

# TRANSPORT

DIRETTORE RESPONSABILE  
NICOLA CAPUZZO

# LEGAL

SECONDA EDIZIONE 2022



# TRANSPORT LEGAL

## Indice

- |   |   |         |
|---|---|---------|
| 1 | Verso una nuova disciplina delle concessioni portuali<br><i>Studio legale Zunarelli e associati</i>   | pag. 3  |
| 2 | I trasporti marittimi e le sanzioni<br><i>Watson Farley &amp; Williams</i>  | pag. 6  |
| 3 | Multimodalità: tra aspetti infrastrutturali e regolatori e profili normativi e della responsabilità<br><i>Studio legale Maresca &amp; partners</i><br><i>MR international lawyers</i> | pag. 8  |
| 4 | Congelamento degli yachts russi: chi paga le spese?<br><i>BTG legal</i>   | pag. 11 |
| 5 | Cybersecurity e assicurazioni<br><i>Avv. Rosa Abbate</i>  | pag. 12 |
| 6 | Rubrica Affari & Legali   | pag. 14 |

**ALOCIN**  
MEDIA  
SRL



IL GRUPPO EDITORIALE  
SPECIALIZZATO  
NELL'INFORMAZIONE B2B  
SU SHIPPING,  
CARGO AEREO,  
LOGISTICA  
E SUPER YACHT

 **SHIPPING**  
ITALY.IT

 **SUPER YACHT**  
24h

 **AIRCARGOITALY**  **SUPPLYCHAINITALY**



SCOPRI LA NOSTRA  
PROPOSTA  
DI CONTENUTI  
VERTICALI SUL **WEB**,  
SUI **SOCIAL**  
E ISCRIVENDOTI  
ALLE **NEWSLETTER**.  
LE TUE **NEWS**  
**QUOTIDIANE**  
SONO  
A PORTATA DI UN  
CLICK SU PC E MOBILE.



# Verso una nuova disciplina delle concessioni portuali

L'esigenza di una disciplina moderna ed organica delle concessioni demaniali per l'esercizio dell'attività di terminalista in ambito portuale è avvertita da lungo tempo. Come è noto, l'art. 18 della Legge n. 84/1994 prevede al riguardo l'emanazione di un apposito decreto interministeriale (Ministero della Mobilità Sostenibile e Ministero dell'Economia e delle Finanze) cui, tuttavia, non si è finora provveduto. La stessa Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato (AGCM), con atti

di segnalazione del 24 novembre 2017, del 20 dicembre 2018 e del 23 marzo 2021 ha evidenziato la necessità di emanare un atto regolatorio delle concessioni portuali, in quanto la perdurante incertezza circa le modalità di espletamento delle procedure di assegnazione di questa tipologia di concessioni costituisce un grave ostacolo allo sviluppo e alla competitività del sistema portuale italiano nel suo complesso.

La delibera n.57/2018 del 30 maggio 2018 dell'Autorità di Regolazione dei trasporti con la quale sono state approvate "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione" offre al riguardo una risposta soltanto parziale e frammentaria.

L'ipotesi di lavoro che sta emergendo a livello ministeriale mira, invece, a definire organicamente le modalità di assegnazione delle concessioni nella maniera meglio rispondente a criteri di efficienza, trasparenza e non discriminazione delle procedure, realizzando quella certezza del quadro giuridico che è indispensabile per perseguire efficacemente l'obiettivo dello sviluppo dei traffici portuali.

Tra gli elementi che caratterizzano il testo in discussione, come è noto, vi è la possibilità per le autorità di sistema portuale di avviare il procedi-



A CURA DI PROF. AVV. STEFANO ZUNARELLI

*I soci dello studio Zunarelli*

mento di assegnazione della concessione anche a seguito di istanza di parte, in ogni caso previa valutazione della conformità della stessa all'interesse pubblico, conformemente allo schema procedimentale delineato dall'art. 37 cod. nav. e dall'art. 18 Reg. nav. mar.

Si tratta di uno degli aspetti che in passato hanno dato luogo a contestazioni, in particolare con riferimento alla compatibilità di detto schema procedimentale con i principi dell'evidenza pubblica prescritti da varie disposizioni dell'ordinamento europeo e da alcune norme nazionali, ritenuti applicabili anche alle concessioni demaniali in ambito portuale.

In realtà, sul punto il Consiglio di Stato si è già pronunciato a più riprese, riconoscendo la idoneità delle procedure contemplate dalle norme di diritto speciale in precedenza richiamate a soddisfare i requisiti richiesti dalle norme europee e nazionali. Già con la sentenza Cons. Stato, Sez. VI, 26 giugno 2009, n. 5765 si è rilevato che "la concomitanza di domande di concessione prevista dall'art. 37 determina già di per sé una situazione concorrenziale che preesiste alla volontà dell'amministrazione di stipulare un contratto [...] Gli obblighi di trasparenza, imparzialità e rispetto della par condicio imposti all'amministrazione, anche a livello europeo,

*sono soddisfatti da un efficace ed effettivo meccanismo pubblicitario preventivo sulle concessioni in scadenza, in vista del loro rinnovo in favore del miglior offerente, e ciò all'evidente fine di stimolare il confronto concorrenziale tra più aspiranti, e da un accresciuto onere istruttorio in ambito procedimentale nonché motivazionale in sede di provvedimento finale ... da cui emergano in modo chiaro ... le ragioni ultime della opzione operata in favore del concessionario prescelto, in applicazione del criterio-guida della più proficua utilizzazione del bene per finalità di pubblico interesse”.*

Nella successiva sentenza Cons. Stato, Sez. V, 16 febbraio 2017, n. 688, pronunciata proprio con riferimento ad una concessione demaniale in ambito portuale, si è ripreso pressoché alla lettera il testo della decisione in precedenza riportata.

La recente sentenza Cons. Stato 9 dicembre 2020, n. 7837 ha molto ben puntualizzato che *“il corretto esercizio del potere pubblico ... è assicurato anche dal modello procedimentale previsto dagli artt. 37 Cod. nav. e 18 reg. att. [...] che ... soddisfa gli obblighi di trasparenza, imparzialità, rispetto della par condicio e confronto concorrenziale, attraverso il meccanismo pubblicitario e gli oneri istruttori e motivazionali”, pur evidenziando che “nulla impedisce di predeterminare i criteri di valutazione precedentemente alla presentazione delle domande”.*

