

Articoli di particolare interesse:

- Primi commenti sulla pronuncia della Corte di Giustizia Europea in tema di costi minimi

- How to do business in the UAE – Dubai: la nuova frontiera per gli investimenti nel medio oriente

Notizie singole:

Primi commenti sulla pronuncia della Corte di Giustizia Europea in tema di costi minimi 1

I nuovi orientamenti sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione 2

I vantaggi del trasporto internazionale attraverso il Porto di Trieste 3

Provvedimento d'urgenza a garanzia del diritto di controllo del socio 4

How to do business in the UAE 5

Novità editoriali 6

Primi commenti sulla pronuncia della Corte di Giustizia Europea in tema di costi minimi

Nella newsletter di aprile 2013 avevamo dato notizia che il TAR Lazio aveva disposto il rinvio pregiudiziale alle Corte di giustizia dell'Unione europea perché venisse valutata la compatibilità con l'ordinamento comunitario delle disposizioni nazionali che prescrivono dei costi minimi di esercizi nel settore dell'autotrasporto. Il 4 settembre 2014 la Corte di Giustizia ha depositato l'attesa sentenza. Dopo una serie di articolate motivazioni la Corte, nel dispositivo della sentenza, afferma che *“L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati”*.

La prima conseguenza di tale pronuncia è, dunque, l'accertata incompatibilità con l'ordinamento comunitario delle disposizioni che individuavano nell'Osservatorio il soggetto deputato a determinare mensilmente i costi minimi di sicurezza. Il TAR Lazio (dal quale era stato sollevato il quesito ed avanti al quale erano stati impugnati i costi minimi di sicurezza determinati dall'Osservatorio) sarà, a questo punto, tenuto ad

accogliere i ricorsi promossi da ampia parte della committenza ed annullare le varie delibere oggetto di impugnativa, con le quali l'Osservatorio aveva determinato i costi minimi di sicurezza. Ciò premesso, occorre anche considerare che la sentenza depositata in data 4 settembre nel dispositivo conclude per l'incompatibilità con l'ordinamento comunitario dei soli costi minimi di sicurezza determinati dall'Osservatorio ma, nelle motivazioni che precedono il dispositivo, solleva delle perplessità articolatamente argomentate anche con riferimento alla compatibilità con l'ordinamento comunitario dell'intero impianto normativo che disciplina i costi minimi di sicurezza. Alla luce di ciò occorre, dunque, chiedersi se la portata della sentenza esaurisca i propri effetti nell'ambito del giudizio avanti al Tribunale Amministrativo per il Lazio, ovvero possa trovare applicazione anche al di fuori di tale giudizio, travolgendo l'intero impianto normativo dell'art. 83bis e, dunque, anche i costi minimi di sicurezza determinati dal Ministero prima dell'istituzione dell'Osservatorio e dopo la sua soppressione.

L'art. 267 TFUE, unica norma dei Trattati europei in tema di rinvio pregiudiziale, tace sul punto. Per dare risposta al quesito occorre, pertanto,

procedere con considerazioni di carattere sistematico, tenendo tuttavia presente che la dottrina che si è occupata dell'argomento non è giunta a conclusioni univoche.

Una delle possibili interpretazioni potrebbe essere la seguente:

- La sentenza ha efficacia *pan-processuale vincolante*: ciò significa che saranno vincolati giudici diversi dal giudice *a quo*, ma solo quei giudici chiamati a giudicare la medesima controversia di merito pendente tra le *stesse parti* in senso sostanziale (quindi, nel caso concreto, dovranno disapplicare la norma i giudici che sono e saranno chiamati a decidere in merito all'applicazione di costi minimi di sicurezza per trasporti eseguiti nel periodo in cui era attivo l'Osservatorio).

- La sentenza ha efficacia *extra-processuale*, ma non è un'efficacia vincolante: infatti, un giudice (diverso dal giudice *a quo*) chiamato a confrontarsi con una sentenza interpretativa della Corte di Giustizia europea, dovrà anzitutto individuare la *ratio decidendi* della decisione, rimanendo libero di valutare se vi sia identità o meno di *ratio decidendi* tra il suo caso concreto e quello da cui è scaturito rinvio pregiudiziale ex art. 267 TFUE.

