

# TRANSPORT LEGAL

DIRETTORE RESPONSABILE  
NICOLA CAPUZZO

EDIZIONE GENNAIO 2023



# TRANSPORT LEGAL

## Indice

- La sfida del Carbon Intensity Indicator (CII) pag. 3  
*LCA Studio legale*
- MOBY PRINCE: cenni sul concetto di colpa nell'urto di navi pag. 4  
*Studio legale Wegal*
- Le new collective redress (representative actions) pag. 5  
irrompono anche nel mondo dello shipping  
*Studio legale Turci*
- "Riforma in materia di spedizione - legge n. 233 del 29 dicembre 2021" pag. 6  
*Studio legale associato Camera Vernetti*
- L'individuazione del giudice competente tramite collegamento ipertestuale. pag. 8  
Orientamento positivo della Corte di Giustizia  
*Avv. Rosa Abbate*
- Il nuovo formulario Gencon 2022 pag. 10  
*Studio legale Garbarino*
- WI LEGAL e Studio Zunarelli siglano un accordo di "best friendship" pag. 11  
*Studio legale WI Legal e Studio associato Zunarelli*
- Rubrica Affari & Legali pag. 13

**ALOCIN**  
MEDIA  
SRL



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

 **SHIPPING**  
ITALY.IT

 **SUPER YACHT**

 **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.



# La sfida del Carbon Intensity Indicator (CII)

A partire dal 1° gennaio 2023 è obbligatorio per tutte le navi adottare un sistema di rating basato sul proprio *Carbon Intensity Indicator* (CII), misura prevista dall'Allegato VI della Convenzione MARPOL. Il CII è un sistema di rating delle navi che consente di valutarne l'efficienza energetica su base annuale. L'unità di misura della CII sono i CO<sub>2</sub>/g emessi per capacità di carico e miglio nautico. Il CII avrà un impatto su tutte le navi (salvo particolari eccezioni, e.g. posacavi) di stazza lorda superiore alle 5.000 GT che operano a livello internazionale. Confrontando il valore annuo del CII di una nave con i valori base CII determinati dall'IMO, che diventeranno progressivamente più stringenti sino al 2030, la nave sarà classificata come "A" (*major superior*), "B" (*minor superior*), "C" (*moderate*), "D" (*minor inferior*) o "E" (*inferior*). Il rating "C" corrisponderà alla "sufficienza". Le navi che riceveranno un rating "D" per tre anni consecutivi o un rating "E" in un solo anno dovranno attuare un piano correttivo. Il rating da "A" a "E" sarà registrato anche nel Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (il "SEEMP"). Il principio alla base del CII è abbastanza semplice: meno si consuma meno si inquina. L'utilizzo di combustibile a basse emissioni di CO<sub>2</sub> sarà quindi uno degli elementi chiave per ottenere un rating migliore. Ma non sarà certamente l'unico. Più attenti *Passage Plan* (il c.d. *weather routing* comporta infatti un risparmio medio del 3% di *bunker* sul singolo viaggio) e lo *slow steaming* saranno sicuramente altri aspetti da tenere in considerazione. Anche il rapporto tra i tempi di navigazione e quelli di attesa o di permanenza in porto, così come la scelta di scalare in porti dotati di *cold ironing*, potranno influire sul *rating CII*. La misura, inoltre, è destinata ad avere effetti rilevanti anche nei rapporti di *time charter* visto che i fattori che determinano il *rating* sono significativamente influenzati dalla gestione operativa della nave di pertinenza del *Charterer*. Sul punto, il mercato si è già mosso con l'elaborazione da parte di BIMCO della "*CII Operations Clause for Time Charter Parties 2022*". L'obiettivo del CII è quello di migliorare l'efficienza energetica delle navi, riducendo l'intensità delle emissioni di carbonio (rispetto ai valori del 2008) del 40% entro il 2030 e del 50% entro il 2050. Resta da vedere se, come ed a che prezzo tali misure saranno sostenibili dagli *sta-*



Avv. Davide Magnolia



Avv. Carlo Solari

*holder* di settore. Da apprezzare la recente decisione del Consiglio e del Parlamento UE di destinare i proventi dell'ETS (almeno 20 milioni di quote) al Fondo per l'Innovazione per sostenere la transizione energetica del settore marittimo. ■

## LCA STUDIO LEGALE

MILANO via della Moscova 18

T +39 02 7788751

GENOVA Via XX Settembre 31/6

T +39 010 5956039

davide.magnolia@lcalex.it - carlo.solari@lcalex.it

www.lcalex.it

# MOBY PRINCE: cenni sul concetto di colpa nell'urto di navi



A CURA DI ENRICO MOLISANI, SARA CAPOTORTO E VALENTINA BELLALBA

**L**il 15 settembre 2022 si è chiusa l'attività della *Commissione Parlamentare d'Inchiesta sulle cause del disastro della nave "MOBY PRINCE"* (istituita con delibera della Camera del maggio 2021) che ha riportato l'attenzione sul caso M/t Moby Prince-M/n Agip Abruzzo del 1991 ed in particolare sulle responsabilità nell'ambito della collisione.

L'elaborato della Commissione permette delle riflessioni, tra i vari criteri di analisi della fattispecie dell'urto, in particolare sull'elemento della colpa, disciplinato normativamente dagli artt. 482, 483 e 484 del Codice della Navigazione e, convenzionalmente, dagli artt. 2, 3 e 4 della Convenzione di Bruxelles del 1910 e dalle regole della Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 (COLREG).

Le norme nazionali menzionate, relative, rispettivamente, all'*urto fortuito o per causa dubbia*, all'*urto per colpa unilaterale* e all'*urto per colpa comune*, ricalcano il contenuto degli articoli della Convenzione del 1910. In particolare, l'art. 4 della stessa si sofferma sulla c.d. *causative fault*: le colpe delle due o più navi devono essere raffrontate - nell'ambito di una valutazione di fatto, resa più agevole, ai giorni nostri, dall'ausilio di strumenti elettronici - onde stabilire il grado delle stesse rispetto alle cause della collisione e, in conseguenza, la responsabilità dei soggetti coinvolti.

Concetto strettamente connesso alla colpa è la c.d. *negligent navigation*, ossia l'inadempimento rispetto all'esercizio delle corrette arti marinaresche

(*Good Seamanship*) intese come obbligo di garantire la sicurezza durante la navigazione, usando una ragionevole attenzione volta ad evitare sinistri in mare.

