

TRANSPORT LEGAL

DIRETTORE RESPONSABILE
NICOLA CAPUZZO

FEBBRAIO 2024



TRANSPORT LEGAL

Indice

- “War Risks” nell’attuale contesto geopolitico pag. 3
Studio legale LCA
- Le responsabilità solidali nell’ambito degli appalti di servizi in ambito logistico pag. 4
Studio legale Margiotta & Partners
- Vendita internazionale EXW e procedure di *export control* pag. 7
Legalassociati Verona
- I contratti di utilizzazione della nave: l’affascinante mondo dello shipping e della geopolitica pag. 10
Studio legale Wegal
- Il trasporto via mare delle batterie al litio nella transizione alla mobilità elettrica pag. 11
Studio legale Mordiglia
- La riforma del codice doganale europeo e il CBAM pag. 13
Studio legale Armella & Associati
- Novità della riforma Cartabia sulle misure cautelari nel procedimento arbitrale e che potrebbero riguardare anche il sequestro di navi pag. 16
PG Legal
- AFFARI & LEGALI pag. 18

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.



“War Risks” nell’attuale contesto geopolitico

Nel mese di dicembre si è registrata un'ondata di attacchi nel Golfo di Aden attribuiti alle milizie Houthi operanti in Yemen. La scelta di molte compagnie di non transitare per il Canale di Suez aggiunge circa 3.000 miglia nautiche con notevoli implicazioni logistiche e, soprattutto, finanziarie. Non stupisce, allora, che la recente escalation abbia fatto riaccendere i riflettori sulle *war risks clauses*. Per i *charter parties* diversi *P&I Club* raccomandano ai propri *Members* di inserire nei contratti di noleggio la *BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013)* ovvero la *BIMCO War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013)*. Le due clausole definiscono i “War Risks” attraverso un elenco di rischi tipici che, per quanto non tassativo, appare completo e comprende gli atti militari, paramilitari, terroristici o di pirateria da chiunque perpetrati. Se la definizione “War Risks” è comune, le due clausole prevedono rimedi e facoltà differenti per gli *Owners* sulla base della diversa logica operativa tra *time* e *voyage charter*. Quale è il minimo comune denominatore? Gli *Owners* possono, previa *notice*, scaricare in diverso *safe port* indicato dal *Charterer* entro le 48 ore successive o, in difetto, scelto dagli *Owners* stessi ed hanno diritto al rimborso di diversi costi (e.g.: *AWRP*, spese di scaricazione, nolo supplementare etc.). Nei *voyage charter* si ha diritto al nolo supplementare se la distanza percorsa supera le 100 miglia. Inoltre, sono riconosciute alla “nave” varie “*liberties*” tra cui quella di conformarsi ad ordini impartiti da entità o gruppi “*acting with the power to compel compliance with their orders and directions*”. Da notare che le azioni (o omissioni) degli *Owners* adottate in conformità alle *war risks clauses* non costituiscono *deviation* e sono assistite dalla manleva dei *Charterers* per eventuali reclami da parte degli interessati al carico. Per quanto riguarda le *Liner B/L* occorrerà prestare attenzione alle c.d. “*Matter affecting performance clauses*” che riconoscono ampie libertà ai vettori nella gestione del carico financo all’abbandono del viaggio. Per stabilire se la nave sia esposta o meno ad un rischio guerra e per valutare se la decisione del comandante o degli *Owners* sia stata “*reasonable*”, le Corti inglesi utilizzano il test della “*real likelihood*”, ossia la sussistenza di una reale probabilità “*based on evidence rather than speculation*”. Dunque, l’esistenza o meno del rischio guerra dovrà essere determinata caso per caso. ■



Avv. Davide Magnolia



Avv. Carlo Solari

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

Le responsabilità solidali nell'ambito degli appalti di servizi in ambito logistico

La recente cronaca giudiziaria ha più volte portato all'attenzione dei soggetti operanti nell'ambito del settore della logistica i rischi che possono derivare dal ricorso alle attività di movimentazione merci gestite da soggetti terzi in regime di appalto.