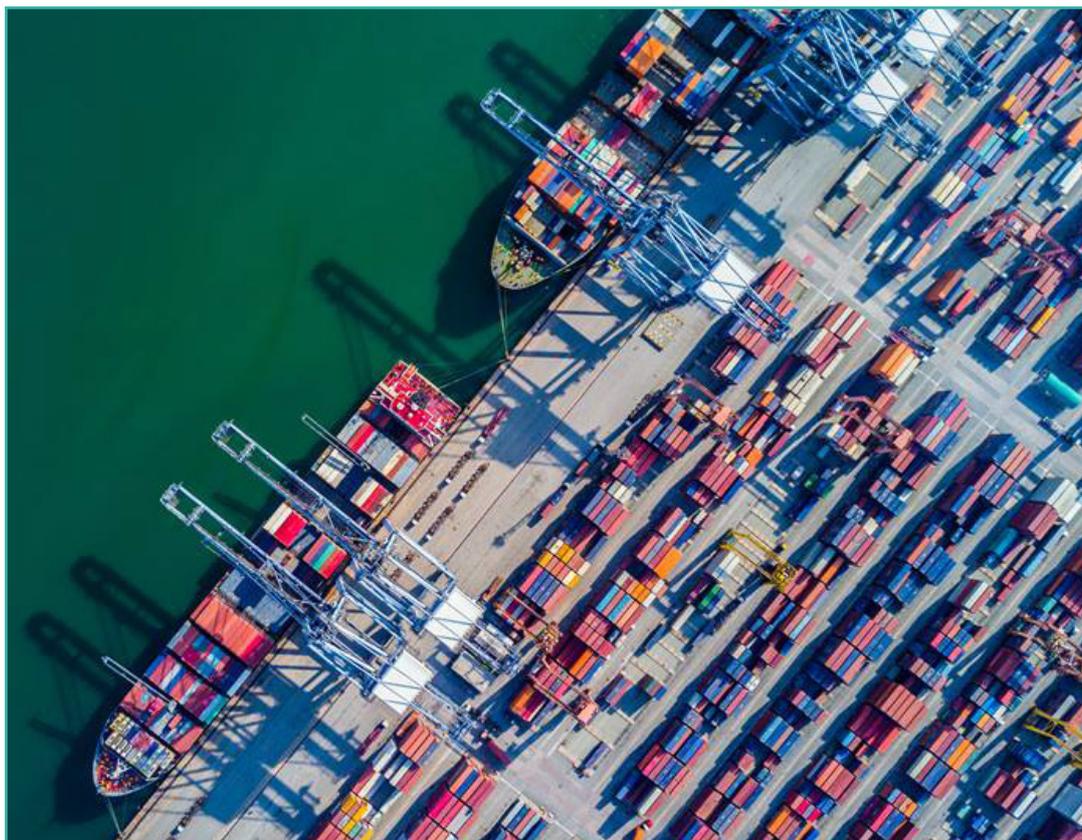
Nella prospettiva indicata si pone, precisamente, quanto è previsto dal testo in corso di elaborazione, in cui vengono meglio precisati i criteri già enunciati nella Deliberazione dell'ART n.

57/2018 e, prima ancora, nella Circolare Dirigenziale dell'allora M.I.T del febbraio 2018. Ciò, naturalmente, senza precludere che la singola autorità di sistema portuale possa, con riferimento alle specifiche esigenze di interesse pubblico che risultano interessare la singola area portuale oggetto di affidamento in concessione, possa indicare ulteriori criteri di valutazione.

Da ultimo, si ricorda che anche la sentenza del T.A.R. Campania 10 maggio 2021, n. 3082 ha riconosciuto come ad assolvere gli obblighi della *“adozione di specifiche misure volte a garantire un effettivo confronto concorrenziale quali, ad esempio, forme idonee di pubblicità o di comunicazione rivolte ai soggetti potenzialmente interessati a partecipare alla procedura” sia idonea “la pubblicità-avviso richiesta dal Regolamento 328/1952, nella ratio della predetta fonte, applicabile in via generale a tutte le concessioni di beni del demanio marittimo, [che] assume la duplice funzione di avviso ad opponendum e di sollecitazione di offerte”, specie ove accompagnato dal “rafforzamento delle forme di pubblicità [che] è in genere richiesto ed utilizzato per le concessioni demaniali di infrastrutture portuali maggiori, laddove è più forte l'esigenza di pubblicità e trasparenza, in modo da conformare la procedura per la concessione ex art. 18 L. n. 84 del 1994 proprio per assicurare il rispetto dei principi del procedimento amministrativo e di quelli di trasparenza, pubblicità e libero accesso ai servizi di derivazione europea”.*

Si deve concludere, pertanto, che la procedura ad istanza di parte prevista dagli artt. 37 cod. nav. e 18 Reg. nav. mar., cui si riconnette quella





contenuta nella disciplina attualmente allo studio, è pienamente in linea con le vigenti prescrizioni dell'ordinamento europeo.

Vi sono, poi, ulteriori elementi dell'ipotesi di lavoro in corso di elaborazione che meritano di essere segnalati.

Tra di essi, in primo luogo, si sottolinea l'enfasi che viene a più riprese posta sulla necessità di un controllo periodico da parte delle autorità di sistema portuale della produttività delle concessioni demaniali rilasciate, in particolare con riferimento agli eventuali deficit rispetto ai dati di traffico ipotizzati in sede di programma operativo presentato ai fini del rilascio della concessione. In caso di riscontro negativo, è espressamente indicato che ciò possa determinare l'avvio del procedimento di dichiarazione di decadenza dalla concessione. Appare, poi, particolarmente significativa la previsione della valorizzazione, in sede di valutazione delle offerte, dell'elemento economico costituito dall'incremento del canone demaniale offerto dall'aspirante concessionario. L'inserimento di tale elemento risulta, in effetti, corrispondere a quanto richiesto dall'AGCM nell'atto di segnalazione del 23 marzo 2021.

In definitiva, il quadro regolamentare che risulta emergere dall'ipotesi di lavoro attualmente allo

studio appare ben corrispondere alle esigenze di ammodernamento e di adeguamento dell'ordinamento italiano ai principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica prescritti anche a livello europeo e recentemente ribaditi anche nel PNRR. L'intervento che viene prospettato appare, altresì, idoneo ad offrire agli operatori marittimi e terminalisti interessati ad operare nei porti italiani quella certezza sul piano delle posizioni giuridiche di fronte all'amministrazione che è ritenuto un presupposto indispensabile per ottenere l'accesso a strumenti finanziari adeguati a consentire gli investimenti necessari per le iniziative imprenditoriali di rilievo che sono imprescindibili per lo sviluppo della nostra portualità. ■

**STUDIO LEGALE ZUNARELLI E ASSOCIATI**

Via Santo Stefano n. 43

40125 Bologna (BO)

T: +39 051 2750020

bologna@studiozunarelli.com

www.studiozunarelli.com

# I trasporti marittimi e le sanzioni



A CURA DI FURIO SAMELA, PARTNER



A CURA DI SERGIO NAPOLITANO, ASSOCIATE

**I**l conflitto tra Russia e Ucraina, arrivato ormai al quarto mese, oltre a produrre effetti devastanti, in termini economici ed umani, per la popolazione ucraina, genera incertezza ed instabilità nel settore dello shipping che risulta essere tra i comparti più interessati dalle conseguenze indirette delle ostilità.

Le ricadute sul mondo dei trasporti marittimi sono purtroppo evidenti e numerose: la sicurezza della navigazione è sempre più frequentemente minacciata (basti pensare agli attacchi a navi mercantili nelle aree del Mar Nero e del Mar D'Azov o alle paventate "nazionalizzazioni" di navi), le consegne delle merci subiscono forti ritardi, e spesso si assiste al blocco dei pagamenti per il tramite del sistema internazionale SWIFT. La continua definizione e l'implementazione di nuovi pacchetti di sanzioni a danno della Russia generano altresì ulteriori motivi di instabilità nel settore marittimo vista la difficoltà, ed in alcuni casi l'impossibilità, di realizzare importanti operazioni finanziarie transnazionali tra soggetti provenienti da diverse parti del mondo.

In particolare, con il quinto pacchetto di sanzioni è stato vietato (al verificarsi di determinate circostanze) l'ingresso nei porti europei di navi battenti bandiera russa, mentre con il sesto pacchetto di sanzioni (di recente emanazione) sono stati imposti, *inter alia*, (a) l'embargo graduale al petrolio russo in arrivo via mare in Europa, con alcune deroghe per quanto riguarda il greggio trasportato via oleodotti e (b) l'esclusione di ulteriori banche russe dal sistema internazionale di pagamento SWIFT.

In aggiunta alle richiamate sanzioni, in ambito europeo sono state introdotte ulteriori previsioni normative al fine di impedire la vendita di beni/merci (ivi incluse le navi) nell'ipotesi in cui nella transazione vi sia il possibile coinvolgimento di soggetti russi.

A tal riguardo, giova richiamare l'articolo 3 (*nonies*) del Regolamento Europeo n. 833/2014, come modificato e integrato dal Regolamento n. 428/2022, che vieta la vendita, la fornitura, il trasferimento o l'esportazione, diretta o indiretta dei beni elencati nel relativo Allegato XVIII, a qualsiasi persona fisica o giuridica, entità od organismo in Russia o per un uso destinato in Russia. Appare utile ricordare che tra i beni di cui all'Allegato XVIII sono ricompresi non solo i "classici" beni di lusso, quali ad esempio, caviale, champagne e tartufo, ma anche le navi adibite al trasporto di merci e "*le altre navi costruite contemporaneamente per il trasporto di merci e persone*".

