

OSSERVATORIO MARITTIMO

Logistica: Italia ancora troppo indietro

● Antonio Parlato*

Secondo il Logistic Performance Index, l'Italia si trova solo al ventiduesimo posto nel mondo a causa delle carenze infrastrutturali, delle frontiere inefficienti e della scarsa puntualità nella consegna delle merci al destinatario finale.



Considerando solo quest'ultimo aspetto l'Italia scende al ventisettesimo posto, mentre al primo si colloca Singapore. Questo il dato proveniente dalla Banca Mondiale, che ha preso in esame le modalità della spedizione della merce, il tempo medio occorrente per la consegna, i costi della logistica ed il numero degli operatori del comparto. In particolare nel trasporto merci transfrontaliero la cui efficacia la Banca Mondiale collega strettamente e proporzionalmente allo sviluppo del commercio mondiale ed alla crescita economica degli Stati.

E mentre la zona di libero scambio euromediterraneo che dovrebbe essere istituita tra soli due anni, nel 2010, stenta a decollare ed il Presidente francese Nicolas Sarkozy propone ed avvia il processo di arrivo ad una Unione Mediterranea, sia pure non in contrasto con l'Ue, i dati che vengono, Francia esclusa, da altri Stati del-

l'Europa che si affacciano sul nostro mare non sono certo confortanti: se l'Italia infatti è al ventisettesimo posto, la Spagna la precede al ventiseiesimo, Portogallo e Grecia costituiscono, tutti e quattro insieme, il fanalino di coda.

Emerge dunque, come ha scritto del resto Anna Zavaritt su Il Sole 24 ore, che il messaggio che lancia quindi la Banca Mondiale è che per migliorare il commercio mondiali-

Infrastrutture:
Italia fanalino di coda
a causa dei pochi
investimenti
nel settore
dei trasporti

le non basta considerare la le infrastrutture e la tecnologia ma bisogna anche riformare la logistica riducendo le lacune dovute alla mancanza di coordinamento nelle varie fasi del trasporto merci visto che nel documento della stessa Banca si afferma che "I Paesi con una struttura logistica migliore beneficiano maggiormente della globalizzazione, incrementando così la propria economia e rendendosi attrattivi per gli investitori esteri".

Problemi nuovi, ed aggra-

vati dai gravi ritardi infrastrutturali italiani e, forse, anche da un certo grado di incultura imprenditoriale ed istituzionale e che traspare da quanti, per esempio, esprimono fiducia nelle nuove, o rinnovate, strutture portuali ma non effettuano contemporaneamente una analisi critica sulle effettive potenzialità di arrivi e partenze delle navi in relazione alla esistenza a monte di una efficace filiera del trasporto a cominciare dalla logistica. Non comprendendo, lo dico da meridionale, che non basta certo sperare solo sulla efficienza portuale di Bari, Brindisi, Taranto, Gioia Tauro, Napoli, Salerno, Palermo, Catania, Messina e Cagliari, se immediatamente dietro non vi siano e spesso ancora non è così, retroporti ed interporti collegati con la intermodalità e con il ruolo di raccolta, smistamento ed inoltro delle merci lungo la catena logistica.

Tuttavia se c'è qualcuno che non può essere accusato di ritardi è proprio l'Uir, la Unione Interporti Riuniti, presieduta dal Prof. Rodolfo De Dominicis che a novembre scorso ha promosso a Roma un convegno su L'intermodalità come sistema integrato: il progetto Uirnet.