La tendenza primaria per le aziende è infatti quella di ricorrere all'ausilio di soggetti professionali esterni cui demandare le attività tipiche della gestione di un magazzino, dal carico e scarico dei mezzi, al picking, alla movimentazione, al confezionamento e all'approntamento degli ordini: del resto il settore logistico ha subito nel corso dei tempi più recenti una serie di trasformazioni di metodo e contenuti, di cui la terzizzazione è elemento essenziale.

Operando la scelta dell'outsourcing, scopo delle società è quello di ottimizzare ogni ambito della propria filiera produttiva, riducendo le tempistiche e, di converso, aumentando i margini di guadagno.

In linea generale fattore rilevante di vantaggio da ascrivere al processo di terzizzazione è l'assenza di capitali investiti in immobili, impianti, strutture e personale.

In questo modo si rende un costo fisso totalmente variabile, cioè l'impresa paga un servizio limitatamente a ciò che viene realmente utilizzato, e destinando in tal modo risorse maggiori al proprio core business.

Diventa pertanto sempre più importante l'integrazione tra la strategia aziendale e la strategia logistica, in modo che dalla loro interazione scaturisca un vantaggio competitivo per l'impresa.

Non a caso il contratto di logistica, che è rimasto per lungo tempo un contratto atipico, ha trovato il suo ingresso nel codice civile nel 2022 con l'introduzione dell'articolo 1677 bis, a riprova dell'interesse che il legislatore vi ha riposto.

Per quanto codificato, tale figura negoziale, così come del resto precisato anche dall'Interpello del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali n.1/2022, configura comunque un'ipotesi di contratto di appalto di servizi, e come tale lo stesso va assoggettato alla relativa disciplina speciale. Ed ecco allora trovare piena applicazione a questi rapporti l'art. 29, comma II del D.Lgs. 276/2003



Avv. Germano Margiotta

il quale dispone che, in caso di appalto di opere o di servizi, il committente imprenditore o datore di lavoro è obbligato in solido con l'appaltatore, nonché con ciascuno degli eventuali subappaltatori entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto, a corrispondere i compensi spettanti da contratto, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi dovuti in relazione al periodo di esecuzione del contratto di appalto, ad esclusione delle sanzioni civili di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Merita poi di essere sottolineato come la senten-

za della Corte di Cassazione n.8662 del 28 marzo 2019 (seguita poi da altre successive sentenze, quali le n.13650 e n.18004 del 2019) abbia esteso tale termine a favore degli enti interessati (es. Inps o Inail) rispettivamente alla durata di 5 o 10 anni sulla base della distinzione della tipologia di contribuzioni di previdenza e di assistenza sociale obbligatoria, come prescritto dall'articolo 3, comma 9 della legge n.335/1995, con ciò dilatando in modo significativo sotto l'aspetto temporale l'esposizione del committente ad eventuali chiamate in solido.

Con riguardo alle responsabilità solidali in materia fiscale e tributaria, si rammenta poi l'applicabilità al contratto di logistica, laddove ne ricorrano i requisiti, anche dell'art. 17 bis del D.Lgs.241/1997 inerente i c.d. "appalti endoaziendali", che ha introdotto a far data dal 2020 l'obbligo di controllo da parte del committente sul corretto svolgimento delle prestazioni e sul versamento delle ritenute operate dall'impresa appaltatrice affidataria e dalle imprese subappaltatrici ai lavoratori impiegati nell'ambito di appalti e subappalti.

Il quadro sin qui delineato, che già di per sé inevitabilmente raccomanda alcune doverose attenzioni nella gestione del vincolo negoziale, si complica ancor più laddove si consideri che, in un numero sempre crescente di casi, nel settore sia stata contestata al committente e agli appaltatori l'illegittimità e la non genuinità del contratto di appalto, con la conseguente configurazione di un'ipotesi di somministrazione illecita di manodopera, con insorgenza di responsabilità di natura penale in capo alle persone fisiche ritenute responsabili e di responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001 in capo alle società coinvolte.