Le principali regole di comportamento necessarie per prevenire gli abbordi in mare sono elencate dal COLREG (che fa riferimento, tra le altre, al governo della nave e ai segnali sia visivi sia sonori nella navigazione), regole che non esonerano, tuttavia, la nave stessa "a tenere nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e i rischi di abbordaggio, incluse le difficoltà in cui la nave può trovarsi per le quali è necessario discostarsi dalle regole stesse allo scopo di evitare un immediato pericolo". (PARTE A - Regola 2 b).

Gli esiti della Commissione, in relazione ai principi sopra esposti, potrebbero portare ad una rivalutazione di quanto accaduto nel 1991, ferme le indubie difficoltà legate al tempo trascorso. ■

## STUDIO LEGALE WEGAL.

GENOVA Viale Padre Santo 5/8 - 16122 - Genova

T +39 010 3078037

**Adv. Enrico Molisani**

cell. 340 5354770 - enrico.molisani@wegal.com

**Avv. Valentina Bellalba**

cell. 347 2263557- valentina.bellalba@wegal.com

**Avv. Sara Capotorto**

cell. 347 7164302 - sara.capotorto@wegal.com

# Le new collective redress (representative actions) irrompono anche nel mondo dello shipping



A CURA DI AVV. ANTONELLA TURCI, AVV. PAOLO TURCI E AVV. GUGLIELMO BONACCHI

**G**rande attesa per le *new collective redress* che andranno ad aggiungersi alle esistenti class action.

Dal 25 giugno 2023 entrerà in vigore la normativa italiana relativa alle c.d. *“azioni rappresentative”* ad oggi previste dalla Direttiva (UE) 2020/1828.

Il Codice del Consumo si comporrà quindi di un nuovo Titolo II.1 rubricato *“Azioni rappresentative a tutela degli interessi collettivi dei consumatori”*.

Verrà istituita una sezione speciale nell’elenco previsto dall’art. 137 C. Cons., nella quale verranno iscritti gli Enti e le associazioni dei consumatori e degli utenti legittimati a proporre azioni rappresentative Transfrontaliere.

Possono essere designati come enti legittimati a proporre le *collective redress anche qualsiasi autorità pubblica a livello nazionale, regionale o locale e designata da uno Stato membro come responsabile dell’applicazione delle norme dell’Unione sulla tutela degli interessi dei consumatori* che ne faccia richiesta. (art. 3, numero 6), del regolamento (UE) 2017/2394)

L’azione rappresentativa deve avere per oggetto la violazione di disposizioni elencate all’apposito Allegato II-Septies Cod. del Consumo contenente le norme a tutela dei consumatori divise per settore. Nell’elenco sono compresi in particolare:

- Reg. (CE) 2009/392 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente
- Reg. (UE) 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004,
- D.LGS. 21 maggio 2018, n. 62 che recepisce le ulti-

me direttive in materia.

I provvedimenti che possono essere richiesti sono:

- *“compensativi”* che consistono in “una misura rivolta a rimediare al pregiudizio subito dal consumatore, anche attraverso il pagamento di una somma di denaro, la riparazione, la sostituzione, la riduzione del prezzo, la risoluzione del contratto o il rimborso del prezzo pagato. Restano fermi i rimedi contrattuali ed extracontrattuali comunque previsti a favore dei consumatori.

- *“inibitori”* per ottenere:

- a) la cessazione o il divieto di reiterazione della condotta omissiva o commissiva posta in essere in violazione delle disposizioni di cui all’Allegato II-septies;
- b) l’ordine di pubblicazione del provvedimento, integralmente o per estratto, su uno o più quotidiani a diffusione nazionale o locale ovvero la pubblicazione di una rettifica.

Questa novità coinvolge anche gli operatori dello shipping che offrono servizi ai consumatori. Secondo l’intenzione del legislatore la riforma permetterà di tutelare sia i diritti dell’impresa che del consumatore, ma solo a partire dal 2024 si potrà capire se effettivamente l’istituto migliorerà i rapporti impresa/consumatore o meno, esacerbandoli. ■

**STUDIO LEGALE TURCI**  
**GENOVA** Via R. Ceccardi 4/30  
 T +39 010 5535250  
**MILANO** Via V. Pisani, 12A  
 T +39 02 36563276  
 turcilex@turcilex.it  
 www.turcilex.it

# Riforma in materia di spedizione - legge n. 233 del 29 dicembre 2021



Con la conversione in legge del D.L. 152/2021 si è concluso un iter di riforma del Codice Civile in materia di trasporto, logistica e spedizione, al fine di *“favorire ulteriormente i processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche, nonché di adattare [...] la disciplina codicistica agli orientamenti giurisprudenziali prevalenti.”*

Le modifiche di maggior impatto hanno interessato *in primis* l'art. 1737 c.c. che prevede ora la possibilità per lo spedizioniere di agire anche *“in nome e per conto”* del mandante e non più soltanto assumendo la veste di mandatario *“senza rappresentanza”*.

Rilevante è anche la modifica dell'art. 1741 c.c. che richiama ora, in caso di perdita o avaria delle cose trasportate, i limiti di responsabilità civile vettoriale sanciti dall'art. 1696 c.c., da tempo considerato applicabile a tali ipotesi dalla giurisprudenza prevalente.

Il legislatore ha, altresì, precisato che i limiti risarcitori previsti dall'art. 1696 c.c. si applicano ai soli trasporti terrestri nazionali o internazionali, mentre i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari sono soggetti ai limiti sanciti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali.

E' stato, altresì, introdotto, nel trasporto multimodale, un nuovo limite RCV pari a 1€ nei trasporti nazionali e 3€ nei trasporti internazionali, per ogni kg di peso lordo della merce perduta o avariata,

qualora non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno.

Come evidenziato dalla dottrina, sussiste un'incongruenza tra la normativa originaria e la nuova, la quale stabilisce un limite RCV più conveniente nel caso in cui il vettore non sappia in che tratta del trasporto si sia verificato il danno; ciò in contrasto con la giurisprudenza italiana dominante che nelle stesse ipotesi riconosce in capo al vettore una responsabilità gravemente colposa.

