

Shipping and Transport Bulletin

Giugno – Luglio 2017



Nctm



In questo numero

Terminal portuali in italia: come si applica l'art. 18, VII comma, della legge portuale dopo la riforma del 2016?	4
Aree private in ambito portuale italiano: nessun esproprio senza specificazione dell'interesse pubblico	6
Una breve rassegna giurisprudenziale in merito agli Aiuti di Stato nel settore marittimo	7
Due interessanti sentenze, provenienti da Regno Unito e Spagna, in tema di Hague-Visby Rules e CMR	11
Due recenti sentenze della Corte di Cassazione italiana in materia di trasporto	13
Novità sull'IRESA: la tassa sul rumore negli aeroporti italiani	14
Contributi dagli uffici Nctm nel mondo	17
Eventi Nctm	20
Sala stampa Nctm	20



La legge portuale italiana vieta ad un operatore la gestione di più aree demaniali aventi ad oggetto la stessa attività di impresa in un medesimo porto. Analizziamo come questo divieto potrebbe essere stato modificato a seguito della recente riforma del 2016.

Proseguiamo ad esaminare una recente sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana, la quale ha chiarito gli obblighi gravanti sull'Amministrazione Pubblica in caso di espropriazione di aree private nei porti italiani.

La recente estensione del campo di applicazione del Regolamento generale di esenzione per categoria (2014) alla concessione di aiuti di stato a porti ed aeroporti dell'UE ci induce a ricordare due recenti sentenze della Corte di Giustizia in merito agli aiuti di Stato nel settore marittimo e - in particolare - alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale.

Poi, analizziamo due sentenze, provenienti da Regno Unito e Spagna, riguardanti l'applicazione di due importanti convenzioni internazionali nell'ambito de trasporti internazionali, le Hague-Visby Rules e la CMR. La sentenza inglese conferma che la mancata materiale emissione di una polizza di carico non rileva al fine di escludere l'applicabilità della normativa uniforme, mentre la sentenza spagnola ci fornisce una definizione di "colpa parificata a dolo" ai fini dell'esclusione del limite di responsabilità vettoriale.

Anche la Corte di Cassazione italiana ha emesso due interessanti sentenze in materia di trasporti. La Suprema Corte italiana ha negato al portatore della polizza di carico la titolarità ad agire nei confronti di un vettore marittimo per danni alla merce, in caso di mancata girata della polizza di carico dal ricevitore al portatore, e ha considerato uno "scambio di contenitori" quale ipotesi di colpa grave del vettore stradale.

Infine, analizziamo una sentenza della Commissione Tributaria di Roma, relativa alla IRESA, la tassa sul rumore negli aeroporti italiani. Tale sentenza, in considerazione del fatto che la Regione Lazio ha disatteso i principi e le finalità previsti dalla normativa nazionale ed europea relativi alla destinazione del gettito derivante dall'imposta, ha concluso per la disapplicazione dell'IRESA per come prevista dalla normativa regionale.

Ringraziamo i nostri colleghi dell'ufficio di Bruxelles per il loro consueto aggiornamento sulle azioni più significative delle istituzioni dell'UE adottate in materia di trasporti e di commercio internazionale.

Troverete, infine, un primo elenco dei prossimi eventi previsti nelle nostre sedi di Milano e di Roma, oltre al consueto update sulle attività dello Studio nel bimestre passato.

Alberto Rossi

Equity Partner, Milan
Head of Shipping and Transport Department
E-mail: alberto.rossi@nctm.it



Terminal portuali in italia: come si applica l'art. 18, VII comma, della legge portuale dopo la riforma del 2016?



Alberto Torrazza
Salary Partner, Milan

Telephone:
+3902725511
E-mail:
a.torrazza@nctm.it



Barbara Gattorna
Associate, Milan

Telephone:
+3902725511
E-mail:
b.gattorna@nctm.it

Fin dalla sua promulgazione, la Legge italiana n. 84/94 di "Riordino della legislazione in materia portuale" (la c.d. legge portuale) ha inteso affermare il principio di libera concorrenza tra gli operatori portuali prevedendo il divieto - per le imprese concessionarie di aree demaniali - di richiedere ed ottenere in concessione altre aree dello stesso compendio portuale al fine di esercitarvi la medesima attività svolta nell'area già assentita in concessione¹.

La *ratio* di tale previsione è facilmente rinvenibile nella relazione accompagnatoria alla prima versione della legge portuale e si sostanzia(va) nella necessità che i porti fossero sempre aperti a più imprese, le quali dovevano operare in un regime di piena concorrenza e di progressivo aumento di qualità ed innovazione dei servizi portuali. Infatti, ad avviso del legislatore, "solo attraverso il confronto continuo e la competizione si può realizzare una politica portuale mirata a contenere i costi ed a fornire, nel contempo, servizi sempre più articolati e completi"².

L'articolo 18 della legge portuale italiana è stato oggetto di molteplici pronunce - in particolare dei TAR³ e dell'AGCOM⁴ - le quali, in diversi casi e con specifico riferimento alla normativa anti-trust dettata dall'Unione Europea, hanno fornito un'interpretazione del divieto ancora più restrittiva di quella mutuabile dal tenore letterale della norma italiana.

Così, ancora nel 2002, il TAR della Regione Puglia⁵ ha ritenuto non conforme ai principi comunitari l'assetto delle concessioni demaniali in essere, al tempo, nel porto di Brindisi. Infatti, ad avviso del giudice amministrativo, l'ente competente per il rilascio delle dette concessioni non doveva limitarsi a garantire la presenza di più imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali specializzate nella movimentazione di specifiche e differenti categorie merceologiche ma - tenuta in debito conto la grandezza e la capacità di traffico del porto stesso - doveva garantire la compresenza di più imprese che trattassero la medesima categoria merceologica in modo tale che le stesse operassero in concorrenza tra loro.

Questa, quindi, l'interpretazione e l'applicazione "storica" del divieto di doppia concessione ai fini dell'esercizio di medesima attività nello stesso porto.

La *ratio* di una previsione così stringente, nonché di una interpretazione giurisprudenziale parimenti restrittiva e fortemente connessa al dettato normativo europeo in materia di concorrenza, trovava il suo fondamento laddove il parametro di riferimento per l'applicazione del divieto era il singolo porto con la sua operatività e capacità di traffico.

Quello su cui ci si interroga qui è quale possa essere l'ambito applicativo della norma in questione (l'art. 18, VII comma, della legge portuale) qualora lo scenario venga a mutare. La riforma della Legge n. 84/94 intervenuta nel 2016⁶, infatti, ha mutato il sistema previgente.

¹ Ai sensi dell'art. 16 della medesima legge, si intendono operatori portuali quei soggetti che esercitano attività di il carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale.

² Vds. testo integrale sulla pagina web http://www.governo.it/sites/governo.it/files/relazione_illustrativa_11.pdf

³ Segnalazione AS 230 del 8.11.2001 (in Boll. 6/2002).

⁴ A titolo esemplificativo: TAR Puglia Lecce, sez. I, 24 gennaio 2002, n. 184 e Tar Catania, III, n. 2111, 11.08.2004.

⁵ Sentenza del Tar Puglia 24.01.2002, n. 184.

⁶ Decreto Legislativo 169 del 4 agosto 2016 intitolato "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994".



Cinquantasette porti di rilevanza nazionale sono stati riorganizzati e, per così dire, accorpati, nelle nuove, quindici, Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti “core” dalla Unione Europea⁷.

La razionalizzazione voluta dalla riforma comporta, quindi, che il divieto di doppia concessione per esercizio di medesima attività nello stesso porto debba ora essere riesaminato alla luce del nuovo assetto, dove un “sistema” è composto da due porti.