Pertanto, un'operazione di *sale and purchase* avente ad oggetto navi sarebbe vietata qualora coinvolgesse soggetti russi o la nave fosse comunque impiegata in Russia. Non solo, in applicazione della previsione di cui all'articolo 3(2)(b) del citato Regolamento Europeo, anche qualsiasi attività di intermediazione e dunque di brokeraggio in favore di venditori e/o acquirenti russi sarebbe vietata, rendendo, di conseguenza, imprescindibile e necessaria, nell'ambito di vendite, trasferimenti, esportazioni, forniture, una robusta e approfondita attività di *KYC* e *AML*. Tali attività, già proprie delle classiche operazio-



ni di *sale and purchase* di navi, in questo momento andrebbero ulteriormente rafforzate, allo scopo di evitare di incorrere in qualsiasi tipo di rischio legato all'applicazione di sanzioni.

Per scongiurare o, comunque, mitigare tale pericolo soprattutto in ipotesi di successiva attività di accertamento, gli operatori economici coinvolti nel mondo dello shipping e non solo, ben potrebbero adottare alcune tutele/precauzioni dal punto di vista contrattuale attraverso, ad esempio, la definizione di clausole che impegnino le Parti ad assicurare e garantire che nessun bene importato o esportato sia oggetto di sanzioni e/o restrizioni di qualunque tipo. Da un punto di vista pratico, le Parti sarebbero chiamate a sottoscrivere delle dichiarazioni (i.e. *statements*) il cui rispetto sarebbe ritenuto un elemento cruciale del rapporto contrattuale.

Una maggior tutela contrattuale potrebbe altresì derivare dall'inserimento nella relativa documentazione (ad es. nel MOA nel caso di vendita di navi) di clausole che impongano precisi obblighi in capo all'importatore/acquirente: l'importatore si assumerebbe l'obbligo di non esportare merci/beni in Russia o Bielorussia e a non rivenderli a un terzo soggetto che non sia in alcun modo intenzionato a impegnarsi a non esportare merci/beni verso tali paesi.

In questo momento di palese instabilità geopolitica ed economica, la stessa Commissione Europea ha esortato tutti gli operatori del settore a prestare particolare attenzione e ad intensificare le verifiche e i controlli sulle transazioni commerciali, proprio laddove i beni e le merci siano diretti verso i paesi dell'Unione Economica Eurasiatica. La *ratio* dietro tale avviso della Commissione Europea è legata ai paesi membri di tale Unione, ovvero la Russia, Bielorussia, Armenia, Kazakistan e Kirghizistan. In particolare, determinati prodotti potrebbero solo tempo-

raneamente transitare in Armenia, Kazakistan e Kirghizistan, dove è ancora di fatto consentita la libera circolazione delle merci, per poi essere in realtà trasportati alla effettiva destinazione finale, in Russia o Bielorussia.

A tale riguardo, appare utile ricordare come le stesse autorità doganali europee stiano opportunamente intensificando controlli e verifiche sulle transazioni commerciali, con richiesta di specifica e idonea documentazione che attesti che le merci non siano importate dalla Russia e/o dalla Bielorussia o che non siano di fatto esportate verso tali paesi, per il tramite di paesi terzi come quelli dell'Unione Economica Eurasiatica.

In una fase di transizione come quella attuale, di continua evoluzione e, dunque, di costante instabilità, in un'ottica di prevenzione e di conservazione della loro attività lavorativa, gli operatori economici attivi nel settore marittimo dovranno non solo definire strumenti contrattuali specifici, in grado di garantire e tutelare quanto più possibile gli scambi commerciali, ma anche, e soprattutto, monitorare costantemente gli sviluppi normativi in tema di sanzioni, con ciò rendendosi imprescindibile e fondamentale una puntuale ed informata assistenza legale a supporto di tutte le fasi delle transazioni commerciali. ■

**WATSON FARLEY & WILLIAMS**

Via Gaetano Negri, 4  
20123 Milano

T: +39 02 721 7071

Follow us on LinkedIn

fsamela@wfw.com

snapolitano@wfw.com

# Multimodalità: tra aspetti infrastrutturali e regolatori e profili normativi e della responsabilità

**D**al punto di vista tecnico e giuridico, il trasporto multimodale è, per definizione, una combinazione di almeno due o più modalità diverse di trasporto di beni, da un luogo all'altro, in diversi Paesi. Esso viene disciplinato nell'ambito di un unico contratto, ad opera di un unico soggetto, definito operatore di trasporto multimodale (e/o MTO).

L'esigenza di recepire una disciplina transnazionale uniforme sul trasporto multimodale è pertanto dettata da ragioni pratiche, operative ed anche economiche sempre più preponderanti nell'ambito della disciplina dei contratti di trasporto internazionali. A livello di disciplina normativa si è cercato nei decenni di dare una regolamentazione giuridica del settore, caratterizzata sia dalla presenza di Convenzioni Internazionali, sia da elaborazioni in tema di *lex mercatoria*, nonché per la regolamentazione della responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale.

Si ricordano in tal senso l'elaborazione della Convenzione di Ginevra del 1980, nonché le UNCTAD ICC Rules ed ai principali lavori svolti dalle Commissioni Internazionali, e dagli Enti intergovernativi.

A livello nazionale manca una normativa volta a regolare specificatamente il trasporto multimodale. Questa ambiguità normativa sulla disciplina applicabile ha generato negli anni, per l'operatore multimodale (e non solo), una totale incertezza circa la possibilità di prevedere a quale regime di responsabilità egli debba rispondere in caso di danni subiti alla merce durante il trasporto.

Per sopperire a tale mancanza, dottrina e giurisprudenza hanno elaborato negli anni tre possibili "modelli di disciplina di responsabilità": il sistema unitario, il sistema della prevalenza, il sistema frammentato.

a) Nel sistema unitario l'operatore di trasporto multimodale è assoggettato per l'intero suo operato ad un unico regime di responsabilità, individuato nella normativa nazionale sul trasporto in generale, e quindi indipendentemente dai diversi regimi, anche internazionali, che sarebbero appli-



Adv. Enrico Molisani



Adv. Davide Maresca

cabili alle singole tratte. Alla certezza del regime applicabile all'intero trasporto si contrappone quindi l'incompatibilità con regimi inderogabili derivanti dalle Convenzioni unimodali;

b) nel sistema della prevalenza il contratto di trasporto multimodale è disciplinato dal regime giuridico proprio della "tratta prevalente".

c) nel sistema frammentato per ogni tratta trova applicazione la relativa disciplina ad essa propria. Alla compatibilità del sistema con le diverse convenzioni unimodali si contrapporrà però l'incertezza del regime applicabile.

Negli anni, tanto la giurisprudenza di merito salvo rare eccezioni (cfr. Trib. Genova, sentenza 12 maggio 1992), quanto quella della Corte di Cassazione, si sono allineate al principio secondo il quale, in assenza di una normativa specifica, per il trasporto multimodale, troveranno applicazione le disposizioni del Cod. Civ. Tali conclusioni sono state motivate argomentando che nell'ordinamento italiano, europeo ed internazionale, non vi sono normative speciali applicabili che derogano alle disposizioni del Cod. Civ. (cfr. Cass. Sez. III, sentenza n. 18657/2013).

Tale applicazione del Cod. Civ. però, per quanto appare formalmente corretta sul piano giuridico, ha innescato negli anni dei problemi pratici in particolar modo legati alla quantificazione del limite della responsabilità vettoriale e/o dell'operatore di trasporto multimodale.