De Dominicis, che è Presidente anche di Uirnet, e l'ad di quest'ultima, Dottor Sergio Rossato, hanno presentato in tale occasione la missione della società di scopo che ha il

compito di realizzare prima e gestire poi una piattaforma per la logistica integrata per completare ed assistere il relativo sistema nazionale migliorandone efficienza e sicurezza attraverso la riduzione dei tempi e costi del trasporto, l'aumento della competitività del "sistema Paese", l'incremento del trasporto intermodale. In termini di sicurezza, poi, attraverso l'offerta di soluzioni per trasportatori e aziende,

Per aumentare
la competitività
del sistema Paese
è necessario
diminuire i costi
per le imprese

quando si tratti di merci pericolose o di valore. Quanto alla innovazione favorendone l'introduzione nelle piccole imprese, con particolare riguardo al Mezzogiorno, spingendo gli investimenti in infrastrutture di trasporto. Tutto questo anche con effetti positivi sull'ambiente, attraverso il decongestionamento della viabilità e del traffico nelle grandi aree metropolitane e sostenendo il trasporto con mezzi di minor impatto ambientale.

E, infine, integrando il si-

stema logistico -il che è ancora più importante- con i grandi poli intermodali europei ed asiatici.

Con una ampia e chiara documentazione delle modalità con le quali Uirnet intende realizzare questi obiettivi, la società degli interporti riuniti ha dunque fornito le possibili risposte ai preoccupanti dati esposti in premessa.

E' opportuno solo aggiungere che trattandosi di soluzioni da dare a problemi competitivi nazionali dell'Italia, è impensabile che lo Stato non si faccia carico, pienamente o in larga parte, di sostenerle, come per la verità il precedente e l'attuale Governo hanno mostrato di voler fare. Ma quello che non deve sfuggire alle Istituzioni è che occorre scontare già un gravissimo ritardo e serve quindi colmarlo con urgenza assoluta per dare slancio e competitività alla depressione della economia italiana, anche assumendo come priorità una logistica pienamente integrata con il sistema infrastrutturale, già da migliorare in misura significativa. Con l'intero arco della intermodalità possibili. Lo dice l'Ipsema che, se pur non direttamente interessata, lo è invece in termini di attenzione e responsabilità nei confronti del contesto nel quale è inserito.

*Presidente Ipsema
Istituto previdenza
settore marittimo

EUROPA E IMPRESE

a cura di
Francesco Sciaudone, partner
Studio legale Grimaldi e Associati
Bruxelles - Roma - Milano

Società controllate: ecco tutte le novità

● Sara Gobbato
Francesco Sciaudone

Per effetto di una recente pronuncia resa dalla Corte di giustizia lo scorso 6 dicembre, la "scure comunitaria" si è abbattuta nuovamente sul codice civile italiano, imponendo una profonda riflessione sulla governance delle società controllate dagli enti locali.

Come già accaduto per l'articolo 2450 (abrogato nel 2007 per effetto di una procedura di infrazione comunitaria), potrebbe essere presto abrogato o modificato l'art. 2449 del codice civile, il quale prevede che "se lo Stato o gli enti pubblici hanno partecipazioni in una società per azioni, lo statuto può ad essi conferire la facoltà di nominare uno o più amministratori". La Corte di giustizia ha infatti stabilito che i diritti conferiti dall'art. 2449 del codice civile agli azionisti pubblici (Stato ed enti pubblici), di nominare uno o più amministratori nelle società da loro par-

tecipate, indipendentemente dal valore di tale partecipazione, costituiscono una forma di restrizione alla libera circolazione dei capitali, vietata dall'articolo 56 del Trattato Ce. Tali conclusioni sono state raggiunte dai giudici di Lussemburgo nell'ambito di una questione pregiudiziale sollevata dal Tar Lombardia, riguardante i privilegi del Comune di Milano in Aem Spa, la società del Comune che opera nel settore dei servizi pubblici di distribuzione del gas e dell'energia. Nell'ambito del processo di privatizzazione della società, il Comune aveva infatti deciso di ridurre la propria partecipazione al 33,4 per cento. Tuttavia, una modifica dello statuto approvata in assemblea ai sensi dell'articolo 2449 del codice civile, permetteva comunque al Comune di controllare la società attraverso la nomina diretta di un quarto degli amministratori e dell'utilizzo del meccanismo del voto di lista. In tal modo, il Co-

