

(segue) Un nuovo canale di finanziamento per le imprese: i c.d. *minibond*

(continua dalla terza)

Infine il comma 13° prevede che “le spese di emissione delle cambiali finanziarie, delle obbligazioni e dei titoli similari di cui all'articolo 1 del Decreto legislativo 1° aprile 1996, n. 239, primo comma, sono deducibili nell'esercizio in cui sono sostenute indipendentemente dal criterio di imputazione a bilancio”: questo beneficio dovrebbe riguardare sia i titoli dei grandi emittenti, già disciplinati dalla norma prima dell'intervento del DL 83/2012, sia i *mini bond* disciplinati dal DL 83/2012 medesimo.

Borsa Italiana ha peraltro

avviato da febbraio 2013 un segmento di mercato *ad hoc*, denominato EXTRA-MOT PRO, destinato proprio alla quotazione di questi nuovi strumenti finanziari.

Lo scopo è quello di offrire alle società italiane un mercato nazionale più flessibile ed efficiente: gli unici requisiti per le società, infatti, sono l'aver pubblicato il bilancio degli ultimi due esercizi, di cui l'ultimo sottoposto a revisione contabile, e l'aver messo a disposizione un documento informativo con alcune informazioni essenziali. Non è richiesta la pubblicazione

di un prospetto di quotazione ai sensi della Direttiva Prospetti.

Successivamente alla quotazione è richiesta la pubblicazione di bilanci annuali revisionati, dei giudizi di *rating* se pubblici, l'informativa relativa a qualsiasi modifica dei diritti dei portatori degli strumenti, ed eventuali informazioni di carattere tecnico legate alle caratteristiche degli strumenti (es. date di pagamento degli interessi, cedole, piani di ammortamento).

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

Seminari e formazione

Terza edizione di Mare Nordest

L'Avv. Alberto Pasino interverrà come relatore alla kermesse “Mare Nordest”, che avrà luogo a Trieste dal 9 all'11 maggio e che aggregherà appassionati del mare, delle attività subacquee e del comparto nautico del norddest dell'Italia e di Austria, Croazia e

Slovenia. Di particolare interesse per gli appassionati del mare le relazioni di Folco Quilici (presentazione del suo lungometraggio “Oceani”), Nicolò Carnimeo (che presenterà il suo libro “Com'è profondo il mare”) e Michael Rutzen e Sara Andreotti (Squali di Notte).

A Pasino è stata affidata una relazione sulla responsabilità civile e penale degli operatori subacquei, che sarà presentata domenica 11 maggio, alle 11.00.

Il programma completo è consultabile alla pagina <http://www.marenordest.it/il-programma/>

Propeller Bologna - Ciclo d'incontri su “Le navi dell'Emilia”

The International Propeller Club - Port of Bologna, in persona del suo Presidente, Professor Stefano Zunarelli, coadiuvato dagli Avv.ti Andrea Giardini e Massimiliano

Musi, ha organizzato un ciclo di incontri dedicato agli armatori emiliani. I primi due, che vedranno come relatori i rappresentanti di Amoretti Armatori e Finaval S.p.a.,

avranno luogo presso il Circolo Ufficiali dell'Esercito Bologna - Palazzo Grassi (Via Marsala 12, Bologna) rispettivamente il 5 maggio e il 13 maggio 2014 alle ore 18.00.

Seminario ASLA – Propeller Milano

Il 19 maggio, con inizio alle 17.45, presso il NH President di Largo Augusto a Milano, avrà luogo un seminario sul tema *“Il trasporto internazionale. Istituti giuridici, diritti ed obblighi delle parti, spunti pratici per gli operatori”*. Introdurrà e coordinerà il seminario, organizzato congiuntamente dal gruppo trasporti ASLA (coordinato dal Prof. Stefano Zunarelli) e dall'International Propeller Club – Port of Milan e

patrocinato dall'AIDIM, il Prof. Zunarelli.

Tra i relatori l'Avv. Alberto Pasino, che intervorrà sul tema *“Questioni aperte in tema di contratto di spedizione”*.

Seminario sulla catena del freddo dei farmaci

L'Avv. Barbara Michini è stata invitata a partecipare, in qualità di relatore, al Convegno *“Cold Chain Pharma Forum”* che si terrà a Milano il 20 maggio 2014.

L'evento sarà dedicato alle case farmaceutiche che desiderano approfondire le

questioni legate all'imminente recepimento delle nuove *“Good Distribution Practice of Medicinal Products for Human Use”* (GDP) e alle conseguenze che l'intervento normativo produrrà sulla catena del freddo e nella distribuzione dei medicinali. L'intervento

dell'Avv. Michini sarà, in particolare, incentrato sulla analisi della normativa vigente in relazione al trasporto e stoccaggio di prodotti farmaceutici e relativi profili di responsabilità derivanti dalla mancata compliance dell'operatore del settore.

Seminario sulle anomalie bancarie

Il 16 maggio si terrà a Bari presso la Camera di Commercio di Bari un incontro avente ad oggetto l'analisi delle anomalie nel settore bancario ed i possibili percorsi da porre in essere in via giudiziale e non per recuperare quanto indebitamente incamerato dagli istituti di credito o per resistere alle pretese degli stessi. Nel corso dell'incontro, organizzato dal-

l'associazione A.N.I.T.A. Puglia Associazione Nazionale Imprese Trasporti Auto-mobilistici, in collaborazione con la propria Segreteria Nazionale, verranno illustrate, tanto dal punto di vista normativo, quanto da quello più prettamente tecnico-pratico con analisi di taluni casi specifici, le tematiche connesse agli indebiti bancari derivanti

dall'applicazione di interessi anatocistici, ultralegali, CMS ed usura nei contratti di contro corrente, mutuo, leasing e factoring. All'incontro parteciperanno in veste di relatori il Prof. Massimo Campailla, l'Avv. Luciana Laera, l'Avv. Sgattoni e l'Avv. Greblo, oltre che il dott. Giansalvo, esperto consulente nel settore del contenzioso bancario.

News

Consulenza *on line*

Si segnala la recente implementazione, nella homepage del sito web dello Studio, della possibilità di richiedere Pareri Online sulle que-

stioni attinenti alle ampie aree giuridiche trattate dalla nostra *Law Firm*. Un team di Avvocati e Collaboratori coopereranno per fornire un

servizio efficace, veloce e funzionale, al fine di offrire un risultato di qualità e sempre alla portata di un *click*.

ZUNARELLI

B&T INTERNATIONAL LAW FIRM
STUDIO LEGALE ASSOCIATO

Hanno collaborato alla stesura di questo notiziario:

SEDE DI SHANGHAI
00862151501952

SEDE DI BOLOGNA
0512750020

SEDE DI ROMA
0668210067

SEDE DI TORINO
0110370951

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