Infine, in virtù delle modifiche apportate all'art. 2761 c.c., il privilegio speciale (e correlativo diritto di ritenzione) conseguente ai crediti sorti dal contratto di spedizione può ora esercitarsi anche sulle cose spedite (e non più solo *“sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato”*) e *“anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito, purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative”*. ■

**STUDIO LEGALE ASSOCIATO CAMERA VERNETTI**

GENOVA Via XX Settembre 29/4

T +39 010 5530204

info@cameraverneti.com

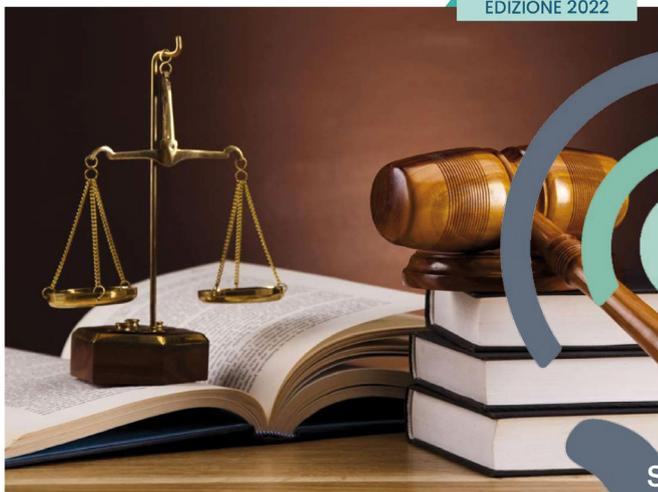
www.cameraverneti.com

# LEGGI LE DUE EDIZIONI PRECEDENTI!

## TRANSPORT LEGAL

DIRETTORE RESPONSABILE  
NICOLA CAPUZZO

EDIZIONE 2022



AIRCARGOITALY

SUPPLYCHAINITALY

SHIPPINGITALY.IT

## TRANSPORT LEGAL

DIRETTORE RESPONSABILE  
NICOLA CAPUZZO

SECONDA EDIZIONE 2022



SUPER YACHTS

SHIPPINGITALY.IT

AIRCARGOITALY

SUPPLYCHAINITALY

### SI PARLA DI:

DDL CONCORRENZA, SOSTENIBILITÀ, COMPRAVENDITA DI NAVI, DEMOLIZIONE DI NAVI, AGEVOLAZIONI FISCALI CONCESSE AGLI ARMATORI, CAUSE INERENTI I TRASPORTI E I SERVIZI TECNICO-NAUTICI, CYBER SECURITY, TUTELA NELLE PROCEDURE CON AGCM E ART, CERTIFICAZIONE AEO

### SI PARLA DI:

DISCIPLINA DELLE CONCESSIONI PORTUALI, TRASPORTI MARITTIMI E SANZIONI, MULTIMODALITÀ, CONGELAMENTO DEGLI YACHT RUSSI, CYBERSECURITY E ASSICURAZIONI, AFFARI & LEGALI



# L'individuazione del giudice competente tramite collegamento ipertestuale. Orientamento positivo della Corte di Giustizia.

La clausola di proroga della giurisdizione a favore di un giudice straniero prescelto dalle parti, è ricorrente nei contratti del commercio internazionale e spesso - anzi quasi sempre - in quelli del trasporto marittimo di cose. Per quest'ultimo è addirittura ravvisabile una vera e propria prassi consolidata data dal costante inserimento nelle polizze di carico della clausola di proroga di giurisdizione nelle condizioni contrattuali di trasporto poste sul retro del documento (per il trasporto di linea è la regola) e il più delle volte con indicazione di una giurisdizione esclusiva in favore di un determinato Tribunale (generalmente quello indicato dal vettore, e spesso quello del paese in cui questi ha la propria sede). Analogamente nei charter parties si rinviene un fenomeno simile, sebbene il rinvio operato dalle parti riguardi in prevalenza la giurisdizione arbitrale mediante le c.d. *Arbitration Clause*. In pratica, dunque, prorogare la giurisdizione significa che le parti di un contratto - generalmente di un contratto internazionale caratterizzato dalla presenza di soggetti aventi diversa nazionalità - decidono di comune accordo di individuare una giurisdizione, cioè un giudice competente, che in via esclusiva abbia il potere di conoscere e di decidere le possibili controversie scaturenti dal contratto stipulato, e ciò anche per quanto concerne l'interpretazione e l'esecuzione del medesimo. A tal fine le parti stipulano, appunto, una c.d. "*jurisdiction clause*" quale parte dell'accordo. Il compito dell'interprete è quello di individuare in modo univoco la reale volontà dei contraenti al fine di accertare quale giudice le stesse abbiano inteso investire della competenza giurisdizionale. Ma, prima di ogni altra, l'operazione ermeneutica più importante è quella di accertare se l'accordo attributivo della giurisdizione sia o meno valido e vincolante per le parti, vale a dire, se la relativa stipulazione risponda ai requisiti formali previsti dalla normativa applicabile. Ed invero, a parte il principio della prevalenza della volontà delle parti che viene sempre fatto salvo nel codice civile e, altresì, recepito nella regolamentazione internazionale uniforme e comunitaria, l'accordo avente ad oggetto la proroga



A CURA DI AVV. ROSA ABBATE

della giurisdizione è oggetto della specifica disciplina della Convenzione internazionale di Bruxelles del 1968 e succ. modificazioni (e la Convenzione di Lugano) la quale contiene tutta una serie di criteri all'art.17 quanto ai requisiti di validità di un simile accordo. Tale normativa, peraltro, è espressamente richiamata dalla L. 218/1995 recante le norme di diritto internazionale privato e che fissano i criteri di collegamento per la determinazione della legge applicabile alle fattispecie caratterizzate da elementi di estraneità. Per i paesi dell'Unione Europea esiste, invece, una regolamentazione appositamente creata data dal Regolamento UE 44/2001 del Consiglio (concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale), poi sostituito dal Reg. UE 1215/2012 entrambi recanti, tra le altre cose, previsioni specifiche per gli accordi di proroga della giurisdizione (art. 25 del reg. 1215/2012 che sostitu-