Ed è allora lecito domandarsi se - ai fini dell’applicazione del divieto in parola - i porti appartenenti ad un sistema saranno ancora considerati come due entità separate o se l’operatore portuale potrà vedersi rifiutato l’assentimento di una concessione nel porto che oggi è entrato a far parte dello stesso sistema di quello in cui l’operatore ha ottenuto la prima concessione.

In altre parole - e nel silenzio della riforma della legge portuale- si può immaginare una estensione spaziale del divieto posto dalla norma in commento?

Se questa fosse una delle possibili interpretazioni della norma, infatti, il terminalista si potrebbe trovare a non poter svolgere la propria attività anche in un secondo porto che - fino a poco tempo prima - veniva considerato un mercato commerciale e concorrenziale separato e distinto.

Un indizio circa l’orientamento interpretativo che andrà a formarsi sull’ambito di applicazione dell’articolo 18, co. VII, potrebbe derivarsi dalle più recenti pronunce giurisprudenziali e dai più recenti provvedimenti amministrativi in merito, i quali sembrano rispecchiare una visione più concreta e funzionale del sistema delle concessioni portuali e, quindi, del divieto di doppia concessione per esercizio di medesima attività nello stesso porto.

Partendo dal presupposto che la concessione debba essere considerata un contratto e come tale risponda “ad un modello funzionale, tale da consentire di perseguire, con l’assenso dell’operatore economico, interessi altrimenti non raggiungibili con l’esercizio del solo potere autoritativo”, il TAR Liguria⁸ ha cominciato ad attenuare la rigida interpretazione dell’articolo 18, VII comma, della legge portuale anche in relazione alla tutela del diritto alla concorrenza.

Il giudice amministrativo ligure ha, innanzitutto, affermato il potere delle Autorità Portuali di verificare caso per caso la sussistenza o meno di situazioni potenzialmente lesive del divieto di doppia concessione per esercizio di medesima attività nello stesso porto - e, quindi, di possibile compromissione della libera concorrenza - ed ha poi precisato che “la limitatezza degli spazi, unitamente alle esigenze di specializzazione dei singoli terminal, possono rendere assai complessa, - e probabilmente neppure opportuna (...) la presenza nello stesso porto di più concessionari svolgenti la medesima attività in effettiva concorrenza tra loro”.

Sul punto è intervenuta anche l’Autorità Portuale di Livorno⁹, che ha affermato che “non è illegittima una limitatamente elastica applicazione delle norme (consentendo, ad esempio, che un terminalista possa operare al di fuori della propria concessione) purché siano assicurati i principi fon-

⁷ Le Autorità di sistema portuale sono relative agli ambiti: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto, Mare di Sardegna, Mare di Sicilia Occidentale, Mare di Sicilia Orientale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Jonio, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale.

⁸ TAR Liguria, sentenza 747/2012.

⁹ Circolare 1/2012 del 17.7.2012.



damentali di trasparenza, parità di trattamento e tutela della concorrenza evitando abusi di posizione dominante”.

Ad oggi sembra, quindi, vi sia una maggior apertura delle autorità competenti circa l'interpretazione della norma in esame, la cui applicazione - pur senza prescindere dal rispetto dei principi fondamentali posti a tutela della concorrenza ed a prevenzione di abusi - dovrebbe tenere in debito conto la natura contrattuale e collaborativa del rapporto concessorio, volta alla miglior attrazione dei traffici.

Di conseguenza, un'interpretazione del divieto di cui all'art. 18, VII comma, della legge portuale che trovi applicazione anche rispetto a due porti distinti - benché parte di un unico sistema - potrebbe apparire come un passo indietro rispetto ad una interpretazione che - senza timore - può dirsi più moderna di quella voluta dal legislatore del 1994.

In questo nuovo scenario si può quindi auspicare che l'interpretazione del divieto di cui al comma VII dell'art. 18 della legge portuale - cui le autorità giurisdizionali ed amministrative competenti saranno verosimilmente chiamate nell'immediato futuro - si evolva verso il consolidamento del nuovo orientamento più concreto e funzionale che, d'altra parte, risponde agli obiettivi di sviluppo e potenziamento dei porti italiani cui si ispira espressamente la riforma del 2016 della legge portuale.

Aree private in ambito portuale italiano: nessun esproprio senza specificazione dell'interesse pubblico



Franco Rossi
Associate, Rome

Telephone:
+39066784977

E-mail:
f.rossi@nctm.it

Com'è noto, nell'esercizio delle proprie funzioni e, a maggior ragione, nell'adozione di atti autoritativi, la Pubblica Amministrazione è soggetta al rispetto di puntuali oneri motivazionali, la cui violazione legittima il privato interessato ad adire il giudice amministrativo, chiedendo l'annullamento dell'atto viziato.

Questo principio cardine del nostro ordinamento è stato recentemente confermato dal T.A.R. Toscana, con la sentenza 23 febbraio 2017, n. 289.

Nel caso di specie, infatti, il giudice amministrativo, dando puntuale applicazione al principio innanzi richiamato, ha annullato gli atti con cui il Comune di Livorno aveva destinato all'esproprio una serie di aree private del porto livornese, adibite dal privato concessionario, in linea con le previsioni pianificatorie, alla movimentazione e allo stoccaggio di rinfuse solide e forestali.

In particolare, nel ragionamento del T.A.R., un duplice ordine di ragioni giustifica l'annullamento degli atti dell'amministrazione comunale: da un lato, l'assenza di una puntuale rappresentazione delle opere pubbliche a cui veniva finalizzata la procedura espropriativa, e, dall'altro, la compatibilità attuale dell'attività imprenditoriale svolta dal privato con la destinazione funzionale del sedime portuale, così come prevista dall'amministrazione comunale di concerto con l'Autorità portuale.

Ciò posto, il vero elemento di pregio della sentenza in analisi non sta tanto (e solo) nell'aver gravato la Pubblica Amministrazione procedente di puntuali obblighi motivazionali, quanto nel fatto di aver valutato e parametrato tali obblighi (anche) alla luce dell'attività svolta dal privato sull'area esproprianda.

Ad avviso del giudice toscano, infatti, l'oggettiva compatibilità della proprietà privata e della attuale attività imprenditoriale con la destinazione d'uso impressa al compendio portuale dal piano



regolatore portuale e dal regolamento urbanistico impone un onere motivazionale più pregnante a carico dell'autorità procedente ai fini dell'esproprio.

Detto altrimenti, *“la compatibilità dell'attività imprenditoriale privata con la destinazione funzionale di zona”* impressa sull'area esproprianda obbliga l'Autorità Portuale a giustificare puntualmente le ragioni (anche pratiche, ovvero prevedendo la localizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità, ai sensi degli artt. 1, 10 e 11 del D.P.R. n. 327/2001), per cui l'interesse pubblico sotteso alla procedura espropriativa può realizzarsi esclusivamente e necessariamente attraverso la demanializzazione dell'area privata.

Pertanto, in mancanza di una esauriente motivazione sulla concreta esistenza di tale interesse pubblico, la limitazione del diritto del privato è illegittimità. Infatti, nel rispetto dei principi di ragionevolezza e di economicità, devono ricorrere quegli elementi, seppur minimi (come ad esempio l'assetto delle urbanizzazioni individuate quali presupposto dell'esproprio), che consentano una sufficiente comprensione dei presupposti del corretto esercizio della discrezionalità tecnico-amministrativa nella scelta, da parte della pubblica amministrazione, di istituire il vincolo espropriativo.