(continua a pag. 7)

Osservatorio legislativo e giurisprudenziale

I nuovi orientamenti sugli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione



Le linee guida sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree del febbraio 2014 arricchiscono ora l'insieme di regole che devono essere rispettate per attuare legittimamente operazioni di sviluppo tramite finanziamenti pubblici.

I servizi di trasporto aereo, la costruzione di aeroporti o di infrastrutture aeroportuali, la loro ristrutturazione ed ampliamento, la gestione di aeroporti e la fornitura di servizi aeroportuali non possono essere liberamente finanziati con fondi pubblici, quali risorse provenienti da Regioni, enti pubblici territoriali e persino società partecipate da enti pubblici. Tali tipi di interventi sono soggetti a una disciplina specifica, ora dettata dalle nuove **Linee guida sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree (C (2014) 963)**, del 20 febbraio 2014, dal pacchetto sugli aiuti di Stato ai servizi di interesse economico generale (SIEG) e dal Regolamento (CE) n. 1008/2008, che compongono ora il sistema complessivo di regole che gli operatori ed i giuristi devono considerare per poter legittimamente attuare operazioni di sviluppo di siffatto importante settore tramite finanziamenti pubblici.

Esulano dall'ambito di applicazione delle fonti summenzionate le mere operazioni di investimento che corrispondano alle regole ed interessi del mercato.

È' tuttora prevista la possibilità di imporre **obblighi di servizio pubblico**, stipulare **contratti di**

servizio pubblico o comunque istituire **servizi di interesse economico generale**, ad esempio per finanziare collegamenti aerei, anche al fine di garantire la continuità territoriale. Tali interventi devono rispettare i criteri individuati dalla giurisprudenza *Altmark* oppure, in via subordinata, l'art. 106.2 TFUE, come attuato dalla Decisione 2012/21/EU e dalla Disciplina quadro sui SIEG, fermo restando, per i servizi di trasporto aereo, il Reg. (CE) n. 1008/2008.

Altri strumenti per finanziare collegamenti aerei sono gli **aiuti a carattere sociale**, diretti a concedere riduzioni del prezzo del biglietto a particolari categorie di utenti, considerate svantaggiate (come passeggeri con difficoltà motorie, anziani, studenti, residenti in isole o regioni ultraperiferiche), e gli aiuti per **l'avvio di nuovi collegamenti aerei**, finalizzati a promuovere lo sviluppo di determinati aeroporti, ammissibili alle condizioni stabilite dalle Linee Guida del 2014.

Quanto al lato infrastrutturale, i possibili interventi con risorse pubbliche, che non corrispondano a meri investimenti di mercato, sono disciplinati dagli Orientamenti del

2014.

Sono dunque ammessi **investimenti diretti a coprire i costi relativi ad infrastrutture ed impianti aviation degli aeroporti**, purché perseguano il soddisfacimento di un ben definito obiettivo di interesse comune, senza però determinare una sovracapacità nella regione interessata, e rispettino i criteri all'uopo fissati dalle summenzionate Linee Guida. Gli **aiuti al funzionamento diretti agli aeroporti** sono considerati compatibili solamente per un periodo transitorio di dieci anni per gli aeroporti ed alle condizioni previste dai nuovi Orientamenti.

Decorso il periodo transitorio, determinate misure di aiuto potrebbero essere considerate compatibili ai sensi delle vigenti discipline orizzontali (i.e. che non concernono esclusivamente lo specifico settore dei trasporti) in materia di aiuti di Stato.

(A cura dell'Ufficio di Bologna – Dipartimento Antitrust, Concorrenza ed Aiuti di Stato - Antitrust, Competition & State Aids Department – 051 2750020)

News dalla Corti: Diritto dei Trasporti

I vantaggi del trasporto internazionale attraverso il Porto di Trieste

Forse non tutti sanno che esiste una peculiare normativa che liberalizza l'autotrasporto internazionale di merci in transito in Italia attraverso il Porto di Trieste e attraverso i valichi di frontiera di Tarvisio.