Ad oggi, il Legislatore, con la legge di conversione n. 233/2021 (c.d. Decreto PNRR), ha tentato di sopperire a tale problema mediante l'approvazione di alcune rilevanti modifiche riguardanti la disciplina codicistica del contratto di spedizione e del contratto di trasporto. La precedente disciplina dell'art. 1696 Cod. Civ. infatti, faceva esplicito riferimento ai soli limiti di responsabilità relativi al trasporto stradale, sia in ambito nazionale che in quello del trasporto internazionale assoggettato alla CMR. Nell'attuale formulazione dell'art. 1696 Cod. Civ. invece, al comma 2, vi è un esplicito richiamo alla li-

mitazione della responsabilità vettoriale anche per le altre forme di trasporto oltre quello su gomma. In aggiunta, al comma 3, è stata inserita una specifica disciplina applicabile al trasporto multimodale, prevedendosi limiti di responsabilità pari ad 1 euro/kg per i trasporti nazionali e pari a 3 euro/kg per i trasporti internazionali. Tali specifici limiti di responsabilità per il trasporto multimodale troveranno però applicazione in via residuale, qualora non fosse possibile identificare la modalità del trasporto nella quale si è verificato il danno.

In ragione dell'attuale disciplina del trasporto multimodale e dei profili di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale, si ritiene necessario un intervento unitario volto ad elaborare il testo di una Convenzione che disciplini tale trasporto nella sua interezza, ferme le palesi difficoltà nell'ambito dell'armonizzazione di principi e concetti di diritto a volte molto diversi tra loro anche in ragione delle caratteristiche e delle specificità delle singole modalità di trasporto e delle singole discipline giuridiche che ritroviamo nell'ambito delle Convenzioni unimodali.

Passando poi agli aspetti infrastrutturali legali al tema, la copiosa produzione normativa in tema di incentivi all'intermodalità ed alla sostenibilità, incentiva in modo evidente l'integrazione dei servizi da parte degli MTO a favore dei committenti.

Ciò ha comportato una trasformazione delle organizzazioni industriali degli armatori, dei terminal operator, dei vettori terrestri (stradali e ferroviari) e degli spedizionieri.

Diverse visioni della catena logistica si stanno confrontando anche sulla base di diverse prospettive della politica economica dei trasporti e, di conseguenza, di politica industriale.

Lo Stato, nel suo complesso, non sembra esserne consapevole ma piuttosto sembra subire il cambiamento.

Ma com'è oggi il rapporto terminal - nave nella prospettiva industriale?

A Trieste il previsto allungamento del Molo VII,



con vocazione di forte partnership armatoriale, testimonia una tendenza indubbiamente diversa rispetto a quella figlia dell'impostazione concessoria sulla Piattaforma Logistica e sul Molo VIII, con vocazione indipendente (che pare incluso tra i progetti importanti del *Recovery plan*, basta leggere il rapporto "Italia Veloce").

A Genova, essendo chiarito l'assetto di collegamento tra Pra' e Sampierdarena, con vocazione indipendente, si lavora sulla diga foranea (anch'essa nell'elenco di Italia Veloce) che renderà competitivi, per le grandi navi, i terminal nel bacino di Sampierdarena (anche qui con vocazione di partnership con un armatore).

Savona, con il terminal di Vado, registra una doppia partnership con due armatori, entrando a pieno titolo tra i terminalisti soggetti all'influenza degli armatori ma non controllati in senso stretto. Sembra una replica del modello "crocieristico" in cui gli armatori spesso co-controllano le società concessionarie delle stazioni marittime.

La Spezia mantiene la sua indipendenza pur in presenza di una partecipazione minoritaria armatoriale e si candida, insieme al porto di Genova Pra', ad essere il punto di riferimento dei terminal indipendenti del Tirreno.

Livorno, secondo le notizie di stampa, con la Nuova Darsena Europa si candida con evidenza ad essere un futuro riferimento dei terminalisti con partnership organica armatoriale.

Gioia Tauro, ormai verso una partnership armatoriale consolidata, ha l'occasione per "redimersi" e sganciarsi dal ruolo di "mero transhipment" (con tutto il rispetto per il transhipment).

Anche Venezia, pur con i problemi delle crociere, mantiene la doppia connotazione, con la presenza di terminal contenitori indipendenti e controllati.

Insomma, tutti i principali porti mantengono un assetto contemporaneamente neutrale e di "partnership" con le navi.

Non si tratta affatto di scelte meramente imprenditoriali: la tensione tra modelli "indipendendisti" e modelli "integrati" non va vista come una "battaglia di quartiere": va molto oltre i confini dello Stato e delle associazioni di rappresentanza e persino delle strategie del Ministero e delle singole autorità di sistema portuale. Si gioca fuori dall'Italia.

Non bisogna commettere l'errore di farsi trasportare dagli aspetti personalistici ma, semmai, occorre fare sistema e "combattere" insieme per competere a livello europeo (e mondiale) perché le battaglie tra poveri non hanno mai vincitori.

E allora, la sfida è l'utilizzo intelligente delle risorse ingenti messe a disposizione dal *Recovery plan*, con le quali il Ministero e le Autorità di sistema portuale hanno l'opportunità di giocare un ruolo. Che ruolo? Assegnazione delle risorse, autorizzazione dei progetti e concessioni. Chi lo deve fare? Ovviamente le Autorità di sistema portuale. Come? Dipende: sono amministrazioni pubbliche o imprese? Non è una domanda retorica (e chi ha la verità in tasca o mente o è in mala fede, purché sia competente in materia).

Nel primo caso (amministrazioni) le Autorità di sistema portuale devono assegnare le risorse al loro interno in modo trasparente ed imparziale.

Nel secondo caso (impresa) l'erogazione delle risorse per costruire o rafforzare un terminal deve essere assegnata tra le Autorità di sistema portuale secondo logiche competitive.

Molto dipenderà dall'esito della nota causa pendente in Corte di giustizia.

Sotto questo profilo, è molto interessante il modello di erogazione seguito dal Ministero nel caso dell'Autorità di sistema portuale di Ancona che, seppur in presenza di un'assegnazione statale, ha espletato una procedura competitiva per assegnare i fondi al nuovo bacino, poi aggiudicato, sempre con procedura competitiva, a Fincantieri. Questo caso ha dimostrato che è possibile, per lo Stato, rispettare il diritto europeo e finanziare le infrastrutture senza problemi.

Insomma, la capacità di amministrazione e promozione del "sistema Italia" del Governo e dei nuovi presidenti influenzerà l'economia portuale per i prossimi trent'anni e gli effetti si vedranno tra dieci anni.

Il timore, allora, è che la politica, sempre dietro al consenso a breve termine, abdichi alla scelta e semplicemente accontenti tutti con logiche distributive e di sussidio. ■

**MARESCA & PARTNERS STUDIO LEGALE**

**MR INTERNATIONAL LAWYERS**

Viale Padre Santo 5/8

16122 Genova

T: +39 010 30 78 037

Fax: +39 010 83 72 477

enrico.molisani@mrilawyers.eu

davide.maresca@marescalex.com

www.mrilawyers.eu

www.marescalex.com

# Congelamento degli yachts russi: chi paga le spese?

*Le ingenti spese che l'Amministrazione anticiperà sono recuperabili dal proprietario armatore o dalla messa a reddito del bene congelato*