Una breve rassegna giurisprudenziale in merito agli Aiuti di Stato nel settore marittimo



Ekaterina Aksenova
Associate, Genoa

Telephone:
+3902725511
E-mail:
e.aksenova@nctm.it

In tema di aiuti di Stato, la Commissione Europea ha recentemente esteso il campo di applicazione del Regolamento generale di esenzione per categoria, introducendo una nuova esenzione dall'obbligo di notificare alla Commissione misure di aiuto di Stato per i porti marittimi e quelli interni e per gli aeroporti¹⁰. Posto che tale esenzione riguarda solamente uno dei tanti settori dello *shipping*, restando i principi dettati in materia di aiuti di Stato dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea (nel prosieguo anche *“CGUE”*) applicabili agli altri settori, riteniamo utile analizzare due importanti sentenze della CGUE sugli aiuti di Stato alle compagnie di navigazione.

La CGUE ha recentemente emesso due sentenze¹¹ molto rilevanti in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico a determinate imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (nel prosieguo *“SIEG”*).

I casi riguardano le compensazioni ricevute, rispettivamente, da SNCM e Saremar per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ai collegamenti marittimi verso le isole.

Normativa europea relativa ai SIEG

La Decisione della Commissione Europea del 20 dicembre 2011 (nel prosieguo la *“Decisione”*) disciplina l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2¹², del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

¹⁰ Si rinvia alla sezione *“Contributi dagli uffici Nctm nel mondo”* per una breve anticipazione sulle novità introdotte, che saranno meglio specificate nel nostro prossimo numero.

¹¹ Sentenze della Corte di Giustizia nel caso T-454/13, SNCM c. Commissione Europea e nel caso T-219/14 Regione autonoma della Sardegna c. Commissione Europea

¹² Art. 106, par. 2, TFUE: *“Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.”*



Tale Decisione prevede, all'articolo 4, che la gestione del SIEG debba essere affidata ad un'impresa mediante un atto che contenga necessariamente le seguenti indicazioni:

- a) oggetto e durata degli obblighi di servizio pubblico;
- b) l'impresa e, se del caso, il territorio interessati;
- c) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti all'impresa dall'autorità che assegna l'incarico;
- d) la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione;
- e) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovra-compensazioni;
- f) un riferimento alla Decisione stessa.

La compensazione per la prestazione dei SIEG deve essere limitata a *“quanto necessario per coprire il costo netto determinato dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, nonché un margine di utile ragionevole”* (vds. art 5 della Decisione). Ai fini del calcolo della compensazione i costi da prendere in considerazione sono quindi i seguenti:

- (i) quando le attività dell'impresa considerata si limitano al SIEG, tutti i costi supportati dall'impresa;
- (ii) quando l'impresa svolge anche attività al di fuori dell'ambito del servizio di interesse economico generale, solo i costi relativi al servizio di interesse economico generale.

Criteria di Altmark

Per criteri Altmark si intendono le condizioni cumulative indicate dalla sentenza della Corte di giustizia nel caso C-280/00, in presenza delle quali la compensazione per un SIEG non dovrebbe essere considerata aiuto di Stato. In breve:

- i) l'attività deve essere un servizio d'interesse economico generale e i suoi compiti ed obblighi devono essere preventivamente chiaramente definiti;
- ii) i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione dei costi del servizio pubblico devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- iii) la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire i costi del servizio nonché un margine di utile ragionevole per l'adempimento di tali obblighi (ossia nessuna sovra-compensazione); e
- iv) la compensazione è determinata in base a una procedura di appalto pubblico oppure, se tale procedura non ha luogo, la compensazione dell'impresa incaricata dell'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico deve essere determinata sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media gestita in modo efficiente.

Passiamo ora all'esame dei due casi recentemente decisi dalla Corte di Giustizia.

Caso T-454/13 – SNCM c. Commissione Europea

Nel primo caso, la CGUE ha analizzato le compensazioni ricevute da SNCM (Societe Nationale Maritime Corse Mediterranee) per i servizi di trasporto effettuati tra Marsiglia e la Corsica.

SNCM ha impugnato la decisione della Commissione Europea che aveva considerato compatibile solo una parte della compensazione percepita dalla società per i servizi di trasporto svolti sulla predetta tratta. La Commissione aveva infatti ritenuto che la compensazione per i servizi aggiuntivi forniti nel periodo estivo di punta fosse incompatibile con la normativa europea in materia di aiuti



di Stato. Lo Stato francese, infatti, sarebbe incorso - a parere della Commissione - in un “*errore manifesto*” qualificando tali servizi aggiuntivi come servizi SIEG.

La Corte ha sottolineato che, pur avendo gli Stati ampia discrezionalità nella definizione dei SIEG, la Commissione mantiene un potere di controllo sui c.d. errori manifesti. Nel caso in esame, la Commissione aveva rilevato come non vi fossero elementi probatori per dimostrare la necessità dei servizi aggiuntivi svolti da SNCM, rendendo la qualificazione degli stessi come SIEG erronea e, conseguentemente, la compensazione incompatibile con la normativa sugli aiuti di Stato.

I SIEG servono infatti a compensare l'impossibilità o la mancata volontà del mercato di fornire un determinato servizio ritenuto essenziale per l'interesse generale. In questo caso, i servizi aggiuntivi estivi svolti da SNCM non avrebbero dovuto essere ricompresi nei SIEG, in quanto il mercato era in grado di fornirli senza alcun intervento da parte dello Stato.

SNCM ha tentato di difendersi sostenendo (i) che essa era stata scelta tramite gara pubblica per svolgere i servizi in questione; (ii) che, in precedenza, la Commissione non aveva mai opposto nulla circa tale schema di compensazioni; (iii) che i servizi avevano come scopo la continuità territoriale.

La Corte ha risposto che: (i) la gara era una procedura negoziata e comunque, per come formulata, limitava il numero di partecipanti; (ii) le decisioni precedenti della Commissione non potevano ingenerare affidamento nel soggetto privato in quanto il mercato è in continua evoluzione e pertanto le valutazioni possono variare col variare della situazione del mercato; (iii) la continuità territoriale poteva essere garantita dal mercato senza la necessità di imporre un obbligo sulla SNCM da parte dello Stato.

Caso T-219/14 – Regione autonoma della Sardegna c. Commissione Europea

Il secondo caso riguarda i servizi di trasporto marittimo svolti da Saremar tra la Sardegna, le isole minori della stessa e la Corsica.

La Corte ha riscontrato un mancato rispetto dei criteri enunciati nella Decisione, oltre al mancato rispetto della seconda condizione di Altmark, in quanto i parametri sulla base dei quali doveva essere calcolata la compensazione dei costi del servizio pubblico non erano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente. Infatti, gli atti con cui veniva imposto a Saremar di effettuare il servizio di trasporto inizialmente non prevedevano alcuna compensazione. La compensazione è stata prevista solo in una fase successiva, quando Saremar ha cominciato a subire delle perdite.

La Corte ha ricordato che pur avendo gli Stati membri ampia discrezionalità, sia nella qualificazione dei SIEG sia nella determinazione della compensazione per gli stessi, tali qualificazioni e determinazioni devono essere fatte preventivamente, in modo chiaro e trasparente, in modo da consentire una verifica da parte della Commissione al fine di prevenire abusi della disciplina dei SIEG da parte degli Stati membri.

Nel caso di specie, non solo non era stata determinata preventivamente la compensazione dovuta a Saremar per i servizi prestati, ma la Regione autonoma della Sardegna (nel prosieguo “*RAS*”) aveva previsto – a seguito delle perdite subite da Saremar – la possibilità per Saremar di variare le tariffe che dovevano rimanere accessibili per il pubblico, senza però determinarne i limiti massimi di tali tariffe. Saremar poteva quindi modificare le proprie tariffe in modo tale da garantirsi una stabilità economico-finanziaria.