I vettori stranieri provenienti o diretti dal Porto di Trieste possono infatti transitare sul territorio italiano muniti di una autorizzazione rilasciata per il tempo strettamente necessario a compiere il viaggio.

Detta autorizzazione vale sia per il viaggio di "andata" sia per quello di "ritorno". In modo particolare l'autorizzazione di transito liberalizzato viene rilasciata per il tempo necessario a compiere il viaggio, identificato di norma, per il viaggio di andata, entro le ventiquattro ore dall'apposizione del visto "uscire" dal porto di Trieste, riportato sul documento doganale. Per quanto invece riguarda il viaggio di ritorno deve essere indicato a cura del vettore il momento di ingresso in territorio italiano. Tale disciplina si applica esclusivamente ai trasporti che iniziano o che si concludono nel Porto di

Trieste, semplificando e rendendo più agevole i trasporti internazionali di merci in transito sul suolo italiano.

L'unica accortezza che i vettori dovranno avere nell'eseguire i trasporti con tale modalità è quella di rispettare la validità temporale dei permessi e, quindi, di evitare di sostare sul territorio nazionale per un periodo eccedente quello che permette il passaggio in territorio italiano per raggiungere il luogo di scarico. In caso contrario i vettori incorreranno nella sanzione prevista e punita dall'art. 46 l. 298/74.

La legittimità di tale tipo di trasporto è stata di recente confermata dal Giudice di Pace di Trieste, il quale è stato nuovamente chiamato a pronunciarsi su un verbale che ha comminato la sanzione per trasporto abusivo e ha altresì disposto il fermo del veicolo.

Gli agenti accertatori, travisando la *ratio* della normativa in commento, hanno contestato al vettore turco di non avere eseguito il viaggio at-

traverso il territorio nazionale nel rispetto della validità temporale del permesso.

Gli agenti infatti, da un lato, hanno erroneamente ritenuto che il viaggio di andata e ritorno dovesse essere effettuato entro le ventiquattrore dall'ingresso nel porto di Trieste e, dall'altro, che fosse obbligo del vettore conservare a bordo del mezzo, e produrre su richiesta degli agenti, copia del documento doganale recante l'ora di ingresso nel porto di Trieste.

La documentazione prodotta in giudizio ha, per contro, dimostrato in modo inequivocabile che il vettore turco si era soffermato sul territorio nazionale esclusivamente il tempo necessario per raggiungere il valico di Tarvisio.

Il corretto utilizzo delle autorizzazioni rilasciate ai sensi di questa peculiare normativa permette senz'altro ai vettori stranieri di avvantaggiarsi del caratteristico regime del Porto di Trieste.

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



Il transito dei trasporti internazionali attraverso il Porto di Trieste gode di un regime più semplice che agevola il transito in territorio italiano.

News dalla Corti: Diritto societario

Provvedimento d'urgenza a garanzia del diritto di controllo del singolo socio



Il diritto previsto dall'art. 2476 c.c. deve ritenersi applicabile anche al socio amministratore.

Lo Studio di Trieste ha recentemente assistito, in qualità di domiciliatario, il socio di una società di capitali, il quale ha agito in via d'urgenza affinché il Giudice adottasse i provvedimenti ritenuti opportuni per consentire al socio di esercitare pienamente il diritto ad ottenere le informazioni relative allo svolgimento degli affari sociali e di consultare i libri sociali ed i documenti relativi all'amministrazione.

Il ricorrente, in modo particolare, contestava il fatto che l'amministratore da egli designato fosse stato escluso dalla gestione societaria, pregiudicando in tal modo il diritto di assumere notizie circa lo svolgimento degli affari societari.

Il socio, quindi, comunicava formalmente alla società la propria volontà di esercitare il diritto di accesso alla documentazione societaria tramite un revisore.