mune avrebbe conservato la maggioranza assoluta nel consiglio di amministrazione di Aem sebbene, a seguito della privatizzazione, detenesse solamente la maggioranza relativa del capitale. Tale "privilegio" è divenuto oggetto di un contenzioso amministrativo tra il Comune di Milano, le associazioni dei consumatori ed alcuni azionisti. A tale riguardo, si è reso dunque necessario l'intervento della Corte di giustizia, la quale è stata chiamata a sciogliere il nodo della compatibilità, con il Trattato Ce, del meccanismo fondato sull'articolo 2449.

L'Italia non è nuova a simili interventi della Corte di Lussemburgo in materia di golden share. Già nel 2000, nell'ambito di una procedura di infrazione, la Corte di giustizia ha condannato il nostro Paese per il regime allora previsto dalla legge 474/1994, poi modificata dalla legge 350/2003 in conformità alle prescrizioni dei giudici comunitari. All'articolo 2449 do-

vrebbe, dunque, toccare una sorte analoga alla legge 474/1994 oppure all'abrogato articolo 2450 del codice civile, citato in premessa.

Ma cosa devono fare enti pubblici e società interessate dall'applicazione dell'articolo 2449, in attesa dell'intervento chiarificatore del legislatore italiano? Si può ritenere che, sino a quando l'art. 2449 non verrà emendato alla luce della decisione della Corte di giustizia, la sentenza resa nel caso Aem produrrà effetti rispetto a enti pubblici e società. Sul punto, occorre ricordare che i chiarimenti offerti dai giudici comunitari in sede pregiudiziale vincolano il giudice che li ha richiesti (dunque, nel caso di specie il Tar Lombardia), ma non solo. L'interpretazione dell'articolo 56 resa dai giudici di Lussemburgo deve essere tenuta in considerazione da altri giudici, chiamati ad applicare l'articolo 2449 del codice civile in ulteriori e diverse controversie.

Inoltre, le stesse pubbliche amministrazioni, in quanto obbligate a rispettare il diritto comunitario, dovrebbero desistere nell'introdurre i "poteri speciali" fondati sull'art. 2449 del codice civile, in quanto questi risulterebbero illegittimi per contrasto con l'art. 56 del Trattato Ce, secondo l'interpretazione che di tale norma è stata fornita dalla Corte di giustizia. Alla luce dei principi qui richiamati, la sentenza della Corte di giustizia nel caso Aem dovrebbe comportare, dunque, l'obbligo di disapplicare l'articolo 2449 del codice civile, in attesa che il legislatore italiano emendi il testo della norma conformandola alle indicazioni giunte da Lussemburgo.

Rimane aperto uno spiraglio, che potrebbe consentire la sopravvivenza della norma in esame ovvero una sua diversa riscrittura da parte del legislatore. Si deve ricordare che il divieto di ostacoli alla libera circolazione dei capitali, posto dall'artico-

lo 56 del Trattato Ce, non è assoluto. Infatti, sono ammessi, ai sensi del diritto comunitario, i poteri speciali che risultino necessari e proporzionati, al fine di realizzare esigenze di interesse generale codificate nel Trattato Ce e precisate in via pretoria dalla Corte di giustizia. Ad esempio, la necessità di garantire la regolarità degli approvvigionamenti e la fornitura di energia rappresenta una delle esigenze generali che potrebbero giustificare la conservazione di limitati poteri speciali nelle società privatizzate, come stabilito dalla Corte di giustizia nel 2002 in relazione ad un regime di golden share belga. Anche di tale aspetto, pertanto, dovrà tenere conto il legislatore italiano; in sede di esame dell'impatto della sentenza nel caso di Aem rispetto all'articolo 2449 del codice civile.

francesco.sciaudone@gri
maldieassociati.com
sara.gobbato@griamal-
dieassociati.com