Alla luce di quanto sopra, la Corte ha concluso, confermando quanto già rilevato dalla Commissione, che gli obblighi di pubblici servizi imposti alla Saremar non fossero necessari in quanto ineffi-



caci per garantire l'accessibilità del servizio al pubblico data la libertà di Saremar di rivedere le proprie tariffe senza particolari vincoli.

Conclusioni

Queste due sentenze sono importanti in quanto evidenziano i confini della discrezionalità degli Stati membri nel definire ed affidare i servizi d'interesse economico generale nel settore del trasporto marittimo.

La semplice qualificazione di un determinato servizio come SIEG da parte dello Stato Membro non è sufficiente a garantire il rispetto della normativa sugli aiuti di Stato. È necessario, infatti, che si seguano i criteri della Decisione e si verifichi il rispetto di tutti e quattro i criteri di Altmark (cumulativamente) onde evitare che - da una verifica della Commissione magari a posteriori -risulti una compensazione di tali servizi incompatibile con la normativa sugli aiuti di Stato circostanza che ne impone il recupero.



Due interessanti sentenze, provenienti da Regno Unito e Spagna, in tema di Hague-Visby Rules e CMR



Simone Gaggero
Associate, Milan

Telephone:
+3902725511

E-mail:
s.gaggero@nctm.it

Oggi prendiamo in esame due sentenze che, seppur provenienti da giurisdizioni straniere (Regno Unito e Spagna) ci sembrano molto interessanti a livello pratico dal momento che hanno ad oggetto due convenzioni internazionali - le Hague-Visby Rules e la CMR¹³ - che trovano applicazione nella maggior parte dei trasporti internazionali, rispettivamente, via mare e via terra¹⁴.

Le Hague-Visby Rules possono applicarsi anche ad un trasporto in relazione al quale non è stata emessa una polizza di carico?

Come noto, uno dei presupposti di applicabilità delle *Hague-Visby Rules* è rappresentato dal fatto che il trasporto sia coperto da una polizza di carico.

La giurisprudenza inglese si è appena pronunciata in merito ad un caso¹⁵ in cui le parti - dopo aver contrattualmente previsto l'emissione di una polizza di carico - si sono poi accordate per emettere invece una *seawaybill* in relazione al trasporto marittimo. La scelta di passare da una polizza di carico ad una *seawaybill* era stata determinata da ragioni contingenti, vale a dire - in estrema sintesi - dalla volontà di scongiurare il rischio di problematiche alla riconsegna della merce dovute ad un possibile ritardo nella trasmissione della polizza di carico¹⁶.

Nel caso in questione, i giudici inglesi hanno ritenuto applicabili al trasporto le *Hague-Visby Rules* in quanto il contratto concluso tra le parti prevedeva l'emissione di una polizza di carico, a nulla rilevando - dunque - la circostanza che tale polizza non fosse poi stata in concreto emessa, avendo le parti successivamente convenuto di ricorrere ad una *seawaybill*.

Nelle suesposte circostanze, pertanto, i giudici hanno ritenuto il trasporto comunque coperto da una polizza di carico ai fini dell'applicazione delle *Hague-Visby Rules* (con ciò che ne consegue - in particolare - in tema di limitazione della responsabilità vettoriale).

In conclusione: la decisione in commento conferma un orientamento giurisprudenziale che in Italia appare ormai consolidato. La mancata materiale emissione di una polizza di carico non rileva al fine di escludere l'applicabilità della normativa uniforme ogniqualvolta il contratto di trasporto sia stato concluso in presenza di circostanze e di usi marittimi alla luce dei quali il vettore avrebbe avuto comunque l'obbligo di emettere una polizza di carico.

La "colpa grave" del vettore secondo la Corte Suprema Spagnola

Come noto, la *Convention on the Contract for the International carriage of Goods by Road* (CMR) regola il trasporto internazionale di merce su strada.

Questa convenzione, all'art. 23, prevede un limite di responsabilità vettoriale (8,33 DSP¹⁷ per ogni chilogrammo di peso lordo mancante). Tale limite, tuttavia, non si applica - ai sensi dell'art. 29 del-

¹³ Convention on the Contract for the International carriage of Goods by Road.

¹⁴ Tali convenzioni, come sappiamo, ben possono trovare applicazione anche rispetto a contratti di trasporto conclusi da imprese italiane.

¹⁵ *Kyokuyo Co Ltd - v - AP Moeller Maersk A/S* (2017) EWHC 654 (Comm.)

¹⁶ Come noto, uno dei vantaggi della *seawaybill* è proprio quello di non richiedere l'invio del documento al destinatario, posto che non rappresenta - diversamente dalla polizza di carico - un documento da esibire obbligatoriamente al vettore per ottenere la riconsegna delle merci.



la CMR – “*se il danno dipende da dolo o da colpa a lui (il vettore, n.d.r.) imputabile e che, secondo la legge del giudice adito, è parificata a dolo*”. Per chiarezza, segnaliamo come la convenzione in commento, nella versione inglese, utilizzi i termini “*wilful misconduct*” e “*default equivalent to wilful misconduct*”.

E' quindi - come sempre - molto importante capire che cosa debba intendersi per colpa “*parificata a dolo*”.

Nel nostro ordinamento, tale colpa viene individuata nella c.d. “*colpa grave*”. Tanto è vero che - con riferimento ai trasporti terrestri nazionali - il codice civile italiano esclude l'applicabilità del limite di responsabilità vettoriale previsto dall'art. 1696 (1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata) in caso di dolo o, appunto, “*colpa grave*”.

In Spagna, la legge non contempla la nozione di “*gross negligence*” ed i giudici si sono quindi trovati in difficoltà nell'interpretazione ed applicazione dell'art. 29 della CMR. La legge spagnola, infatti, parrebbe limitarsi ad una distinzione tra “*wilful misconduct*” (“*dolo*”) e “*negligence*” (“*culpa*”). Distinzione fondata sulla volontà o meno del soggetto agente di recare un danno.

A fare chiarezza è intervenuta, in particolare, una sentenza della Corte Suprema Spagnola¹⁸, secondo la quale “*the circumstance that occurred the cargo theft (parking in a dangerous location, accessible and with no surveillance, weak protection of merchandise on a trailer covered by canvas and absence of surveillance on the part of the driver) can be interpreted as a wilful misconduct on the behaviour of the carrier, due to lack of fulfilment of his safekeeping basic duties: that will justify not to apply quantitative limits ruled in the article 23, linked with the article 29 of the CMR*”¹⁹.

I giudici spagnoli, pertanto, hanno ritenuto di poter escludere l'applicabilità del limite di responsabilità vettoriale previsto dalla CMR in un caso in cui il vettore era consapevole che - in conseguenza della propria condotta - il carico avrebbe potuto essere trafugato.

La Corte Suprema Spagnola ha così individuato quella “*colpa parificata a dolo*” che esclude l'applicabilità del limite di responsabilità vettoriale previsto dall'art. 23 della CMR. In Spagna, dunque, un vettore non potrà invocare tale limite ogniqualvolta sia venuto consapevolmente meno alle proprie obbligazioni essenziali di custodia, a prescindere dalla volontà di recare un danno (volontà che configurerebbe il dolo).

¹⁷ Per DSP si intendono i c.d. “*Diritti Speciali di Prelievo*”, vale a dire un'unità di misura ricavata sulla base di un “*paniere*” di valute individuate dal Fondo Monetario Internazionale.

¹⁸ Suprema Corte Spagnola 399 del 10 luglio 2015 (ma sulla stessa linea si pone anche la sentenza della stessa Corte n. 382 del 9 luglio 2015).