L'ipotesi che viene formulata è quella di somministrazione illecita di manodopera attraverso la stipula di contratti fittizi e l'emissione di fatture per operazioni inesistenti. In altri termini, viene contestata la genuinità (e la legittimità) degli appalti, con la conseguenza che il mancato versamento dell'Iva o dei contributi previdenziali dei lavoratori rende la committenza spesso esposta anche per responsabilità parapenale ex D.Lgs.231/2001 e destinataria di provvedimenti cautelari quali sequestri e/o commissariamento giudiziale, oltre all'ovvio coinvolgimento sotto l'aspetto di natura penale per i soggetti ritenuti direttamente responsabili. L'accusa rivolta alla committenza è quella di rivolgersi a consorzi e cooperative per gestire i flussi di manodopera, al fine di eludere il fisco ed evadere il versamento

dei contributi previdenziali.

In base alla tesi accusatoria, pertanto, la mancanza di legittimità del contratto di appalto rende conseguentemente illegittimo il recupero del costo dell'Iva esposta nelle fatture dell'appaltatore da parte della committente.

In tali casi, la stessa immagine dell'azienda colpita da provvedimenti interdittivi subisce un pregiudizio che spesso rischia di avere pesanti ripercussioni sull'ambito commerciale.

Come agevole constatare, pertanto, il tema derivante dalle responsabilità potenzialmente insorgenti dall'utilizzo dei contratti di appalto è altamente sensibile ed impattante in considerazione delle possibili ricadute che può comportare sui soggetti coinvolti, e va dunque gestito con massima attenzione e delicatezza.

Innanzitutto la scelta di un contraente serio e professionale e la stesura di un contratto validamente redatto e contenente opportune clausole di salvaguardia si pongono quali requisiti necessari e imprescindibili; diviene poi fondamentale il corretto e costante monitoraggio, nel corso del rapporto, del rispetto da parte del soggetto appaltatore dei propri oneri verso i lavoratori applicati all'appalto.

Anche il ricorso ad apposite procedure di controllo e confronto periodico con l'operatore, finalizzate alla verifica del rispetto dell'adempimento degli oneri retributivi e contributivi anche da parte degli eventuali subappaltatori, pare imprescindibile.

Per le società dotate di Modello di gestione e controllo ex D.lgs. 231/2001 o per quelle che si trovassero ad adottarlo per una miglior tutela e protezione del loro patrimonio, la relativa mappatura del rischio dovrà altresì tenere in debita considerazione tali aspetti in modo da intercettare e interrompere per tempo eventuali condotte anche solo potenzialmente pericolose, sotto l'aspetto patrimoniale, operativo e reputazionale. ■

**STUDIO LEGALE
MARGIOTTA & PARTNERS**

Milano - Roma - Bari

T. +39 02 58300672

Follow us on LinkedIn

segreteria@margiottalegal.it

www.margiottalegal.it

Scopri il calendario dei nostri Eventi 2024

Tre Business Meeting, altrettanti Forum, più altre manifestazioni sportive a scopo benefico sono alcuni degli appuntamenti in programma. Dopo l'ottimo successo riscosso nel 2023 dai primi eventi congressuali e sportivi organizzati da SHIPPING ITALY e dalle altre testate giornalistiche del gruppo Alocin Media, il prossimo anno sarà ancora più ricco di momenti di networking, di approfondimento e di confronto per gli addetti ai lavori del mondo shipping, trasporti, logistica e nautica. Stay tuned! Nelle prossime settimane definizione di location e agende.



8 MARZO – BERGAMO

Forum di AIR CARGO ITALY: “Nuovi player e nuove opportunità nel cargo aereo in Italia”

Il cargo aereo italiano tornerà a confrontarsi su stato dell'arte e opportunità future. Fra i partecipanti: compagnie aeree, handler aeroportuali, spedizionieri, caricatori, fornitori di servizi, aeroporti.



23 APRILE – GENOVA

Forum di SUPER YACHT 24: “Il meglio del made in Italy a confronto”

Tavola rotonda e business meeting fra comandanti, cantieri, fornitori e stakeholder del comparto super yacht.



24 MAGGIO – NAPOLI

Business meeting di SHIPPING ITALY:

“Navi e terminal traghetti: rinnovamento all’orizzonte”

Ampio confronto B2B con tavole rotonde fra armatori, terminal portuali, cantieri e fornitori del settore traghetti e navi ro-ro.