I recenti provvedimenti sanzionatori nei confronti degli oligarchi russi hanno incluso una serie di provvedimenti amministrativi di c.d. "congelamento" di assets (asettivamente) di proprietà dei medesimi soggetti. Tra questi, diversi super yachts e giga yachts ormeggiati in porti e marine italiani. Trattasi di provvedimenti diversi dal sequestro penale, non essendo fondati sul presupposto della commissione di alcun reato. Le basi giuridiche che permettono di procedere al congelamento di detti beni sono, piuttosto, il Trattato sull'Unione europea ed il Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea. L'Italia ha recepito tali normative comunitarie mediante il Decreto legislativo n. 109 del 2007 che prevede "misure per prevenire, contrastare e reprimere il finanziamento del terrorismo e l'attività di paesi che minacciano la pace e la sicurezza internazionale", in attuazione della Direttiva 2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio UE. Il D.L. 109 disciplina tutta la procedura ed anche la custodia, la gestione e l'amministrazione delle risorse economiche congelate. Compito che spetta all'Agenzia del Demanio, la quale, sulla base della relazione trasmessa dal nucleo speciale di polizia valutaria della Guardia di Finanza (o anche di altre informazioni disponibili) decide se provvedere direttamente oppure nominare un custode o un amministratore. L'Agenzia gestisce in autonomia tutti gli atti di ordinaria amministrazione, mentre per le situazioni straordinarie è necessario richiedere il parere del Comitato di Sicurezza Finanziaria, istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Per quanto riguarda le spese, l'articolo 12 prevede che quelle «necessarie o utili per la conservazione e l'amministrazione dei beni sono sostenute dall'Agenzia del demanio o dall'amministratore mediante prelevamento dalle somme riscosse a qualunque titolo». Se le attività sequestrate sono in qualche modo redditizie, verranno usati questi fondi e si parla già di impiegare questi yachts per charter occasionali. Se però «dalla gestione dei beni sottoposti a congelamento non è ricavabile denaro sufficiente per il pagamento delle spese» allora



A CURA DI DELL'AVV. ALBERTO BATINI (BTG LEGAL)

il Demanio o l'amministratore attingeranno ad un apposito fondo nel bilancio dello Stato «con diritto di recupero nei confronti del titolare del bene in caso di cessazione della misura di congelamento». Inoltre uno Stato che sequestra un bene è obbligato a non farlo deprezzare, sia nel caso che venga restituito sia nel caso venga venduto. ■

## BTG LEGAL

London Office:

NEW LONDON HOUSE  
6 LONDON STREET  
LONDON EC3R 7LP  
a.batini@btglegal.it  
www.btglegal.it

Also at:

MILAN - GENOVA - ROMA  
LIVORNO - RAVENNA - NAPOLI

# Cybersecurity e assicurazioni

**I**l binomio apre uno scenario complesso e drammaticamente attuale: se è vero che da tempo la sicurezza informatica è stata molte volte messa in pericolo da azioni poste in essere da pirati informatici (c.d. cyber criminali) per motivi prevalentemente economici con azioni ricattatorie ai danni delle grandi aziende (ad es. si ricorda tra gli altri, l'attacco informatico al colosso armatoriale MAERSK colpito con un virus malware del tipo NoTPetya), appare altrettanto vero che negli ultimi tempi il fenomeno si è manifestato in modo univoco nella sua natura ostile, di veri e propri atti di guerra perpetrati da i c.d. hacker con azioni riconducibili all'ambito del conflitto Russia-Ucraina e, dunque, ad attività anche di ritorsione nei confronti degli altri paesi. Le modalità di tali attacchi sono state e continuano ad essere multiformi e dirette essenzialmente a colpire le istituzioni, in particolare le infrastrutture critiche dei vari paesi oggetto dell'attacco. Lo scenario tradizionale del cyber crime sembra essere passato dall'obiettivo economico a quello sociale e istituzionale con lo scopo di mettere in crisi interi comparti e minare il funzionamento delle tecnologie essenziali, il tutto con conseguenze ancora più drammatiche e spesso irreversibili per l'economia. Sotto il profilo assicurativo la sicurezza informatica rappresenta da sempre un argomento delicato per la particolarità del rischio e/o dei rischi assicurabili le cui caratteristiche sono ben lungi dall'essere ancora ben delineate così come il relativo perimetro della possibile copertura assicurativa e del rischio stesso. Non solo i danni alle strutture e agli apparati tecnologici ma anche quelli c.d. consequenziali, per questi ultimi si intersecano le diverse nature e fisionomie delle fattispecie pregiudizievoli che possono derivare e che spesso - cosa più importante - sono difficili da quantificare economicamente. L'approccio degli assicuratori in questo ambito rispetto a questo tipo di rischio appare a dir poco ondivago e non molto fiducioso e tale atteggiamento, in effetti, non sembra aver favorito ancora la propensione delle aziende - soprattutto le piccole e medie imprese - alla piena realizzazione degli obiettivi della transizione digitale - che a livello governativo sono promossi e valorizzati - rallentando il percorso di



A CURA DI AVV. ROSA ABBATE

crescita e di innovazione che proprio con la tecnologia si intende portare avanti. Questo stato di cose mette in evidenza una certa ritrosia delle assicurazioni a garantire il "rischio informatico" che, talvolta, trae origine dall'incertezza sulla preparazione e predisposizione da parte delle aziende a dotarsi di adeguati sistemi di protezione e attività di formazione contro i rischi di attacchi informatici soprattutto a fronte della veloce evoluzione dei crimini informatici e relative modalità di attuazione sempre più sofisticate e "mimetizzate". E' anche vero, per contro, che secondo gli esperti tale approccio potrebbe evolversi verso la creazione di prodotti appetibili e premianti a favore di soggetti più virtuosi e sostenibili per le compagnie che si dotano di un efficace sistema di risk assesment e di efficace tutela degli apparati tecnologici ed informatici con l'adozione di buone pratiche non solo di protezione e prevenzione ma anche di risposta in caso di incidente informatico. In buona sostanza, l'obiettivo è l'abbassamento della soglia di vulnerabilità dei sistemi tecnologici dell'azienda (non va dimenticato che tra i fattori



determinanti ci sono sempre l'errore umano e la scarsa formazione su questi temi) e l'innalzamento dei sistemi di protezione per rafforzare la resilienza al cybercrime. Potrebbe, per altro verso, essere di supporto il fatto che l'intensificarsi dei crimini informatici perpetrati negli ultimi tempi, al punto da compromettere la sicurezza nazionale, ha intensificato le iniziative promosse dal governo con l'adozione di varie misure, come la Strategia Nazionale 2022-2026 approvata dal Comitato interministeriale per la cybersicurezza presieduto dal premier Mario Draghi e il supporto del CLUSIT. Sul piano assicurativo resta centrale la questione delle varie e diffuse fattispecie esclusione del cyber risk dal perimetro delle coperture assicurative e, nel contempo, dalla presenza di clausole che pur contemplandolo, prospettano uno scenario restrittivo sulla valutazione del rischio cyber e relativa garanzia. In questo ambito non poche sono state le questioni interpretative sulle definizioni adoperate nei testi di polizza legate ad esempio ai c.d. rischi guerra e che in tempi recenti sono state oggetto di decisioni delle corti internazionali di una certa rilevanza. A tal riguardo estremamente significative le pronunce delle corti americane relativamente ai casi Merck e Mendelez sul tema delle definizioni adoperate nelle polizze di assicurazione, segnatamente nelle clausole di esclusione in riferimento agli attacchi informatici subiti

dalle predette aziende attraverso l'introduzione di un malware ritenuto quale "hostile and warlike action" da parte di un potere sovrano e come tale escluso dal campo di applicazione della polizza (caso Mendelez) ovvero della dibattuta distinzione tra "cyber act" e "act of war" (caso Merck). Gli esiti sfavorevoli per compagnie assicurative coinvolte nei procedimenti, culminati con risarcimenti milionari da parte di queste ai propri assicurati, possono considerarsi dei precedenti importanti se non addirittura una svolta. Sotto altro profilo, la best practice viene oggi valorizzata a livello istituzionale anche per le stesse compagnie di assicurazione invitate a dotarsi di un insieme di regole cui attendersi per un approccio al rischio cyber solido e strutturato per non rischiare loro stesse di essere preda dei cybercriminali. In tal senso il Reg. 38/2018 IVASS sul sistema dei controlli delle imprese di assicurazione ove è dedicata specifica parte ai controlli in ambito ICT e cybersecurity e le linee guida EIOPA. ■

**AVV. ROSA ABBATE**  
**MILANO** Via S.Andrea, 3 - 20121  
 rosa@abbatelex.it  
 www.pglegal.it



## Blusteel passata a Somec: gli studi coinvolti

14/01/2022 - Somec, società specializzata nell'ingegnerizzazione, progettazione e realizzazione di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, ha completato l'acquisizione del 60% del capitale sociale di Blusteel, player europeo nei sistemi ingegnerizzati di facciate e serramenti.