¹⁹ Traduzione libera: “*La circostanza in cui è avvenuto il furto del carico (parcheggio in una zona pericolosa, accessibile e priva di sorveglianza, scarsa protezione della merce caricata su un furgone telonato in assenza di sorveglianza da parte del conducente) può essere considerata come una condotta dolosa del vettore, dato l'inadempimento alle sue obbligazioni essenziali di custodia: ciò giustifica l'inapplicabilità del limite (di responsabilità, n.d.r.) quantitativo previsto dall'art. 23 della CMR alla luce dell'art. 29 della stessa convenzione*”.



Due recenti sentenze della Corte di Cassazione italiana in materia di trasporto



Luca Brandimarte
Associate, Milan

Telephone:
+3902725511
E-mail:

l.brandimarte@nctm.it

Analizziamo due recentissime sentenze della Corte di Cassazione italiana aventi ad oggetto, rispettivamente, la titolarità ad agire nei confronti di un vettore marittimo per danni arrecati alla merce trasportata e la colpa grave di un vettore terrestre per uno “scambio di contenitori”.

1. Titolarietà ad agire nei confronti di un vettore marittimo per danni alla merce

Come noto, la polizza di carico è un titolo rappresentativo di merce che può essere trasferito mediante girate, titolo che conferisce al suo possessore il diritto alla riconsegna della merce nel porto di arrivo della nave.

La Corte di Cassazione Italiana²⁰ ha recentemente ribadito che il possessore di una polizza di carico che agisce nei confronti del vettore, in qualità di mero rappresentante del ricevitore, per ottenere il risarcimento del danno sofferto dal carico durante il trasporto è privo di legittimazione attiva qualora la polizza non presenti le girate dei ricevitori in suo favore.

Il caso sottoposto all’attenzione della Suprema Corte italiana aveva proprio ad oggetto una richiesta di risarcimento danni avanzata dal possessore della polizza, il quale tuttavia agiva, al momento della riconsegna delle merci, in qualità di mero rappresentante del ricevitore ed in assenza di specifiche girate apposte in suo favore da quest’ultimo.

Sebbene il Tribunale di primo grado avesse accolto la domanda risarcitoria promossa dal possessore della polizza, la Corte d’Appello di Genova²¹ riformava la sentenza di primo grado, respingendo la richiesta di risarcimento in parola alla luce del difetto di titolarità - in capo al reclamante - del rapporto sostanziale (risultante invero dalla polizza) da questi stesso dedotto in giudizio.

La Corte di Cassazione italiana ha sostanzialmente confermato la decisione della Corte d’Appello di Genova, stabilendo che “*Il portatore di polizza di carico che, in qualità di mero rappresentante del ricevitore, fa valere al momento della riconsegna delle merci il diritto al risarcimento del danno, a seguito del danneggiamento della merce trasportata, nei confronti del vettore, incorre nel difetto di titolarità del rapporto sostanziale qualora la polizza sia priva di girate apposte dal ricevitore in suo favore*”.

La Suprema Corte ha poi affermato che “*del tutto correttamente la corte territoriale ha negato la titolarità, in capo al portatore della polizza di carico, delle prerogative risarcitorie dalla stessa rivendicate, trattandosi di un’invocazione di tutela spettante in via esclusiva alla società ricevatrice, titolare del carico*”.

2. Un’ipotesi di colpa grave del vettore stradale

La Suprema Corte di Cassazione²² ha considerato la responsabilità di un vettore stradale nel caso di uno “scambio di contenitori”.

In estrema sintesi, il mittente di una spedizione conveniva in giudizio lo spedizioniere ed il vettore stradale (incaricato di trasportare un carico di strumenti musicali da Rimini al porto di Ravenna) per ottenere il risarcimento dei danni subiti a seguito della perdita del predetto carico.

²⁰ Cassazione Civile, Sez. III, 9 marzo 2017, n. 6044.

²¹ Corte d’Appello di Genova, 16 luglio 2014, n. 1187.

²² Cassazione Civile, Sez. III, 14 marzo 2017, n. 6483.



La merce, infatti, veniva erroneamente caricata all'interno di un contenitore diverso da quello indicato nella lettera di vettura. Il contenitore con la merce oggetto del trasporto in questione, di conseguenza, veniva spedito in Algeria, invece che in Giappone dove avrebbe dovuto essere consegnata la merce.

In primo grado il Tribunale di Milano accoglieva la domanda di risarcimento del danno e tale decisione veniva sostanzialmente confermata anche dal giudice di secondo grado²³. Quest'ultimo, in particolare, rilevava la colpa grave del vettore per non aver controllato la corrispondenza fra il container indicato nella lettera di vettura e quello in cui la merce era stata effettivamente caricata.

La Corte di Cassazione ha confermato che, nel caso di specie, sussiste *“la responsabilità esclusiva del vettore per non aver questi controllato che la merce fosse stata caricata proprio sul container dentro il quale avrebbe dovuto essere effettivamente stivata, essendo lo stesso vettore l'unico soggetto ad avere contezza, in base alla lettera di vettura, dei relativi dati identificativi, all'uopo necessari per la presenza di altro container destinato a diverso trasporto”*.

Secondo la Suprema Corte italiana, *“la predetta attività di controllo - da attuarsi comunque a valle della fase materiale di caricamento e, quindi, allorquando la merce era ormai nella disponibilità del vettore - non era affatto estranea all'esecuzione del trasporto da parte del vettore stesso, bensì integrava una di quelle obbligazioni accessorie allo svolgimento di tale rapporto contrattuale, necessarie al raggiungimento del fine pratico prefissosi dalle parti, anche tenuto conto dei principi di buona fede e correttezza”*.

Alla luce di quanto precede, la Corte di Cassazione italiana ha ritenuto il vettore responsabile della perdita del carico, condannandolo al risarcimento dei danni che ne sono derivati.

Novità sull'IRESA: la tassa sul rumore negli aeroporti italiani

Le tematiche ambientali connesse alla presenza di un aeroporto in un determinato territorio sono spesso sotto i riflettori data la loro rilevanza e le molteplici ripercussioni per l'ecosistema e la popolazione.

L'entità del rumore generato dagli aeromobili dipende da diversi fattori, tra i quali l'architettura dello spazio aereo (le rotte di ingresso e uscita che servono uno specifico aeroporto), le procedure operative adottate nel percorrere la rotta assegnata, le emissioni degli aerei, la prova dei motori, nonché il disturbo prodotto dai mezzi di collegamento e dal traffico stradale indotto.

In Italia, la materia è regolamentata da numerosi decreti che definiscono le seguenti linee di azione principali:

- (i) caratterizzazione delle aree circostanti l'aeroporto mediante la definizione di 3 zone, definite come A, B e C, a cui corrispondono specifiche limitazioni nella destinazione d'uso delle stesse;
- (ii) definizione dei limiti di rumore da rispettare dall'infrastruttura in ciascuna zona;
- (iii) applicazione di una specifica metodologia di misura del rumore prodotto dal trasporto aereo;
- (iv) definizione, per ciascun aeroporto, di procedure antirumore che devono essere rispettate dai velivoli in fase di atterraggio e decollo e nelle operazioni a terra;



Filippo Di Peio
Of Counsel, Rome

Telephone:
+39066784977

E-mail:
f.dipeio@nctm.it

²³ Tribunale di Milano, 7 gennaio 2009; Corte d'Appello di Milano, 20 maggio 2013, n. 2056.



- (v) obbligo di realizzare e gestire un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale al fine di garantire il rispetto dei limiti;
- (vi) limitazione del traffico aereo nel periodo notturno;
- (vii) obbligo di adozione di misure di risanamento.

In tale contesto, deve essere inquadrata l'imposta regionale sulle emissioni sonore aeree, la cosiddetta IRESA.

Si tratta sostanzialmente di un tributo di scopo, istituito a decorrere dal 2001, che ha come obiettivo la riduzione dell'inquinamento acustico nelle aree limitrofe agli aeroporti.