isce l'art. 23 del reg. 44/2001). La normativa comunitaria appena citata, così come la ricordata Convenzione di Bruxelles del 1968 e succ.mod, pongono imprescindibili requisiti di validità cui le clausole di attribuzione volontaria della giurisdizione devono uniformarsi per realizzare l'effetto della proroga al giudice prescelto. La validità di detti criteri ma, soprattutto, la necessità che le clausole di proroga stipulate nei contratti internazionali siano conformi a tali requisiti è stata più volte oggetto di vincolanti pronunce della Corte di Giustizia nonché della stessa Corte di Cassazione. I criteri da rispettare sono quelli indicati dalle citate normative e sostanzialmente incentrati sul criterio formale della clausola di proroga e della prova della sua stipulazione che, secondo il dettato della norma, deve essere: a) concluso per iscritto o provato per iscritto; b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro; o c) nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale ambito, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel settore commerciale considerato. La forma scritta comprende qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici che permetta una registrazione durevole dell'accordo attributivo di competenza. Tale ultimo inciso, che si rinviene nel par. 2 dell'art. 25, è rimasto invariato rispetto al testo precedente dell'abrogato regolamento e, conseguentemente, anche alla luce del nuovo Reg. 1215/2012 sarà necessario, per la validità di una clausola attributiva della competenza e quanto alla sua forma scritta comprensiva di qualsiasi comunicazione con mezzi elettronici, la possibilità di salvarne su supporto durevole il testo. La Corte di Giustizia nel corso degli ultimi anni ha sancito l'importanza applicativa di questo principio affermando, in buona sostanza, la validità di clausole contrattuali come quella recante la scelta del foro con un semplice "click" (sebbene senza disattendere il rispetto e la giusta attenzione dei diritti dei consumatori, vds. tra le altre, sentenza nella causa C-49 del 2012; sentenza nella causa C-322/14 del 2015). In tale contesto si inserisce una più recente decisione della Corte di Giustizia nella sentenza 24 novembre 2022 (causa C-358/21), ha stabilito che una clausola attributiva di giurisdizione è validamente stipulata, ai fini dell'art. 23, paragrafi 1 e 2 della Convenzione del 2007 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale ("Lugano II"), quando è contenuta nelle condizioni generali alle quali un contratto concluso per iscritto online rinvia con un collegamento iper-

testuale, consentendo così di conoscerle, scaricarle e stamparle prima della firma, anche senza un invito ad accettarle spuntando un'apposita casella. La Corte di giustizia ribadisce che nell'interpretazione della Convenzione è necessario tener conto delle pronunce dalla Corte in merito alle corrispondenti disposizioni della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 e del regolamento n. 44/2001 ("Bruxelles I"). Richiamando la propria giurisprudenza la Corte ha statuito che la disposizione della normativa internazionale ha come obiettivo che il consenso sotteso alla clausola attributiva della giurisdizione sia effettivo e che i requisiti di forma ivi previsti garantiscano che tale consenso sia effettivamente provato. Richiamando le proprie pronunce sul regolamento 44/2001 (Bruxelles I), la Corte ha specificato che l'art. 23, par. 2 dello stesso regolamento, che equipara determinate forme di comunicazione elettronica alla forma per iscritto, richiede che sia possibile registrare durevolmente l'accordo attributivo della competenza giurisdizionale, senza che sia necessario spuntare un'apposita casella per l'accettazione. La Corte ribadisce che la comunicazione elettronica può offrire le stesse garanzie della forma scritta, presentando la possibilità di salvare e stampare le informazioni prima della conclusione del contratto (sentenza 21 maggio 2015, *El Majdoub*, causa C-322/14) e che, nei casi in cui la clausola figuri tra le condizioni generali, essa è lecita se il contratto firmato dalle parti presenta un riferimento espresso a queste ultime. L'assenza di una casella da spuntare non influisce, dunque, secondo i giudici comunitari, sulla validità della clausola, considerando sufficiente il rinvio a un sito Internet mediante un collegamento ipertestuale, il quale consenta alla parte di conoscere tali condizioni generali prima della firma del contratto. Inoltre, secondo la Corte, l'accettazione di queste ultime avviene con la firma e, prima d'allora, è sufficiente, per i requisiti di forma, la mera possibilità di salvare e stampare le condizioni generali. Per queste ragioni, la Corte ha stabilito che una clausola attributiva della giurisdizione, analoga a quella del caso in oggetto, è validamente stipulata ai fini del rispetto dei requisiti poste dalla normativa internazionale e comunitaria. ■

**AVV. ROSA ABBATE**

MILANO Via S.Andrea, 3 - 20121

mobile (+39) 380 2025938

rosa@abbatelex.it

www.pglegal.it

# Il nuovo formulario Gencon 2022



A CURA DI AVV. CLAUDIO BICCHIERAI, AVV. SIMONA COPPOLA E AVV. PIETRO GHIGLINO

Nella riunione tenutasi a Copenaghen lo scorso 16 novembre, il BIMCO's Documentary Committee ha adottato una formulazione rivisitata ed ampliata nei contenuti del Gencon, la cui ultima versione risaliva al 1994. Il Gencon è il formulario più usato nei contratti di noleggio a viaggio (Voyage Charterparties) per carichi di rinfuse secche ed una nuova rielaborazione che tenesse conto dei grandi cambiamenti avvenuti nel trasporto di merci negli ultimi quasi vent'anni era molto attesa dagli operatori che sembrano aver accolto con grande favore la nuova versione.

Tra gli obiettivi raggiunti dalla Commissione c'è un maggiore equilibrio tra i contrapposti interessi di armatori e noleggiatori e la maggiore chiarezza di alcune previsioni. Rispetto alla precedente versione sono state inserite alcune clausole ma, quello che allo stato sembra aver più favorevolmente impressionato gli addetti ai lavori, è la modifica ed integrazione apportata in particolare alla clausola 2 (Owners' Responsibilities), nonché l'introduzione della clausola 9 (Notice of Readiness), in combinato con la clausola 14.

La clausola 2 è stata profondamente revisionata. Nella versione precedente forniva all'armatore un ampio esonero di responsabilità che veniva mitigato dall'inserimento, tra le clausole del contratto di noleggio, della Paramount Clause. La nuova versione della clausola, riprendendo le definizioni degli obblighi del vettore previsti dalle Hague-Visby Rules, limita l'obbligo dell'armatore ad esercitare la dovuta diligenza in due particolari situazioni: all'inizio della caricazione ("cargoworthy") e all'inizio del viaggio ("seaworthy") dovendo in ogni caso avere cura della merce fino al momento della scaricazione. Le mo-

difiche apportate alla clausola consentono di evitare l'inserimento nel Charterparty della Paramount Clause.