Nell'operazione Somec è stata assistita per gli aspetti legali dagli avvocati Riccardo Manfrini e Manuel Seminara, mentre i professionisti di Consimp sono intervenuti rispettivamente per la due diligence finance con il partner Marco Della Putta e l'associate Silvia Schincariol, e per quella fiscale con il partner Stefano Rudelli e l'associate Alessandra Tavella.

Roberto Savian, fondatore di Blusteel, è stato assistito per gli aspetti legali dell'acquisizione dall'avvocato Erika Cacciatore e per gli aspetti fiscali e tributari dal ragioniere Angelo Moschetta.

Blusteel, fondata nel 2001 a Treviso, è specializzata nella costruzione e installazione di facciate continue, porte e finestre per il rivestimento interno ed esterno di edifici.

## EY con Kryalos nell'acquisto di 22 immobili a destinazione logistica

20/01/2022 - EY ha assistito il fondo Jupiter, specializzato in investimenti nel settore della logistica last-mile, sottoscritto da veicoli di investimento in real estate riconducibili a Blackstone e gestito da Kryalos sgr, in tre importanti acquisizioni in Italia per una superficie complessiva di circa 140mila mq. Nell'ambito dell'operazione EY, con un team coordinato dal partner Alessandro Padula e composto dai senior manager Aurelio Pensabene e Mario Naydenov, dal manager Chiara Limido e dai senior Lisa Di Simo, Domenico La Barca e Rosario Nuzzo, ha curato tutte le attività di tax due diligence, pianificazione dell'investimento e negoziazione delle clausole fiscali contenute nei contratti.

## Watson Farley & Williams con illimity bank nel finanziamento a Sider Navi

24/01/2022 - L'istituto di credito illimity Bank Spa è tornata a finanziare nuovamente lo shipping italiano. Lo studio legale Watson Farley & Williams ha infatti assistito l'istituto di credito guidato da Corrado Passera in relazione a due finanziamenti concessi in favore di Sider Navi S.r.l., azienda italiana parte del gruppo Nova Marine, "al fine di, inter alia, pagare in parte il prezzo di acquisto delle navi Sider Bergen e Sider Sonja, iscritte nel Registro Internazionale e destinate al cabotaggio italiano, nonché supportare l'attività operativa della società".

Il team di Watson Farley & Williams che ha assistito illimity per tutti gli aspetti connessi alla redazione e negoziazione dei contratti di finanziamento e di tutti i relativi documenti di garanzia è stato guidato dall'avv. Furio Samela, partner e responsabile del Dipartimento di Diritto marittimo in Italia, coadiuvato dagli associate Beatrice D'Amato e Sergio Napolitano.

## Italian Sea Group rileva Perini Navi: Curtis ha assistito MPS Capital Services

24/01/2022 - The Italian Sea Group, operatore globale della nautica di lusso, ha acquisito Perini Navi, cantiere navale specializzato in imbarcazioni a vela di lusso di grandi dimensioni. L'operazione è stata finanziata, oltreché tramite le disponibilità di The Italian Sea Group, da MPS Capital Services, la corporate e investment bank del gruppo Montepaschi.

Curtis Mallet-Prevost Colt & Mosle ha assistito MPS Capital Services per i profili legali relativi alla redazione e negoziazione dell'intera contrattualistica relativa alla concessione del finanziamento bancario, con un team guidato dal partner Alfonso de Marco e composto altresì dal counsel Filippo Bianchi e dall'associate Valerio Cellentani del dipartimento banking & finance dello studio, nonché da Ambra Varfi dell'ufficio di Milano. The Italian Sea Group è stata assistita dall'avvocato Tommaso Bertuccelli dello studio legale BDP Marine & Law, sede di Viareggio (LU).



## Cappelli RCCD, EY e White&Case nel trasferimento a Hines di 20 asset logistici

04/02/2022 - Lo studio legale Cappelli RCCD ed EY hanno assistito Hines, player real estate attivo a livello globale, nell'accordo vincolante per l'investimento off-market per l'acquisizione di 20 asset logistici situati tra l'Emilia-Romagna e la Lombardia. L'operazione prevede l'acquisto del portafoglio immobiliare da quattro distinte società venditrici e la contestuale locazione per 15 anni del medesimo al gruppo Snatt Logistica, attivo nel settore della logistica per terze parti, cosiddetta 3PL, con focalizzazione esclusiva sul mercato del fashion.

Il team di Cappelli RCCD è stato coordinato dal partner Alessandro Vespa, il quale ha curato anche tutti gli aspetti relativi alla struttura legale, contrattuale, real estate e corporate dell'operazione, coadiuvato dalla associate Isabella Fasci. La partner Morena Bontorin, con la counsel Silvia Pasqualini, la associate Deborah De Rosa e il junior associate Piero Piccolo, ha prestato assistenza ad Hines in relazione a tutti gli aspetti relativi al contratto di finanziamento sottoscritto con le banche. Il partner Gabriele Buratti, con gli associate Matteo Corona e Corrado Ghielmi, ha assistito Hines in tutti gli aspetti regolamentari e contrattuali relativi all'istituzione del fondo.

EY ha agito al fianco di Hines nella negoziazione degli aspetti fiscali con il venditore e nell'ambito della procedura di finanziamento, nella fase di due diligence e nella strutturazione dell'operazione, con un team cross border guidato dal partner Alessandro Padula. Il team italiano di EY è stato coordinato dai senior manager Mario Naydenov e Aurelio Pensabene, coadiuvati dai senior Pamela Nittoli e Domenico La Barca. EY ha assistito Hines anche nell'ambito della due diligence finanziaria con un team guidato dal partner Andrea Scialpi e dal senior manager Natalia Petrova, coadiuvato dal senior Francesco Dasso.

White & Case ha assistito Snatt Logistica e le altre società venditrici in relazione agli aspetti di struttura legale, contrattuali, real estate e corporate dell'operazione, nonché con riferimento ai profili finanziari relativi agli asset ricompresi nel portafoglio, con un team che ha compreso i partner Alessandro Zappasodi e Giuseppe Barra Caracciolo, insieme all'associate Andrea Pretti. Lo studio DiCierre, con la partner Gigliola Di Chiara ha assistito Snatt Logistica in merito agli aspetti di carattere fiscale.

## Banco Bpm con Watson Farley & Williams nel rifinanziamento del debito di d'Amico

9/02/2022 - Watson Farley & Williams ha reso noto di aver assistito Banco Bpm in relazione a un finanziamento di 15,5 milioni di dollari "concesso in favore di d'Amico Tankers Designated Activity Company, società controllata da d'Amico International Shipping SA, al fine di, inter alia, rifinanziare l'indebitamento finanziario esistente di d'Amico".

Il team di Wfw che ha assistito Banco Bpm per tutti gli aspetti connessi alla redazione e negoziazione del contratto di finanziamento e dei documenti di garanzia, è stato guidato dall'avvocato Furio Samela, partner e responsabile del Dipartimento di diritto marittimo in Italia, coadiuvato dalla senior associate Antonella Barbarito e dagli associate Sergio Napolitano e Noemi D'Alessio.

Il team di Wfw è stato inoltre coadiuvato, per gli aspetti di diritto irlandese, da Helen Noble dell'omonimo studio legale, per quelli di diritto lussemburghese dal partner Patrick Geortay e dall'associate Sara Giugiaro di Linklaters, e per quelli di diritto maltese dal partner Daniel Aquilina e dal senior associate Matthew Xerri di Ganado Advocates.