L'imposta viene applicata a carico delle avioinee che effettuano decolli e atterraggi negli aeroporti civili ubicati in ambito regionale.

La base imponibile è determinata in ragione del numero di atterraggi e decolli, del peso del velivolo, della rumorosità dell'aeromobile, nel rispetto delle norme internazionali sulla certificazione acustica. Il presupposto dell'imposta viene identificato nell'emissione sonora dell'aeromobile la cui maggiore o minore intensità incide sulla determinazione dell'imposta stessa.

L'importo dovuto è calcolato per tonnellate in base ai decolli e agli atterraggi effettuati nel trimestre. Il gettito di questa imposta è - o dovrebbe essere - espressamente destinato al completamento dei sistemi di monitoraggio capillare del rumore e disinquinamento acustico, al miglioramento generale della vivibilità dei territori coinvolti dalle attività aeroportuali e all'eventuale indennizzo dei soggetti danneggiati dalle emissioni sonore prodotte dall'atterraggio e dal decollo degli aeromobili.

Di recente l'IRESA è tornata a far parlare di sé per effetto di una decisione della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 16 dicembre 2016 (Sez. I, Sent. n. 28862) pronunciata a seguito dell'impugnazione presentata da un operatore aereo privato.

In particolare, la Commissione ha rilevato come la legge della Regione Lazio n. 2/2013 - che ha introdotto l'IRESA nel relativo territorio - sia in manifesta violazione della legge nazionale n. 342/2000 e del D. lgs. n. 13/2005 attuativo della direttiva europea n. 30/2002 (CE).

Precisamente, nell'ambito delle disposizioni nazionali e comunitarie richiamate, si prevede che gli introiti dell'imposta siano assegnati alla gestione e alla riduzione dei costi sociali derivanti dalle emissioni acustiche dell'aria (ad esempio, sistemi di monitoraggio dell'aeroporto). Nonostante ciò, i giudici tributari hanno rilevato come la Regione Lazio, ritenendo l'imposta priva di vincoli di destinazione, abbia prevalentemente utilizzato gli introiti della suddetta imposta per i propri bisogni finanziari generali e non per gli scopi in relazione ai quali è stata introdotta. Infatti, soltanto il 10% del gettito derivante dalla riscossione dell'IRESA è stato destinato agli scopi ambientali e sociali stabiliti a livello nazionale ed europeo.

Ciò in quanto l'imposta, seppur regionale, costituisce una forma di imposizione introdotta dalla legislazione nazionale e comunitaria, di cui si devono continuare ad osservare e perseguire finalità e scopi.

La Commissione Tributaria, preso atto che la Regione Lazio ha disatteso detti principi e finalità, ha pertanto concluso per la disapplicazione dell'imposta e l'annullamento degli avvisi di liquidazione impugnati.



In ragione di ciò, appare evidente come detta pronuncia dia la possibilità a tutte le compagnie aeree operanti nel territorio laziale di attivarsi per ottenere un provvedimento di disapplicazione dell'imposta nei propri confronti.

La Regione Lazio, pertanto, se l'orientamento della Commissione Tributaria di Roma dovesse essere confermato, dovrà seriamente riprogrammare le proprie politiche di bilancio, solo considerando che, dal 2013 ad oggi, il 90% dei proventi di detta tassa è stato destinato ad altri scopi, tra i quali il Servizio Sanitario Regionale. E se si pensa che il gettito atteso di detta imposta per il Lazio era stato quantificato in euro 55 milioni a partire dal 2014, il conto è presto fatto.

Lo stesso dicasi per le altre regioni che, avendo istituito detta tassa, hanno però agito ritenendosi svincolate da qualsiasi obbligo di destinazione del gettito derivante dall'imposta.



Contributi dagli uffici Nctm nel mondo

Aiuti di Stato: la Commissione europea estende il campo di applicazione del Regolamento generale di esenzione per categoria, semplificando le norme per gli investimenti pubblici nei porti e aeroporti

La Commissione europea ha esteso il campo d'applicazione del Regolamento generale di esenzione per categoria, introducendo una nuova esenzione dall'obbligo di notificare alla Commissione misure di aiuto di Stato per i porti marittimi, per i porti interni e per gli aeroporti. Le condizioni principali di tale esenzione sono le seguenti:

- L'aiuto non può superare una certa soglia assoluta (tra 40 e 150 milioni di euro), a seconda che il progetto riguardi un porto marittimo o un porto interno e se tale porto sia incluso in un corridoio di rete principale nell'ambito del Regolamento TEN-T.
- L'aiuto non deve andare al di là di quanto è necessario per stimolare l'investimento, tenendo conto delle entrate future dell'investimento (vale a dire che gli aiuti possono coprire solo il "gap del finanziamento").
- Solo una certa percentuale dei costi di investimento può essere oggetto di aiuto (a seconda della dimensione e della natura dell'investimento e se il porto si trova in una regione remota).
- Solo i costi di investimento sono idonei ad essere oggetto di aiuto (ad eccezione dei lavori di dragaggio, per i quali sia i costi di investimento, che di manutenzione possono essere oggetto dell'aiuto).
- Le concessioni a terzi per la costruzione, l'ammodernamento, il funzionamento o il noleggio di infrastrutture portuali sono assegnate su base competitiva, trasparente, non discriminatoria e incondizionata.

Per i piccoli progetti nei porti, il regolamento stabilisce norme più flessibili per gli aiuti agli investimenti.

Si rinvia per un'analisi più dettagliata al prossimo numero della nostra newsletter.

UBER è una piattaforma digitale o un servizio di trasporto?

In data 11 maggio 2017, l'avvocato generale della Corte di giustizia dell'Unione Europea ha reso il proprio parere sul tema. Nonostante il parere non sia vincolante per i giudici, la Corte segue i pareri dell'avvocato generale in più dell'80% dei casi.

L'avvocato generale ritiene che UBER, pur presentando alcuni profili tipici di una piattaforma digitale, sia un'impresa di servizi di trasporto e, in quanto tale, sia soggetta alle regole e ai vincoli sul trasporto. Ne consegue il necessario preventivo ottenimento di autorizzazioni e licenze dai diversi Stati membri. In realtà, dall'inizio del caso, UBER ha modificato le proprie *policies* e attualmente utilizza solo conducenti dotati di licenza, quindi una sentenza in tal senso potrebbe ritenersi avere un impatto limitato. Tuttavia, la medesima potrebbe - al contrario - avere un impatto a lungo termine, con riferimento alle norme giuslavoristiche o fiscali applicabili a UBER stesso, nonché ai suoi dipendenti/conducenti.



Bernard O'Connor
Partner, Bruxelles

Telephone:
+32 (0) 2 285 4685
E-mail:
b.connor@nctm.it

Contract Professor,
Statale di Milano

Visiting Professor,
Bocconi di Milano



Il caso richiamato ha avuto origine a Barcellona, dove l'associazione dei tassisti locali ha citato UBER, lamentandosi della sua asserita concorrenza sleale in ragione dell'utilizzo di conducenti non autorizzati.

Sono previsti tempi difficili per le esportazioni automobilistiche del Regno Unito?

Una Brexit effettiva significherebbe che le esportazioni automobilistiche dal Regno Unito verso l'UE dovrebbero affrontare una tassazione del 10%. La circostanza, se si considerano i margini molto ristretti del mercato automobilistico attuale, è già di per sé un grosso problema, ma la questione rischia di diventare ancora più complicata. Difatti, se esistesse un accordo di libero scambio tra il Regno Unito e l'UE che rimuovesse detta tassazione, uno dei requisiti sarebbe l'effettiva provenienza dell'auto dal Regno Unito. In altre parole, le automobili dovrebbero avere origine nel Regno Unito. Tuttavia, pare che solo il 41% dei componenti delle singole auto provengano dal Regno Unito, mentre gran parte del resto proviene dal continente. Il Regno Unito, quindi, per aggirare la maggiorazione nella tassazione, dovrà godere, nell'ambito dell'accordo, di regole speciali riguardo all'origine delle vetture.