Il diritto di "cancellare" il contratto è previsto sia alla clausola 9, clausola completamente nuova, che alla clausola 14. La clausola 9 consente al noleggiatore di "cancellare" il contratto se, all'arrivo della nave per la caricazione, le stive non sono pronte e/o non possono essere portate allo standard richiesto entro la data di annullamento o, comunque, entro un periodo di tempo prestabilito, se successivo al termine contrattuale previsto per la "cancellazione del contratto". La clausola 14 prevede, invece, la possibilità di "cancellare" il contratto nel caso in cui la nave non abbia fornito nei tempi previsti una valida NOR (notizia di prontezza) prima della data di cancellazione. Un'altra importante novità si rinviene in tema di polizze di carico. La clausola in materia di polizza di carico è stata integrata prevedendo la "BIMCO Electronic Bills of Lading Clause 2014" strumento praticamente inesistente nel 1994, a dimostrazione dell'utile aggiornamento del formulario. E' evidente che il nuovo Gencon sia frutto del lavoro di esperti che sono stati in grado attingere dall'esperienza maturata negli anni nonché dalle nuove esigenze del mercato. ■

STUDIO LEGALE GARBARINO  
GENOVA - HEAD OFFICE  
TARANTO  
TRAPANI  
[www.garbamar.it](http://www.garbamar.it)

## WI LEGAL e Studio Zunarelli siglano un accordo di “best friendship”

**W**I LEGAL, uno dei principali studi legali italiani del Diritto del Lavoro e Zunarelli Studio Legale Associato, punto di riferimento nazionale in ambito di diritto della navigazione e dei trasporti, hanno deciso di collaborare, sottoscrivendo un importante accordo di “best friendship”, che sancisce un rapporto di alleanza strategica finalizzata alla creazione di un percorso di collaborazione che intensifichi la cooperazione tra i professionisti dei due Studi ottimizzando le rispettive sinergie. Tale rapporto consisterà nell’offerta alla clientela di Zunarelli Studio Legale Associato delle specifiche competenze di WI LEGAL e viceversa, in particolare nell’ambito dei settori industriali di comune competenza, come ad esempio quello della logistica e dei trasporti, in una prospettiva di integrazione dei servizi legali e delle modalità di erogazione.

WI LEGAL, infatti, da anni assiste alcuni dei principali corrieri e società di trasporto nelle controversie che riguardano i propri dipendenti e i dipendenti dei fornitori vantando una significativa esperienza nei processi di esternalizzazione e supportando inoltre le aziende interessate da appalti, cessioni, affitti di aziende e rami d’azienda. L’avvocato Gianluca Spolverato, managing partner e fondatore di WI LEGAL si è detto particolarmente soddisfatto per il raggiungimento di questa intesa con Zunarelli Studio Legale Associato, in quanto, questa best friendship, riflette le molte similitudini tra i due studi, affinità che si ritrovano sia nel posizionamento distintivo sul mercato, sia nell’alto livello delle competenze specialistiche dei professionisti.

Anche il professore avvocato Stefano Zunarelli, fondatore dell’omonimo Studio Legale è convinto che questo accordo, consentirà ai due studi di essere con ancora maggiore efficacia al fianco delle imprese in questa fase economica particolarmente densa di sfide e di migliorare ulteriormente i già alti standard di specializzazione garantite alle rispettive clientele sugli aspetti legati al mondo della logistica a trecentosessanta gradi.

Gli aspetti legati ai trasporti, alla logistica e alle infrastrutture richiedono necessariamente una conoscenza approfondita delle sue peculiarità e questo scambio reciproco e la reciproca complementarietà di queste due realtà, non potranno che essere un forte acceleratore di questo percorso comune. ■



*WI LEGAL - Avvocato Gianluca Spolverato*



*ZUNARELLI - Professore Avvocato Stefano Zunarelli*

**STUDIO LEGALE WI LEGAL**  
MILANO | BRESCIA | PADOVA  
VERONA | ROMA | MODENA  
[www.wilegal.it](http://www.wilegal.it)

**STUDIO ASSOCIATO ZUNARELLI**  
BOLOGNA | ROMA | TRIESTE | MILANO | SHANGHAI  
BARI | RAVENNA | PARMA | LA SPEZIA | PALERMO  
[www.studiozunarelli.com](http://www.studiozunarelli.com)

# SE VUOI PARTECIPARE ED ESSERE PRESENTE IN UNO O PIÙ INSERTI SPECIALI PROGRAMMATI NEL CORSO DEL 2023

**CONTAINER ITALY**  
È IL NUOVO INSERTO DI SHIPPING ITALY E SUPPLY CHAIN ITALY DEDICATO AL MERCATO DEL TRASPORTO DI CARICHI CONTAINERIZZATI IN DA E PER L'ITALIA

LEGGILO ONLINE PDF

**SHIPPING ITALY**  
UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

**AIRCARGO ITALY**  
IL MEGLIO DEL CARGO AEREO ITALIANO NEL 2021

**PROJECT CARGO ITALY**

**SUPER YACHT**  
IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY

**TRAGHETTI E CROCIERE**  
È ONLINE LO SPECIALE "TRAGHETTI E CROCIERE"

**SHIPPING ITALY**  
IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

[WWW.ALOCINMEDIA.IT](http://WWW.ALOCINMEDIA.IT)

**ASSICURAZIONI E RISCHI NEI TRASPORTI**

**NUMERI DEI PORTI ITALIANI**

**TRANSPORT LOGISTIC/AIR CARGO EUROPE**

[SHIPPINGITALY.IT](http://SHIPPINGITALY.IT) [AIRCARGOITALY](http://AIRCARGOITALY) [SUPPLYCHAINITALY](http://SUPPLYCHAINITALY) [SUPER YACHT](http://SUPERYACHT)

GLI SPECIALI DEL 2023:

L'ANNUARIO DI AIR CARGO ITALY - ASSICURAZIONI E RISCHI NEI TRASPORTI - I NUMERI DEI PORTI ITALIANI  
TRANSPORT LOGISTIC/AIR CARGO EUROPE - TRAGHETTI E CROCIERE - CONTAINER ITALY  
SUPER YACHT: IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY - PROJECT CARGO ITALY - UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

TELEFONA AL +39 350 0716304 O SCRIVI A [MARKETING@ALOCINMEDIA.IT](mailto:MARKETING@ALOCINMEDIA.IT)  
PER INFO SU DATE DI PUBBLICAZIONE E MODALITÀ DI ADESIONE



## CastaldiPartners con Savino Del Bene nell'acquisizione di Tramar

12/9/2022 - Savino Del Bene, multinazionale delle spedizioni internazionali e dei servizi logistici di supporto, ha concluso l'acquisizione del gruppo francese Tramar.