L'amministratore delegato della società, tuttavia, dopo aver espresso la propria disponibilità a permettere l'accesso alla documentazione societaria, evidenziava di non poter consentire l'accesso immediato alla stessa alla luce di una serie

di circostanze che non gli avrebbero consentito di essere presente presso la sede aziendale dove sarebbero dovuti avvenire i controlli. Il socio ricorrente, allora, invitava l'amministratore delegato a mettere a disposizione dei professionisti incaricati la documentazione richiesta entro un certo termine.

L'amministratore nondimeno non metteva a disposizione della società di revisione l'intera documentazione richiesta.

Alla luce, quindi, del permanere della lesione al diritto di accesso ai documenti ex art. 2476 c.c., il socio ricorreva alla sezione specializzata in materia di impresa del Tribunale territorialmente competente.

Sulla scorta delle circostanze esposte dal socio, la sezione del Tribunale di Trieste, competente per l'intera Regione, accoglieva il ricorso proposto.

Il Giudice adito ha infatti, aderito alla tesi secondo la quale deve intendersi che il socio titolare del diritto all'accesso ad informazioni e documenti non sia solo il socio che non partecipa all'amministrazione (come

previsto dal dato letterale dell'art. 2476 c.c.), ma anche il socio amministratore. In modo particolare, il Giudice triestino ha ritenuto che tale diritto si estendesse anche al socio amministratore in quanto egli ha il diritto/dovere di vigilare sull'operato degli altri amministratori. Ne consegue che tale diritto ben può essere esercitato anche dal socio che – come nel caso in esame – ha nominato un proprio rappresentante in seno al consiglio di amministrazione.

Il Tribunale delle imprese ha inoltre ritenuto che il diritto di accesso del socio valesse per tutte le informazioni attinenti al patrimonio e alla gestione della società, nonché ai rapporti giuridici ed economici riguardanti la stessa.

Resta fermo che il diritto di accesso del socio deve comunque estrinsecarsi nel rispetto del principio di buona fede, affinché esso non tramodi in condotte abusive. (A cura dell'Ufficio di Trieste – Avv. Francesca Greblo – 040 7600281).

How to do business in the UAE



Dubai: la nuova frontiera per gli investimenti nel medio oriente

Gli Emirati Arabi Uniti sono una federazione composta da sette emirati, Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Ras Al Khaimah e Fujairah situati nella parte sud-est della penisola arabica.

Nonostante la superficie piuttosto ridotta, 86.600 km² (meno di 1/3 dell'Italia) e una popolazione di circa 5.315.000 di abitanti, l'importanza degli UAE è enorme sul piano internazionale, sia per la posizione geografica strategica sia per la produzione di petrolio.

L'emirato di Dubai, formalmente istituito nel 1833, è il secondo emirato più grande per estensione dopo Abu Dhabi e costituisce, ad oggi, uno dei più importanti centri per il commercio a livello mondiale. Essendo, com'è noto, l'estrazione petrolifera nel territorio inferiore rispetto ai paesi vicini, l'economia dell'emirato si basa principalmente sul settore terziario concentrandosi in particolare su edilizia e turismo.

Al fine di promuovere la modernizzazione e lo sviluppo funzionale della città, nonché offrire ai cittadini un moderno apparato di servizi finanziari, commerciali e sociali, il governo di Dubai ha recentemente pianificato una strategia economica innovativa, nota come *Dubai Strategic Plan 2015*. Tale piano,

attraverso la formulazione di una serie di principi guida per i vari settori che lo compongono, mira alla creazione di un quadro di sviluppo comune per il progresso economico del Paese.

Per quanto riguarda le pratiche commerciali, nel triennio 2011-2013, l'interscambio Italia-Emirati ha sempre registrato un saldo positivo per il nostro Paese. In via generale, gli Emirati Arabi Uniti si mostrano in linea con gli standard di commercio internazionali e non sussistono restrizioni alcune su importazioni ed esportazioni, tranne rare limitazioni minori. Dati ICE mostrano come nell'ultimo biennio si sia raggiunto un incremento complessivo delle esportazioni italiane in loco del 50%.