Si consideri che quanto detto riguarda un solo prodotto e la predisposizione di norme sull'origine delle autovetture sarà già di per sé complessa. Nell'ambito dell'UE, sono circa 40.000 i beni che sono commercializzati tra il Regno Unito e l'UE stessa. Se si dovesse fare un accordo per ciascuno dei 40.000 prodotti anzidetti, i negoziati non saranno brevi.

Brexit e le regioni marittime periferiche

Sapete cosa sia la Brexit. Sapete cosa siano le regioni marittime periferiche e che esse hanno un raggruppamento? Le regioni marittime periferiche consistono in circa 150 regioni localizzate nell'UE, con una popolazione di ben 200 milioni di persone. La loro organizzazione è preoccupata per la Brexit. Prendiamo ad esempio la Normandia: questa regione ha il maggior numero di case secondarie di proprietà britannica e il Regno Unito rappresenta il terzo più grande mercato di esportazione per la Francia settentrionale. Lo stesso può dirsi con riferimento alla maggior parte delle regioni del mare del nord e del canale inglese, così come della regione basca e simili. Le regioni marittime cercano di farsi sentire, ma ad oggi, per come stanno le cose, non c'è molto che possano fare.

Nessun portatile sugli aerei?

È una buona o una cattiva notizia? Gli Stati Uniti hanno vietato i computer portatili su aerei che arrivino nel territorio statunitense e che provengano da 10 aeroporti localizzati negli Emirati Arabi, in Arabia Saudita, Qatar e Turchia. Il divieto riguarda una serie di compagnie aeree medio-orientali, ma non si applica ancora nei confronti delle compagnie aeree statunitensi. Si vocifera, invece, che esso sarà esteso ad una serie di località di provenienza facenti parte dell'UE.

In merito al divieto sono state poste molte domande: il divieto è emesso avendo riguardo alle compagnie aeree o agli aeroporti di provenienza? E se il problema è l'aeroporto di provenienza, perché viene emesso solo nei confronti di alcune compagnie aeree e non di altre?

Una seconda domanda importante è se il divieto sia efficace: se una bomba può essere nascosta in un computer portatile, non fa molta differenza se questo si trovi nell'area passeggeri o nella stiva.

Detto questo, coloro che volano di frequente potrebbero gradire il divieto: esso renderebbe il tempo speso in aereo un momento in cui non si ha l'obbligo di lavorare e non ci si sente a disagio nel non lavorare; un momento di riflessione, quindi, che vada oltre la scatola del computer portatile.



L'accordo di Singapore ha un impatto importante in ambito marittimo

Chi può decidere e cosa su MARPOL o su Brexit? Normalmente quando gli stati sovrani negoziano e raggiungono un accordo, i medesimi ratificano l'accordo secondo le diverse procedure nazionali. Per il Regno Unito è piuttosto semplice (si pensi che la Scozia, l'Irlanda del Nord e il Galles non hanno alcun diritto di parola, almeno politicamente): il Parlamento di Londra decide. Ma che dire dell'UE? È solo la Commissione che negozia e il Consiglio e il Parlamento che decidono?

Questa è stata la questione che la Corte Suprema dell'Unione Europea si è trovata ad affrontare in merito all'accordo concluso tra l'UE e Singapore.

Come dovrebbe ratificare l'accordo l'UE? A tal proposito, la Corte ha dichiarato che, poiché l'accordo ha avuto un impatto su determinate politiche e diritti di uno degli Stati membri dell'UE, esso dovrebbe essere ratificato non solo dal Consiglio e dal Parlamento (a nome dell'UE), ma anche dai 28 Stati membri. È evidente che ciò rende difficile la ratifica ed espone il Regno Unito a difficili negoziazioni riguardo alla Brexit.

La Spagna può porre un veto su tale accordo nonostante esista un accordo che riguarda Gibilterra?

C'è un aspetto positivo in tutto questo, soprattutto nel settore dei trasporti: la Corte ha fatto i salti mortali per limitare le aree in cui gli Stati membri debbono/possono dare un contributo.

In particolare, la Corte ha dichiarato, diversamente da quanto precedentemente affermato dall'avvocato generale, che i servizi di trasporto rientrano nella competenza esclusiva dell'UE. Questo potrebbe avere un forte impatto sulle modalità con cui l'UE si rapporta con la MARPOL e le diverse agenzie marittime. Talmente forte da imporre una riflessione.

Programma cinese "One Belt One Road"

La Cina ha promesso di investire fino a 1 trilione di Renminbi (n.d.r. la corrente moneta Cinese) nei progetti infrastrutturali per la costruzione della nuova via della seta e l'apertura del percorso ai mercati asiatici, africani ed europei. Si tratta davvero di molti soldi.

Ad ogni modo, la questione non riguarda tanto i progetti che saranno finanziati, ma coloro che intraprenderanno i progetti. In altre parole, il programma è aperto alle imprese non cinesi? A prima vista non parrebbe così. Infatti, la Cina non ha aperto il suo mercato nazionale delle infrastrutture alla concorrenza aderendo all'accordo sugli appalti pubblici dell'OMC, né consente alle imprese estere di concorrere in Cina. Si prevede che queste stesse esclusioni nazionali si applicheranno anche agli investimenti per i progetti *One Belt One Road*.

Una volta che le rotte saranno tracciate, la questione sarà quale direzione seguirà il mercato. A tal proposito, si prevede che la grande maggioranza del flusso proverrà dalla Cina e sarà diretto verso l'esterno, mentre solo per una minima parte avverrà il contrario. Questo perché la Cina discrimina e chiude il mercato nei confronti dei beni stranieri.

L'iniziativa *One Belt One Road* può portare immediati vantaggi a livello locale. Occorre però prestare attenzione affinché la valutazione degli interessi locali non faccia perdere di vista interessi più grandi.



Eventi Nctm

GIUGNO

08, Alternative Investment Funds e prospettive d'investimento tra Italia e Lussemburgo

Milano, Sala Conferenze, Via Agnello 12, ore 09.30

Un evento organizzato in collaborazione con Bonn Steichen & Partners e Fondaco SGR S.p.A. Nel corso del convegno si parlerà dei RAIF e degli strumenti lussemburghesi di strutturazione del risparmio, analizzandone l'impatto sul mercato finanziario e sul private equity e il trattamento fiscale in Italia.

16, Cyber Risk, nuove sfide di compliance alla luce del GDPR, soluzioni assicurative e per la cyber security aziendale

Roma, Sala Conferenze, Via delle Quattro Fontane 161, ore 10.00

Nel corso dell'evento tratteremo il tema del Cyber Risk e dei servizi per la sicurezza e trasferimento del rischio tramite soluzioni assicurative.

19, Startupbootcamp – Mentor Gathering Cocktail

Roma, Sala Conferenze, Via delle Quattro Fontane 161, ore 18.30

Presso la sede di Roma ospiteremo anche quest'anno Startupbootcamp, il network europeo di acceleratori di startup (<http://www.startupbootcamp.org/>) per l'evento di lancio del secondo programma di accelerazione del settore Foodtech.

22, Le operazioni straordinarie come strumenti di crescita nel settore delle Life Sciences

Milano, Sala Conferenze, Via Agnello 12, ore 09.00

Un seminario organizzato in collaborazione con About Pharma, che ha l'obiettivo di presentare una panoramica sullo stato delle operazioni straordinarie in Italia nel settore Life Science e di fornire agli operatori interessati informazioni e conoscenze di tipo legale e manageriale per gestire.