CastaldiPartners ha assistito Savino Del Bene negli aspetti legali. Il team di CastaldiPartners era composto da Gaspare Dori, Leïla Haye, Antoine Chomette e Margherita Luppi, mentre Elisabeth Biget e Cécile Coppis sono state coinvolte negli aspetti sociali e delle risorse umane. Altios International (Alexandre Kaplan, Mirko Mottino e Nicolas Vacher) e CPA (Lorenzo Carufo) hanno assistito Savino Del Bene sulle questioni finanziarie e fiscali.

Il dipartimento general and international affairs di Savino Del Bene è intervenuto con Gianni Bachini, Alessandro Pietrini, Boris Bello, Valentina Alderighi e Massimiliano Landucci.

I venditori sono stati assistiti da Deloitte (Arnaud Mabilie) e Sefico Nexia Finance (Jean-Claude Louche, Alexandre Aidoudi e Hugo Gallet).

## LMCR e GVA nell'ingresso di Smart Capital e VSL Club in Midolini

15/09/2022 - Smart Capital e VSL Club hanno sottoscritto un impegno vincolante relativo all'acquisizione del 43,66% del capitale sociale Midolini F.lli, azienda del Nord Est italiano attiva dal 1950 nei servizi di sollevamento speciali, movimentazione, carico e scarico in attività portuali e nella logistica integrata.

Lo studio legale LMCR, con il partner Elmar Zwick e la senior associate Elisabetta Pero, ha curato per conto degli acquirenti tutti gli aspetti legali dell'operazione, inclusa l'attività di due diligence.

Greco Vitali Associati studio legale, con il socio Matteo Vitali e il senior associate Matteo Miramondi, ha curato per conto dei venditori tutti gli aspetti legali dell'operazione.

Infine, gli aspetti fiscali e di strutturazione dell'operazione sono stati curati dallo studio Palumbo & Partners, sotto la guida del partner Ugo Palumbo congiuntamente all'avvocato Francesco Arlati.

## BonelliErede e Legance nel finanziamento di Lsct

13/10/2022 - È stata perfezionata da La Spezia Container Terminal, società privata parte del Gruppo Contship Italia, l'operazione di finanziamento per un importo pari a 160 milioni, per sostenere il piano investimenti della società dedicato allo sviluppo del Porto di La Spezia. Il finanziamento è stato messo a disposizione dalla Banca Europea per gli Investimenti, Cassa Depositi e Prestiti e Intesa Sanpaolo.

BonelliErede, sotto la guida del partner Catia Tomasetti, leader del focus team Energy & Ecological Transition, ha prestato assistenza al pool di finanziatori con un team coordinato dalla managing associate Daniela De Palma con il supporto dell'associate Annalisa Pangallozzi per gli aspetti relativi alla documentazione finanziaria e della senior counsel Giovanna Zagaria e l'associate Giulia Pandimiglio per tutti gli aspetti di diritto amministrativo e due diligence. Gli aspetti fiscali dell'intera operazione sono stati, invece, seguiti dal partner Andrea Silvestri e dall'avvocato Luigi Quaratino, mentre l'of counsel Andrea La Mattina, membro del Focus Team Shipping & Transport, e l'associate Marco Pirino hanno seguito alcuni aspetti del rapporto consensuale in essere con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

Lsct è stata assistita da Legance - Avvocati Associati, con un team guidato dalla Senior Partner Monica Colombera e gestito dal Senior Counsel Simone Ambrogio con il supporto del Senior Associate Antonino De Sebastiano.



## Hapag-Lloyd acquista il 49% di Spinelli. Tutti gli advisor

20/9/2022 - Il vettore marittimo tedesco Hapag-Lloyd, il fondo Icon Infrastructure e Spininvest, società facente capo alla famiglia Spinelli, hanno sottoscritto gli accordi vincolanti relativi al passaggio ad Hapag Lloyd del 49% del capitale sociale di Spinelli Srl.

Freshfields Bruckhaus Deringer ha assistito Hapag-Lloyd con un team multi-giurisdizionale coordinato dai partner Natascha Doll e Nicola Asti e composto dal counsel Luca Sponziello, dai senior associate Carsten Bork e Giulio Politi, dalle associate Panagiota Kavvada e Silvia Pincirolì con Andrea Firmano. Gli aspetti finance sono stati curati dal senior associate Alberto Nurzia con Luigia Trento; gli aspetti real estate dal counsel Nicola Franceschina con l'associate Emanuele Cossa; i profili fiscali dal senior associate Toni Marciante con l'associate Costanza Cascone; gli aspetti antitrust dalla partner Ermelinda Spinelli con gli associate Gabriele Maria Polito e Luca Feltrin; gli aspetti regulatory dal counsel Nico Moravia con il senior associate Tommaso Massari; gli aspetti litigation e compliance dal counsel Federico Mercuri con l'associate Alessio Oddi; gli aspetti giuslavoristici dal counsel Lorenzo Fusco con l'associate Giovanni Fabris.

Il fondo Icon Infrastructure è stato assistito nella negoziazione degli accordi relativi all'operazione, dallo studio legale Cappelli RCCD, che ha agito con un team guidato dalla partner Valentina Dragoni e composto dal senior associate Alberto Elmi e dall'associate Valerio Ribechi e, per gli aspetti tax, dal partner Paolo Serva e dal senior associate Edoardo Diotallevi.

Lo studio legale Gianni & Origoni, con un team guidato dal partner Ottaviano Sanseverino, ha assistito il fondo in relazione alla vendor due diligence, ai profili antitrust, ai profili di golden power, nonché per tutti gli aspetti contenziosi e regolamentari relativi alle concessioni portuali. Per gli aspetti di due diligence hanno collaborato la counsel Francesca Carlesi, i senior associate Caterina Testa e Francesca Bevilacqua, gli associate Edoardo Marseglia, Giada Iliaria Tombesi e Margerita Pironalli. Per i profili antitrust il fondo è stato assistito dalla partner Eva Cruellas Sada e, per i profili legati alla golden power, dal senior associate Carmine Pepe.