Per d'Amico l'operazione è stata seguita dai legali interni avv. Luca Cappotto, avv. Federico Viti e avv. Maria Grazia Compagnone.

## In C&P Law/Tax due nuovi partner per trasporti-logistica

03/03/2022 - LLo studio C&P Law/Tax, guidato da Stefano Conti, specializzato nell'assistenza in materia di advertising e intellectual property sul mercato italiano, ha annunciato l'ingresso, come partner, di Marco Bonavoglia che gestirà il diritto dei trasporti e della logistica.



## Gianni & Origoni e Pedersoli nell'acquisizione di Plurima da parte di Poste Italiane

24/03/2022 - Gianni & Origoni ha assistito Poste Italiane nella firma dell'accordo vincolante con Opus, posseduta dalla famiglia Marconi, e l'operatore di private equity Siparex per l'acquisizione di una quota di maggioranza in Plurima, assistita da Pedersoli. Plurima è attiva nella logistica e nei servizi di custodia e gestione documentale per le strutture ospedaliere.

Gianni & Origoni ha assistito la direzione legale di Poste Italiane guidata dal Gc Andrea Sandulli con un team coordinato dai partner Francesco Gianni e Raimondo Premonte e composto dal senior associate Alessandro Meringolo, dall'associate Andrea Covolan e Chiara Masucci (per gli aspetti corporate), dai senior associate Eleonora Rainaldi (diritto del lavoro) e Cinzia Guglielmello (diritto amministrativo), dagli associate Flavia Bavetta (data protection), Andrea Baglioni (real estate) e Andrea Colantuoni (proprietà intellettuale). Il partner Piero Fattori con l'associate Mariachiara Gogione hanno seguito gli aspetti antitrust.

Gli azionisti di Plurima sono stati assistiti da Pedersoli con un team composto dagli equity partner Antonio Pedersoli e Luca Saraceni, dalla counsel Olivia Fiorenza e dall'associate Gregorio Lamberti. Gli aspetti giuslavoristici sono stati seguiti dall'associate Carlo Antonio Talarico.

## Gli studi nella privatizzazione di ITA

01/04/2022 - Gianni Origoni, Grande Stevens e Sullivan & Cromwell sono gli studi coinvolti in qualità di advisor legali nel processo di privatizzazione di Italia trasporto aereo (ITA Airways), la nuova compagnia aerea di bandiera nata lo scorso ottobre, che ha ereditato la flotta di Alitalia.

ITA è assistita da Grande Stevens e Sullivan & Cromwell per i profili legali, e da Mediobanca e JP Morgan per quelli finanziari. Il Ministero dell'economia e delle finanze, azionista unico della compagnia, è affiancato invece da Gianni & Origoni e da Equita per i profili finanziari.

## Gli studi legali con Coima Sgr e Logiman nell'accordo forward purchase

03/05/2022 - Gli studi legali Dentons e Clifford Chance hanno assistito Coima Sgr, rispettivamente per gli aspetti legali e fiscali, nell'accordo forward purchase per un portafoglio di sviluppi logistici di Grado A con Logiman, assistito da Deloitte Legal.

Questa operazione off-market, per un valore di circa 300 milioni di euro, è stata perfezionata per conto del fondo multicomparto Coima Logistics Fund II, destinato ad investimenti per la crescita della piattaforma logistica di Coima.

Dentons ha agito con un team multidisciplinare composto dal managing partner Federico Sutti e dall'associate Carlotta Soli per i profili real estate; dal partner Alessandro Engst e dall'associate Carlotta Riggi per tutte le attività connesse alla strutturazione, costituzione e avvio dell'operatività del fondo Coima Logistics Fund II.

Clifford Chance ha seguito gli aspetti fiscali con un team guidato dal counsel Sara Mancinelli, e composto dal senior associate Roberto Ingrassia e dall'associate Luca Gualtieri.

Deloitte Legal ha assistito Logiman per tutti gli aspetti contrattuali dell'operazione con un team multidisciplinare coordinato dall'equity partner Giorgio Mariani e dal senior associate Manuel Marangoni e composto dall'associate Ludovico Dezio e da Giorgia Kumada per i profili contrattuali; dal managing associate Joseph Brigandì del team di public law guidato da Francesco Bello per gli aspetti urbanistici e dalla partner Elena Cardani e dal director Francesco Trivisano per gli aspetti fiscali.



## Gianni & Origoni con Gel Proximity nella cessione a MBE Worldwide

12/05/2022 - Lo studio legale Gianni & Origoni ha assistito i soci della start-up innovativa Gel Proximity, attiva nello sviluppo, produzione e commercializzazione di servizi logistici di prossimità, nella cessione della maggioranza del capitale sociale a MBE Worldwide, piattaforma attiva nell'offerta di soluzioni in ambito e-commerce, spedizioni, logistica e servizi di stampa nella emissione e sottoscrizione di un nuovo aumento di capitale. L'operazione, perfezionata a poco più di un anno dai primi due round di investimento che avevano portato all'ingresso nel capitale sociale di partner industriali e key manager, è finalizzata a garantire alla società le risorse necessarie a proseguire il proprio piano di sviluppo. GOP ha agito con un team composto dal partner Kathleen Lemmens e dagli associate Dario Rovelli e Francesca Leoni.

## Lo studio Bonelli Erede nella vendita della Golar Arctic a Snam

19/5/2022 - BonelliErede ha annunciato di aver assistito la società armatoriale Golar Lng nella partecipazione alla gara pubblica indetta da Snam per l'affidamento di un contratto per l'acquisto di una unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione di Gnl. Il contratto ha un valore di 269 milioni di euro. Stando al contratto, Golar Lng riconvertirà la nave metaniera Golar Arctic in unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione (Fstru) con una capacità di stoccaggio di 140.000 metri cubi che Snam installerà nell'area portuale di Portovesme, in Sardegna, nell'ambito di un progetto di approvvigionamento energetico dell'isola. Il rigassificatore galleggiante sarà acquistato da Snam una volta completata la conversione della nave. L'acquisto rientra nell'ambito di un progetto finalizzato a soddisfare il fabbisogno energetico della Sardegna tramite un "collegamento virtuale" con i rigassificatori di Panigaglia (La Spezia) e Olt (Livorno) e a favorire la transizione energetica dell'isola. BonelliErede ha agito con un team composto dal partner Giuseppe Manzo, membro del Focus Team Energy and Ecological Transition, dal senior counsel Alessandro Rosi e dagli associate Elena Perera, Giulia Vannoni e Maximilian Denicolò.

## Pierallini con Mle (Bcube) al Tar Lombardia

19/05/2022 - Lo studio Pierallini, con un team composto dal partner Lorenzo Sperati e dalla senior associate Caterina Pesci, ha assistito con successo Malpensa Logistica Europa, operatore cargo italiano appartenente al gruppo Bcube, nel giudizio promosso dinanzi al Tar Lombardia per l'annullamento della limitazione all'accesso e allo svolgimento dei servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto di Milano Malpensa, inclusi quelli svolti in favore di aeromobili cosiddetti all cargo, ovvero destinati al solo trasporto di merce e/o posta. Il Tribunale Amministrativo, con la sentenza n. 1014 del 5 maggio 2022, ha accolto i motivi di censura presentati dal ricorrente, ritenendo che, per quanto riguarda i servizi all cargo, il provvedimento di limitazione era irragionevole, frutto di un'istruttoria non adeguata e ingiustificatamente limitativo della libera concorrenza.