Sala stampa Nctm

Nctm con Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) per il 66% delle quote di Porto 2000

Nctm Studio Legale ha assistito il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (di seguito "RTI") costituito da Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) nell'acquisizione del 66% delle quote di Porto 2000, la società che gestisce il servizio di stazione marittima per l'accoglienza ai passeggeri e ai crocieristi del porto di Livorno.

L'offerta del RTI ha prevalso, con un investimento di circa 100 milioni di euro, sulle altre due cordate costituite da Creuers del Port de Barcelona (Global Port Holding) con il tour operator Aloschi e CFG Cruise & Ferry Group con le due imprese ausiliarie Grimaldi Euromed Spa e Costa



Crociere.

Si tratta di un'aggiudicazione provvisoria in attesa dei consueti passaggi istruttori prima dell'aggiudicazione definitiva.

Per gli aspetti legali dell'operazione, il Raggruppamento Temporaneo di Imprese è stato assistito da Nctm Studio Legale con un team guidato da Alberto Torrazza, coadiuvato da Ekaterina Aksenova e Franco Rossi.

Nctm nel finanziamento a Mar-Ter Spedizioni S.p.A.

Un pool di banche composto da Banca Popolare di Milano S.p.A., Banco BPM S.p.A., Iccrea Bancalmpresa S.p.A. e Banca di Udine credito cooperativo hanno partecipato nell'operazione di finanziamento alla società Mar-ter Spedizioni S.p.A, assistita da Nctm Studio Legale. Nctm ha seguito l'operazione con un team guidato, per il lato finance, dal salary partner Giorgio Telarico, coadiuvato da Martina Marmo e Lucia Vittoria Lonoce e, per l'acquisizione, con un team guidato dal salary partner Miranda Cellentani coadiuvata da Clitie Potenza. Il finanziamento a favore di Mar-Ter Spedizioni S.p.A. per cassa a medio-lungo termine è destinato, in parte, a riqualificare la posizione finanziaria del Gruppo Mar-Ter e, in parte, a sostenere le esigenze finanziarie connesse all'acquisizione del 100% del capitale sociale di Res Immobiliare S.p.A. Mar-ter Spedizioni S.p.A. è gruppo leader nella logistica portuale con presenza in Europa, Americhe, Medio Oriente e Nord Africa, controllata al 76% da Mid Industry Capital, attiva nei porti di Livorno e Monfalcone, in grado di effettuare tutti i servizi portuali, gestione merci, import, export, trasporti su gomma e rotaie.

Nctm con il gruppo ALS Global nell'acquisizione di Leochimica S.r.l.

Nctm Studio Legale ha assistito ALS Global Ltd (di seguito "ALS"), multinazionale australiana leader nella certificazione di prodotti e servizi, nell'acquisizione dell'intero capitale sociale di Leochimica S.r.l. (di seguito "Leochimica"), azienda italiana attiva nell'area della sicurezza alimentare e ambientale.

Con questa operazione ALS cresce nel settore Life Science, sviluppando la propria offerta nel campo della certificazione alimentare e ambientale.

ALS Global Ltd è stata assistita da Nctm Studio Legale con un team guidato da Alice Bucolo.

Nctm: advisor legale nel finanziamento di un parco eolico da 10 MW nella Regione Marche

Nctm Studio Legale ha assistito MPS Capital Services Banca per le imprese, in qualità di banca arranger, nell'operazione in regime di project financing per il finanziamento del parco eolico di 10 MW di Marche Energie Rinnovabili (gruppo Fortore) sito nel Comune di Apecchio, Regione Marche.

Il team di Nctm Studio Legale è stato guidato da Eugenio Siragusa.

Nctm con le banche finanziatrici per il project financing di un impianto eolico in Calabria

Nctm Studio Legale ha assistito un pool di banche, composto da Banca Popolare di Bari S.c.p.A., in qualità di banca Agente, Banca Popolare di Milano S.p.A. e Banca di Puglia e Basilicata S.c.p.A., nel finanziamento in regime di project financing, a Dynamica S.r.l., controllata di PLT energia S.p.A., società quotata all'AIM.

L'operazione, del valore complessivo di circa 40 milioni di euro, permetterà la realizzazione di un



impianto eolico dalla potenza complessiva di 22,55 MW, sito nel Comune di Simeri Crichi (CZ). Nctm Studio Legale ha assistito il pool di banche con un team guidato da Eugenio Siragusa.

Il marchio Supreme New York vince con Nctm Studio Legale

Nctm Studio Legale ha assistito con successo Supreme, l'iconico brand americano di abbigliamento streetwear, nel primo e secondo grado di giudizio cautelare per contraffazione e concorrenza sleale innanzi al Tribunale di Milano, sezione specializzata d'impresa, ottenendo per la prima volta in un paese europeo il riconoscimento della notorietà del marchio. L'azione cautelare si è resa necessaria per contrastare una rete di contraffattori che operavano tra San Marino, l'Italia e il Regno Unito. Il team di Nctm Studio Legale è stato guidato da Paolo Lazzarino, coadiuvato da Roberto Cesaro e Maddalena Moro.

Nctm con Ambienta per l'acquisizione di Chromasens e il rifinanziamento del debito del gruppo Lakesight

Nctm Studio Legale con gli equity partner Simone De Carli ed Eugenio Siragusa, coadiuvati da Giulio Della Casa e Martina Marmo, ha assistito il fondo Ambienta SGR e Tattile S.r.l., società leader nella realizzazione di sistemi di visione intelligente, nell'operazione di acquisizione di Chromasens GMBH e nel rifinanziamento del debito del gruppo Lakesight Technologies Holding.

Nctm ottiene lo sgombero di circa 1000 occupanti abusivi di un'area di proprietà di Galileo Ferraris

In seguito all'accoglimento di un ricorso al TAR Campania e dei conseguenti provvedimenti della Procura della Repubblica di Napoli, è stato effettuato lo sgombero di circa 1000 occupanti abusivi di un'area di quasi 18 ettari, localizzata a Napoli Est. Galileo Ferraris 160 S.r.l. (di seguito Galileo Ferraris), società attiva nella compravendita di beni immobili, è così potuta rientrare nella disponibilità della sua proprietà.

Nctm Studio Legale ha assistito Galileo Ferraris, sia di fronte al TAR sia nelle problematiche legali connesse al procedimento di sgombero, con un team guidato da Marco Monaco, coadiuvato da Carmine Morrone e Rossella Vaiano.



nctm.it

Milano

Via Agnello 12, 20121 Milano
T +39 02 72551.1
F +39 02 72551.501

Roma

Via delle Quattro Fontane 161
00184 Roma
T +39 06 6784977
F +39 06 6790966

London

St Michael's House
1 George Yard, Lombard Street
EC3V 9DF, London
T +44 0 2073759900
F +44 0 2079296468

Brussels

Avenue de la Joyeuse Entrée 1
1040 Brussels
T +32 0 22854685
F +32 0 22854690

Shanghai

Room 4102, Hong Kong New World Tower
N°300 Middle Huaihai Road,
200021 Shanghai
T +86 2151162805
F +86 2123261999

www.nctm.eu

Nctm via Agnello, 12 20121 Milano

Le informazioni e i commenti contenuti in questa News Letter non devono intendersi pareri legali. Essi sono esclusivamente forniti a titolo informativo. Nonostante sia stata rispettata ogni cautela nella redazione dei commenti, il nostro studio non assume alcuna responsabilità in merito alla correttezza delle informazioni contenute nel presente documento. I lettori sono invitati, se di loro interesse, a chiedere un parere legale sulle materie trattate e a tal fine ogni membro del nostro staff è a vostra completa disposizione.