Spininvest è stata assistita nella negoziazione degli accordi dallo studio legale Gattai Minoli Partners, con un team guidato dal managing partner Bruno Gattai e composto dal partner Lorenzo Fabbrini e dal senior associate Jacopo Ceccherini.

## Tutti gli studi nell'acquisizione di Rimorchiatori Mediterranei

26/10/2022 - Mediterranean Shipping Company, attraverso la società controllata SAS Shipping Agencies Services, ha sottoscritto il contratto di compravendita avente ad oggetto l'intero capitale sociale di Rimorchiatori Mediterranei e delle relative società partecipate italiane ed estere dagli attuali soci Rimorchiatori Riuniti e Riviera, veicolo di riferimento di DWS Infrastructure Investment.

Msc è stata assistita per gli aspetti legali da Chiomenti, mentre Pedersoli e Legance hanno prestato assistenza a favore di Rimorchiatori Riuniti e DWS Infrastructure Investment.

Il team Chiomenti, in coordinamento con la direzione legale di Msc guidata dal legal director Edoardo Disetti, è stato coordinato da Filippo Modulo con Maria Pia Palma, Filippo Maria Pietrosanti e Federica Turetta. I profili antitrust sono stati curati da Gian Michele Roberti e Isabella Perego mentre i profili di diritto amministrativo e golden power sono stati gestiti da Giulio Napolitano insieme ad Alfredo Vitale e a Lavinia Zanghi Buffi.

Pedersoli ha assistito i venditori con un team coordinato da Andrea Gandini (nella foto a destra) insieme a Lorenzo Rossi Casana e Luca Orio.

Legance ha assistito i venditori con un team composto da Alberto Giampieri, Andrea Botti, Paolo Guaragnella, Riccardo Paganin, Antonio Garramone, Emilio De Niro, Irene Manta e Giulia Mescolini. I profili antitrust sono stati curati da Jacopo Figus mentre i profili di diritto amministrativo e golden power sono stati gestiti da Valerio Mosca.

BonelliErede ha assistito Rimorchiatori Riuniti e Rimorchiatori Mediterranei nella definizione degli accordi di governance funzionali alla negoziazione e conclusione dell'operazione, con un team composto dai partner Gianpiero Succi e Antonella Negri, dall'of counsel Andrea La Mattina e dal managing associate Daniele Gambirasio.



## Wfw e Mordiglia nell'acquisizione della portacontainer Burgundy da parte di Kalypso

2/11/2022 - Watson Farley & Williams (Wfw) ha assistito il team dell'area Crossover & Acquisition Finance di illimity Bank nella concessione di due linee di finanziamento finalizzate a finanziare l'acquisizione della nave portacontainer Burgundy da parte di Kalypso Compagnia di Navigazione. Il team di Wfw che ha assistito illimity Bank nella redazione e negoziazione di tutta la documentazione finanziaria connessa all'operazione di finanziamento e nel contesto del closing relativo all'acquisto della nave, è stato composto da un team guidato dal partner del dipartimento di Shipping Michele Autuori (nella foto), coadiuvato dalla senior associate Antonella Barbarito e dalle associate Beatrice D'Amato e Noemi D'Alessio.

Lo studio legale Mordiglia ha assistito Kalypso e RifLine in qualità di consulente legale.

## WFW nel finanziamento di F.lli Cosulich per la costruzione di una nave gasiera

03/11/2022 - Watson Farley & Williams ha assistito il pool di banche nell'ambito di un'operazione di finanziamento navale in favore di Fratelli Cosulich volta a finanziare la costruzione di una nave gasiera per la fornitura del servizio di bunkeraggio con Gnl. Il pool di banche è formato da Crédit Agricole Italia, nel ruolo di arranger, lender e banca agente, Unicredit, Cassa Depositi e Prestiti, Banco BPM, nei ruoli di arranger e lender, e Sace.

Il team di WFW è stato guidato dal partner Furio Samela, responsabile del dipartimento di shipping, coadiuvato dalla senior associate Antonella Barbarito e dagli associate Sergio Napolitano e Noemi D'Alessio.

Fratelli Cosulich è stata assistita dallo studio legale Turci di Genova nelle persone di Marco Turci (partner) e Lucia Pedrini (associate).

Sace ha seguito l'operazione con un team inhouse composto, inter alia, dagli avvocati Roberta Collacciani e Beatrice Settanni per quanto riguarda i profili legali.

Il team legale interno di CDP ha lavorato all'operazione con un team composto dagli avvocati Chiara Castronovo e Valentina Petti.

## Wfw e Studio Legale Turci nell'acquisto del traghetto Amorella

08/11/2022 - Due studi legali hanno preso parte alla cessione da Viking Line a Corsica Ferries del traghetto Amorella ribattezzato Mega Victoria. Più precisamente Watson Farley & Williams ha assistito la compagnia di navigazione finlandese nella vendita della nave ro-pax mentre a Corsica Ferries S.A.S. è stata assistita dallo Studio Legale Turci.

Il team di Wfw Italy che ha assistito Viking Line nella vendita e nel trasferimento della Amorella e nella sua cancellazione dal registro finlandese è stato guidato dal partner Michele Autuori assistito dall'associate Noemi D'Alessio.

Corsica Ferries è stata assistita per l'acquisto e l'immatricolazione della nave sotto bandiera italiana dal team di Turci composto dai partner Paolo Turci e Antonella Turci e dall'associate Federico Remorino.



## **Gli studi nell'acquisizione della maggioranza di Trasporti Romagna.**

14/11/2022 - Eurizon ha perfezionato, attraverso i due fondi Eurizon Iter ed Eurizon Iter Eltif, il closing dell'investimento di maggioranza in Trasporti Romagna.

I fondi Eurizon ITER sono stati assistiti da Gattai Minoli Partners con un team guidato dal partner Sebastiano Cassani e composto per gli aspetti corporate dagli associate Enrico Candotti, Matteo Lusion e Ludovica Cimini, per gli aspetti banking dal partner Lorenzo Verneti, dal counsel Marcello Legrottaglie e dagli associate Sara Astrologo e Viola Mereu, per gli aspetti di strutturazione fiscale dell'operazione dal counsel Alban Zaimaj e dall'associate Clementina Bastianutti, per gli aspetti antitrust dal partner Silvia D'Alberti e dall'associate Anna Lizzi, per le attività di due diligence dal counsel Nicola Martegani e dagli associate Clara Balboni e Giuseppe Accogli e per gli aspetti lavorativi dagli associate Francesco D'Avanzo e Ilaria Giovanelli.