## Finanziamenti a HHLA PLT Italy nel porto di Trieste: gli studi coinvolti

19/5/2022 - Molinari Agostinelli e Parola Angelini hanno assistito HHLA PLT Italy, società terminalistica concessionaria di oltre 200mila mq nel porto di Trieste, nell'ottenimento di un finanziamento concesso dal gruppo BCC Banca Iccrea e finalizzato a supportare lo sviluppo delle proprie attività di logistica e l'investimento in nuove attrezzature per la gestione delle merci. Oltre a BCC Banca Iccrea, capogruppo del gruppo BCC Iccrea, hanno preso parte a questa operazione anche Banca Mediocredito del Friuli-Venezia Giulia, Credifriuli e Banca di Udine, quest'ultima anche banca depositaria. Il team di Molinari Agostinelli è stato guidato dal partner Alessandro Fontana, affiancato dall'associate Giorgia Gentilini e dal trainee Emanuele Paoluzzi, mentre il team di Parola Angelini è stato guidato dal founding partner Fabio G. Angelini, affiancato dal trainee Daniele Di Paolo. Le banche finanziatrici sono state assistite dallo studio Gatti Pavesi Bianchi Ludovici, con un team composto dall'equity partner Marc-Alexandre Courtejoie, con gli associate Carolina Caslini e Cesare Guglielmini e con Luca Serino.



## WFW con Viking Ocean Cruises per la consegna della nave da crociera Viking Mars

24/05/2022 - Watson Farley & Williams ha assistito Viking Ocean Cruises in relazione alla consegna della nave da crociera denominata Viking Mars presso lo stabilimento Fincantieri di Ancona. Si tratta dell'ottava unità della classe realizzata da Fincantieri.

Il team di WFW è stato guidato dall'avvocato Michele Autuori, Partner del dipartimento di Shipping, coadiuvato dall'Associate Sergio Napolitano. Nicola Davies, Partner della sede di Londra di WFW, ha curato tutti gli aspetti di diritto inglese.

## Chiomenti, Dla Piper e WFW nell'acquisto del Gruppo Navigazione Montanari di una flotta da DeA Capital finanziato da illimity e Solution Bank

26/5/2022 - Watson Farley & Williams ha reso noto di aver assistito il Fondo IDeA CCRII, gestito da DeA Capital Alternative Funds SGR S.p.A., nell'operazione di cessione di 5 navi da carico al Gruppo Navigazione Montanari, assistito da Dla Piper.

In particolare, la società Euromont Shipping Company S.p.A., parte del Gruppo Navigazione Montanari, ha acquistato dal Fondo IDeA CCRII le seguenti cinque navi: Aethalia, Korsaro, Neverland Dream, Miss Marina e Miss Benedetta. Il prezzo complessivo per tale acquisto, pari a 85 milioni di dollari, è stato in parte finanziato tramite un finanziamento, con garanzia SACE, strutturato da illimity ed in parte sindacato con Solution Bank, assistite da Chiomenti.

Le navi batteranno tutte bandiera italiana e saranno operative nei segmenti oil, product, chemical tankers e bulkers.

Il team di WFW che ha assistito DeA Capital per tutti gli aspetti connessi alla redazione e negoziazione della documentazione contrattuale relativa all'operazione, ivi inclusa quella avente ad oggetto la vendita delle singole navi, è stato guidato dall'Avv. Furio Samela, Partner e Responsabile del Dipartimento di Diritto Marittimo in Italia, coadiuvato dalla Senior Associate Antonella Barbarito e dagli Associates Beatrice D'Amato, Sergio Napolitano e Noemi D'Alessio. Gli aspetti di diritto societario sono stati curati dal Partner Carlo Cosmelli con il supporto della Senior Associate Roberta Sturiale.

DLA Piper ha assistito Euromont con un team composto dal Senior Partner Nino Lombardo, dal Partner Federico Zucconi Galli Fonseca e dagli avvocati Riccardo Pagotto e Carolina Magaglio, coadiuvati da Pietro Guida ed Edoardo Astolfi.

Chiomenti ha assistito illimity e Solution Bank con un team composto dal Partner Antonio Tavella, dal Managing Counsel Giada Caravello e dall'Associate Fabrizio Bonato.

## Siccardi Bregante & C. con T.Mariotti per la consegna della Seabourn Venture

02/97/2022 - Lo studio legale Siccardi Bregante & C. ha reso noto di aver assistito, tramite gli avvocati Francesco Siccardi e Roberto Bassi, il cantiere navale genovese T. Mariotti che ha da poco consegnato alla società armatoriale Seabourn Cruise Line la nave da crociera extra-lusso Seabourn Venture. Progettata e costruita per ambienti diversi e secondo gli standard PC6 Polar Class, questa nave è dotata di una varietà di hardware e tecnologie moderne che aumenteranno le capacità e il suo raggio di azione globale, inclusi due sottomarini costruiti su misura per offrire un'esperienza unica: vedere il mondo sotto la superficie dell'oceano. Dotata di 24 zodiacs, per permettere a tutti gli ospiti di uscire in escursione in una volta sola, Seabourn Venture vanterà anche 132 oceanfront veranda suites in grado di garantire la migliore ospitalità in qualunque condizione meteo la nave si trovi.



## Osborne Clarke con Itelyum nell'acquisizione di Crismani, Sea Service e Navigazione Stoini

04/07/2022 - Itelyum, società attiva nella rigenerazione degli oli lubrificanti usati, nella purificazione di solventi e nella gestione integrata dei rifiuti industriali tramite la controllata Itelyum Regeneration, ha acquisito da FCM - Finanziaria Commerciale Marittima del 70% del capitale sociale delle società Crismani Ecologia, SEA Service e Navigazione Stoini, tutte attive nel settore della gestione dei servizi ambientali in ambito portuale nel territorio del Friuli Venezia Giulia e della Slovenia.

Osborne Clarke ha agito come advisor legale dell'acquirente e ha operato con i partner Giovanni Penzo (per i profili M&A) e Giorgio Lezzi (per gli aspetti di diritto pubblico), che hanno coordinato un team multidisciplinare composto da Myriam Ambrosio e Matteo Tracanella per i profili di diritto societario, Angelo Maria Quintieri, Giulia Bonzini e Giulia Minerva per gli aspetti di diritto amministrativo, Cristina del Pezzo di Caianello e Vincenzo Colasante per gli aspetti labour.

Per il gruppo Itelyum l'operazione è stata gestita dall'ad Marco Codognola, dal team business development e M&A composto da Flavio Ferrari e Greta Rognoni nonché dalla general counsel Laura Zanin e dalla legal specialist Giorgia Ghibaudo.

## SE VUOI PARTECIPARE ED ESSERE PRESENTE IN UNO O PIÙ INSERTI SPECIALI PROGRAMMATI NEL CORSO DEL 2022

SCRIVI A [MARKETING@SHIPPINGITALY.IT](mailto:MARKETING@SHIPPINGITALY.IT)  
PER INFO SU DATE DI PUBBLICAZIONE  
E MODALITÀ DI ADESIONE



- L'ANNUARIO DI AIR CARGO ITALY
- ASSICURAZIONI E TRASPORTI
- I NUMERI DEI PORTI ITALIANI
- TRAGHETTI E CROCIERE
- SUPER YACHT: IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY

- PROJECT CARGO ITALY
- UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY
- CONTAINER ITALY
- REEFER-TRASPORTI A TEMPERATURA CONTROLLATA



# ALOCIN



SHIPPING ITALY SUPER YACHT 24  
SUPPLY CHAIN ITALY AIR CARGO ITALY MEDIA<sup>SRL</sup>



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl  
Piazza Duca degli Abruzzi 11/11  
16167 Genova P.I./C.F. 02499470991



#### DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo  
cell: + 39 334 7889863  
redazione@shippingitaly.it  
capuzzo.nicola@gmail.com



#### PUBBLICITÀ

Cell: +39 350 0716304  
marketing@shippingitaly.it



“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e quattro le testate giornalistiche:  
SHIPPING ITALY - AIR CARGO ITALY  
SUPPLY CHAIN ITALY - SUPERYACHT24