Sul piano fiscale, è importante segnalare la legge n. 309 del 28 agosto 1997, di ratifica ed esecuzione della convenzione sottoscritta tra il Governo della Repubblica Italiana e il Governo degli Emirati Arabi Uniti contro la doppia imposizione in materia d'imposte sul reddito e la prevenzione delle evasioni fiscali (S.O. n. 187/L alla Gazz. Uff. n. 218 del 18 settembre 1997 - entrata in vigore il 5 novembre 1997).

In materia societaria, la legge federale n.13 del 1988 (la c.d. 'Legge delle Società Commerciali') rende obbligatorio che,

per la costituzione di una società, gli stessi cittadini locali debbano possedere almeno il 51% del capitale sociale, mentre il restante 49% può appartenere a soggetti stranieri.

Le uniche eccezioni a tale regola generale permangono le cosiddette *Free Zones* dove è possibile, a seconda della specifica zona franca, costituire una società con il 100% di proprietà straniera, il 100% di esenzione sui dazi doganali sull'import - export, il 100% di possibilità di rimpatrio dei capitali e dei profitti, nonché nessuna imposta sulle imprese.

Grazie all'elevato reddito derivante non solo dal petrolio, ma anche e soprattutto dall'industria manifatturiera, dall'edilizia e dal commercio, nonché grazie alla fortissima propensione all'import, vediamo come gli Emirati Arabi Uniti in generale, e Dubai in particolare, siano oggi in grado di offrire ai nostri imprenditori enormi prospettive d'investimento destinate indubbiamente ad aumentare, specialmente in vista delle enormi opportunità che si profileranno grazie al Dubai EXPO del 2020.

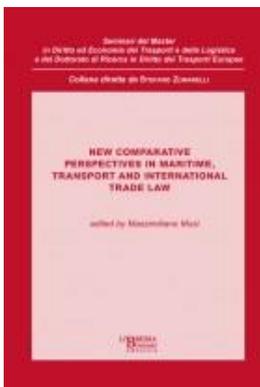
(A cura dell'Ufficio di Bologna – Avv. Massimiliano Musi, Dott.ssa Linda Tontodonati – 051 2750020)



Gli Emirati Arabi Uniti, e Dubai in particolare, offrono agli imprenditori italiani enormi prospettive di investimento destinate ad aumentare in vista del Dubai EXPO 2020.

Novità editoriali

Musi M. (edited by), *New comparative perspectives in Maritime, Transport and International Trade Law*, Bologna, Libreria Bonomo Editrice, 2014 (pp. 463).



La materia del diritto dei trasporti è da sempre stata interessata da un processo di evoluzione in continua accelerazione, caratterizzato non solo dal consolidamento delle sue fonti, ma anche dalla rivisitazione di istituti tradizionali e dalla codificazione di nuove figure. Lo studio di tale settore, per sua natura, presuppone anche e soprattutto un'analisi comparata dei sistemi legislativi adottati dai diversi ordinamenti statali, europei ed extraeuropei, e delle relative problematiche.

A ciò si aggiunga la necessità di verificare le modalità di contestualizzazione delle scelte legislative nella realtà operativa, evidentemente mediate dall'attività della giurisprudenza e dalla concreta applicazione da parte degli operatori del settore.

In tale prospettiva l'opera si prefigge di raccogliere alcuni *paper* che sono il frutto degli studi condotti negli ultimi anni da un nutrito gruppo di studiosi della materia italiani e stranieri. Il *leitmotiv* della

ricerca è stato, appunto, la promozione di un ampio confronto su alcuni dei temi di maggiore rilievo che ad oggi interessano i vari settori del mercato del trasporto.

Il risultato che ne deriva palesa l'opportunità di una riflessione collettiva costante e approfondita su molti degli aspetti del diritto della navigazione, dei trasporti e del commercio internazionale, i quali si dimostrano settori ancora in divenire, tanto da generare costantemente un intenso dibattito tanto a livello nazionale, quanto a livello sovranazionale.

Nel contesto di molti contributi particolare attenzione è stata, inoltre, riservata all'analisi comparatistica, dando atto delle diversità, normative e fattuali, esistenti tra i vari sistemi nazionali.

Lo scopo che il volume si prefigge è anche quello di proporre un'analisi dei punti di forza di ogni ordinamento, offrendo interessanti spunti per risolvere problemi e generare nuove idee.