14 GIUGNO – GENOVA

MARE, FINANZA E ASSICURAZIONI

Evento di SHIPPING ITALY in collaborazione con SUPER YACHT 24

Il 1° evento congressuale e di networking dedicato alla finanza e alle assicurazioni nel mondo dello shipping e della grande nautica. Un confronto fra aziende, banche, fondi, assicurazioni, advisor, società di servizi, broker.



31 AGOSTO-8 SETTEMBRE – GENOVA

SHIPPING ITALY TENNIS TOURNAMENT

2° Torneo di tennis dedicato agli addetti ai lavori che operano nel business della blue economy (shipping, nautica, ecc.).

Si svolgerà in parallelo al torneo professionistico Aon Open Challenger 2024.

OTTOBRE

BREAK BULK ITALY

Business meeting di SHIPPING ITALY in collaborazione con SUPPLY CHAIN ITALY

Nuovo format congressuale dedicato alle aziende e ai professionisti attivi nel segmento break bulk e project cargo dello shipping. Parteciperanno caricatori, spedizionieri, terminal portuali, trasportatori, vettori marittimi, consulenti tecnici, società di servizi.



Le adesioni degli sponsor agli eventi 2024 sono già iniziate! Per maggiori informazioni e richieste di sponsorship potete scrivere a segreteria@alocinmedia.it o telefonare allo 010 970 30 71

Vendita internazionale EXW e procedure di *export control*

Nella vendita di merce destinata all'esportazione la mancanza di una procedura aziendale di *export control*, finalizzata a prevenire l'insorgenza di problemi al momento della presentazione della merce in dogana, può dar luogo ad importanti criticità; in particolar modo se la vendita sia avvenuta richiamando nel contratto la condizione di resa EXW Incoterms® 2020, cioè franco fabbrica.

Dal momento dell'uscita della merce dalla fabbrica e fino al momento dell'uscita della merce dal territorio doganale dell'Unione europea vi sono ancora molti adempimenti da compiere. Alcuni di questi adempimenti sono a carico dell'esportatore, anche se spesso l'esportatore non ne è pienamente consapevole. Immaginare di liberarsi da ogni adempimento o, peggio ancora, da ogni responsabilità inserendo la clausola EXW in un contratto di vendita internazionale significa assumere un grave rischio. Così facendo, tutto quello che accade dal momento successivo alla consegna della merce al vettore, fino al completamento delle operazioni di esportazione e di uscita della merce dal territorio doganale dell'Unione europea, *sfugge al controllo del venditore che, tuttavia, ne assume ogni responsabilità anche nei confronti dell'autorità doganale.*

Le responsabilità possono avere conseguenze sul piano amministrativo o anche penale, per violazione ad esempio delle disposizioni unionali contenenti restrizioni all'esportazione, con il possibile sequestro della merce presentata per l'esportazione e successiva confisca. A cascata possono sorgere importanti responsabilità civili nei confronti del compratore per inadempimento contrattuale.

Le clausole Incoterms® 2020 sono una raccolta di regole uniformi, una sorta di codificazione privata degli usi comunemente applicati per definire i termini di resa negli scambi internazionali di merci. Sono strumenti elaborati a partire dal 1936 dalla Camera di commercio internazionale di Parigi sulla base dell'esperienza e della prassi rilevata negli scambi commerciali. Ipotizzando che al nostro contratto di vendita si applichi la legge del venditore e che questa legge sia quella italiana, le clausole Incoterms® 2020 possono essere inserite nell'accordo come



Avv. Piero Bellante



Avv. Barbara Bonafini

clausole che richiamano «usi contrattuali» (o negoziali). Questi strumenti, se richiamati nel contratto, disciplinano unicamente il passaggio del rischio dal venditore al compratore e possono riguardare anche adempimenti accessori

come ad esempio la distribuzione tra le parti degli oneri relativi all'espletamento delle pratiche amministrative necessarie per l'esportazione della merce.