Gitti and Partners, con i soci Vincenzo Giannantonio e Giacomo Pansolli, insieme a Giulia Fossati Zunino, Giovanna Vecchio e Veronica Verdini, per gli aspetti corporate, e Domenico Patruno, per gli aspetti banking, ha assistito i venditori (Neuberger Berman, per conto del fondo Atlante Private Equity; il "Fondo Agroalimentare Italiano I", gestito da Unigrains Developement; Simone Romagna, tramite il veicolo FIS; e Intesa Sanpaolo) nella cessione del gruppo Trasporti Romagna e nel reinvestimento, da parte del socio e amministratore delegato Simone Romagna, nella nuova compagine sociale.

Le banche finanziatrici sono state assistite dallo studio legale White & Case, con un team che ha incluso i partner Iacopo Canino e Bianca Caruso, insieme agli associate Stefano Bellani e Elvira Ricotta.

## **Chiomenti e Giovanardi nel risanamento di Mediterranea di Navigazione**

06/12/2022 - Mediterranea di Navigazione ha concluso, con il supporto dei creditori finanziari (assistiti da Giovanardi studio legale) e l'assistenza di Chiomenti, un accordo che prevede un rafforzamento della struttura finanziaria e patrimoniale del gruppo nell'ambito di un piano di risanamento, attestato ai sensi dell'art. 56 del Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza.

I creditori finanziari sono stati assistiti da Giovanardi con la partner Linda Morellini e il senior associate Andrea Santambrogio.

Mediterranea di Navigazione è stata assistita da Chiomenti con il partner Antonio Tavella, il senior associate Rocco Pugliese e l'associate Sofia Vittoria Lucia Caspani.

## **WFW con Navigazione Montanari nella vendita di due navi cisterna**

22/12/2022 - Watson Farley & Williams ha assistito Navigazione Montanari e Nai, società del gruppo Montanari, in relazione alle vendite delle motonavi cisterna Vallermosa e Valtamed.

Il team di WFW è stato guidato da Furio Samela (nella foto), partner responsabile del dipartimento di shipping, coadiuvato dagli associate Beatrice D'Amato e Sergio Napolitano.



## B&C e Pirola nell'acquisizione di Aldo Ferrari Trasporti da parte di G&A

11/1/2023 - G&A, società controllata dal gruppo AutospedG (gruppo Gavio) e partecipata dalla famiglia Agogliati, ha finalizzato l'accordo per l'acquisizione della maggioranza del capitale di Aldo Ferrari Trasporti - FA Chemical Logistic, azienda lodigiana che opera nel campo della logistica per trasporti di prodotti chimici, petrolchimici e dei rifiuti industriali.

G&A è stata assistita dall'ufficio legale interno guidato da Sara Merlo, nonché da B&C Legal e B&C Tax, con un team formato da Maria Adele De Luca e da Marco Brocca per gli aspetti legali dell'operazione e dal Dott. Arcangelo Agogliati per gli aspetti fiscali.

I soci di Ferrari Aldo Trasporti sono stati assistiti da Pirola Pennuto Zei & Associati per tutti gli aspetti legali e fiscali connessi all'operazione, con un team della practice M&A composto dal lead partner Massimo Di Terlizzi e dall'associate partner Clarissa Galli.

## Castaldi e Pirola Pennuto Zei nell'acquisizione di Svat

16/1/2023 - Il gruppo Stef, attivo nella logistica alimentare a temperatura controllata, ha acquisito la residua partecipazione del 51% del gruppo Svat attivo in Italia nel settore del trasporto e nella logistica agroalimentare a temperatura controllata.

CastaldiPartners ha assistito il gruppo Stef per gli aspetti legali in tutte le fasi dell'operazione con un team diretto dal partner Gaspare Dori e composto da Niccolò Ubaldini e Giulio Berrino, mentre Sarah Barutti è intervenuta per gli aspetti di diritto del lavoro.

Pirola Pennuto Zei & associati ha assistito i venditori nella negoziazione dei contratti e per tutti gli aspetti legali e fiscali, con un team guidato dal partner Yuri Zugolaro, coadiuvato dai senior associate Daniela Gobbo, Lorenzo Destro e Davide Rubino. Pirola Corporate Finance ha agito nel ruolo di advisor del gruppo Svat con un team guidato dal partner Mario Morazzoni, coadiuvato dalla director Paola Montrucchio.

## PwC TLS vince per Visemar su Irap e Registro Navale Internazionale

17/1/2023 - Visemar Trasporti, assistita da un collegio difensivo composto da PwC TLS, con l'of counsel Giulio Andreani, e da Gaetano Chianura, Gianluigi Domeneghetti e Lorena Prevedel, ha vinto dinanzi alla Corte di Giustizia di II grado del Veneto un contenzioso avente ad oggetto la tassazione ai fini Irap delle plusvalenze da cessione di navi iscritte nel Registro Internazionale, un caso pilota per il settore.

## De Berti Jacchia con Sogemar per la cessione 10% di Rail Hub Milano

23/1/2023 - De Berti Jacchia, con un team formato dal partner Tiziana Zona (per gli aspetti fiscali) e dagli avvocati Rachele Maggi e Giuseppina Zoccali (per gli aspetti legali) ha assistito il gruppo Contship e in particolare la controllata Sogemar in una articolata operazione che ha comportato tra l'altro l'acquisto del 10% del capitale sociale di RHM S.p.A. - società del gruppo Contship con sede a Melzo (MI) - a Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & CO Kg.

# ALOCIN



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

 **SHIPPING**  
ITALY.IT

 **AIRCARGOITALY**

 **SUPPLYCHAINITALY**

 **SUPER YACHT**  
24

UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66  
16149 Genova P.I./C.F. 02499470991  
info@alocinmedia.it  
www.alocinmedia.it

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo  
Cell: + 39 334 7889863  
redazione@alocinmedia.it  
capuzzo.nicola@gmail.com

PUBBLICITÀ

Cell: +39 350 0716304  
marketing@alocinmedia.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