Gli studiosi della materia, infatti, hanno da sempre

tenuto nella dovuta considerazione l'importanza di un confronto sull'approfondimento delle tematiche più attuali del mercato del trasporto, che coinvolgesse studiosi provenienti da differenti contesti ordinamentali.

L'opera si propone di spaziare tra i vari settori della materia, da quello marittimo, prendendolo in considerazione nei suoi molteplici profili, dalle problematiche connesse al contratto di costruzione di nave alle nuove frontiere della smaterializzazione dei documenti di trasporto, dal *Port Management* al problema delle *flags of convenience*, per citarne solo alcuni, per poi concentrarsi sul trasporto aereo, quello ferroviario, stradale e multimodale.

L'obiettivo principale è quello di offrire uno strumento aggiornato per consentire alla ricerca scientifica e agli operatori del settore di orientarsi in alcuni dei profili e criticità di maggior interesse di una materia che continuamente allarga i propri orizzonti, arricchendosi di nuovi temi e di nuovi significati.

Primi commenti sulla pronuncia della Corte di Giustizia Europea in tema di costi minimi

(continua dalla prima)

Tutte le volte che il giudice nazionale diverso ritenesse che la *ratio decidendi* della sentenza della Corte di Giustizia è derivata da una vicenda non coincidente con quella posta al suo vaglio, lo stesso giudice non sarà tenuto ad uniformarsi alla decisione della Corte Europea, ma

- potrà sollevare un nuovo rinvio pregiudiziale ex art. 267 TFUE;

- potrà decidere egli stesso la causa sulla base dell'interpretazione del diritto UE ritenuta congrua.

Tali conclusioni sono suffragate anche da una lettura rispettosa del dettato dell'art. 102 della Costituzione italiana, per effetto del quale l'autorità giurisdizionale è soggetta soltanto alla legge: il giudice non potrebbe, dunque, essere giuridicamente *vincolato* al rispetto di un precedente giurisprudenziale meramente interpretativo.

La non-vincolatività del precedente interpretativo della Corte di Giustizia sarebbe, inoltre, indirettamente confermata dallo stesso art. 267 TFUE. Tale norma, infatti,

consente *sempre* al giudice nazionale (non di ultima istanza) di rimettere un quesito esegetico alla Corte di Giustizia *anche in presenza di una precedente sentenza risolutiva di una questione identica o analoga*.

E' chiaro che, se il precedente fosse vincolante, i giudici diversi non avrebbero questa facoltà e dovrebbero attenersi a quanto statuito dalla Corte di Giustizia. Ciò ovviamente non esclude che il giudice nazionale (come peraltro spesso accade) applichi *volontariamente* il precedente della Corte di Giustizia: in tal caso i vari giudici nazionali avanti ai quali pendono procedimenti per il riconoscimento dei costi minimi di sicurezza determinati dal Ministero prima e dopo la soppressione dell'Osservatorio potrebbero, caso per caso, decidere se applicare o disapplicare la norma.

E' evidente che un simile scenario si presta a potenziali future diverse interpretazioni di casi analoghi da parte dei giudici che, nei vari

Tribunali italiani, stanno trattando contenziosi aventi ad oggetto il riconoscimento dei costi minimi di sicurezza: con la conseguenza che la pronuncia della Corte di Giustizia, anziché fare definitivamente chiarezza nei già difficili rapporti fra vettori e committenza, potrebbe paradossalmente finire per ingenerare nuove incongruenze.

Non si dimentichi, poi, che fra qualche mese la normativa in materia di costi minimi di sicurezza sarà assoggettata anche al vaglio della Corte Costituzionale, che sarà chiamata a pronunciarsi sulle ordinanze di rimessione trasmesse dai Tribunali di Lucca e di Trento: lo scenario appare sufficientemente complesso da far sperare che, almeno per una volta, si riesca a trovare la via per un confronto che consenta di approdare ad una rivisitazione condivisa della normativa sui costi minimi di sicurezza.

(A cura dell'Ufficio di Bologna – Prof. Avv. Massimo Campailla – 051 2750020)

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