Secondo la versione attuale della clausola EXW, «spetta al compratore, se del caso, espletare, sostenendone le spese, tutte le formalità relative allo sdoganamento all'esportazione» tra cui, ad esempio, l'ottenimento delle licenze di esportazione. La prospettiva dell'ordinamento doganale dell'Unione europea, invece, è diametralmente opposta: la definizione di «esportatore» è contenuta nell'art. 1, punto 19, del regolamento delegato (UE) n. 2446/2015, che contiene alcune disposizioni di attuazione del Codice doganale dell'Unione (reg (UE) n 952/2013, CDU 2013). L'art. 1 sopra citato definisce esportatore «qualsiasi persona stabilita nel territorio doganale dell'Unione che è parte del contratto in virtù del quale le merci devono uscire da tale territorio doganale». Nella definizione di esportatore, ai fini doganali, rientra dunque a pieno titolo anche il venditore che si sia avvalso della clausola EXW.

Se, dunque, per dichiarazione in dogana si deve intendere l'atto «con il quale una persona manifesta, nelle forme e modalità prescritte, la volontà di vincolare le merci a un determinato regime doganale» (art. 5, punto 12, CDU 2013), come avviene nel caso di esportazione, tutti gli oneri connessi all'esportazione di merci ricadono sul venditore/esportatore, anche in presenza di clausola EXW che, normalmente, non li prevede.

È il *venditore* che, in base alle customs rules, è tenuto ad osservare tutti gli obblighi inerenti alla predisposizione della documentazione da presentare a corredo della dichiarazione, per richiedere l'ammissione della merce al regime doganale di esportazione. Se l'operazione commerciale subisce un blocco imprevisto durante la fase dei controlli doganali (blocco evitabile da parte dell'esportatore usando l'ordinaria diligenza), il venditore può trovarsi a rispondere civilmente nei confronti del compratore per inesatto o ritardato adempimento nell'esecuzione del contratto. La responsabilità potrà riguardare anche eventuali danni per perdita e mancato guadagno che il blocco può arrecare al compratore e che saranno risarcibili in base alla legge che risulterà concretamente applicabile al contratto. Un sequestro penale, ad esempio, può comportare mesi di *impasse* prima di risolversi, durante i quali la merce è sottratta alla disponibilità delle parti con significativi costi di stoc-



caggio che dovranno gravare necessariamente sul venditore/esportatore.

Ipotizzando che al contratto di vendita si debba applicare la legge italiana, «il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile», secondo il principio generale di cui all'art. 1218 c.c.; ed è ben difficile che si possa invocare la causa non imputabile per non aver verificato l'esistenza di normative speciali in materia, ad esempio, di restrizioni all'esportazione. La mancanza delle prescritte autorizzazioni all'esportazione può di fatto rendere incommerciabile il bene oggetto del contratto di compravendita.

I doveri di diligenza e di buona fede nell'esecuzione del contratto, tuttavia, impongono al venditore di non trascurare gli interessi del compratore (nel caso di specie, l'interesse a conseguire nei tempi previsti e comunque ragionevoli l'oggetto del contratto di compravendita). Disinteressarsi dei regimi autorizzativi o delle limitazioni o divieti che possono eventualmente sussistere per l'esportazione di beni significa inoltre affrontare il rischio di subirne anche le sanzioni, penali o amministrative, poiché è noto che l'ignoranza della legge non scusa se non in casi del tutto eccezionali.

Altra cosa è, invece, poter invocare la causa di forza maggiore nel caso di restrizioni o embar-

ghi sopravvenuti *successivamente* alla stipula del contratto, laddove ne ricorrano i presupposti. La causa di forza maggiore, tuttavia, non è regolata nello stesso modo in tutti gli ordinamenti; vi sono importanti differenze, ad esempio, tra gli ordinamenti di *civil law*, come quelli italiano o francese che sostanzialmente la prevedono, ed i paesi di *common law*, come quelli anglosassoni, dove invece non è disciplinata. Sarà in primo luogo necessario verificare se nel contratto siano state inserite clausole che vi facciano riferimento e, nel caso affermativo, verificarne l'adeguatezza. Se le clausole non sono presenti, occorrerà verificare quale sia la legge applicabile al contratto. Per i paesi che hanno ratificato la Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti di compravendita internazionale di

merci, adottata a Vienna l'11.4.1980, e nel caso in cui questa risulti applicabile al contratto, l'art. 79 di questa Convenzione indica quali siano i presupposti perché sia invocabile l'esimente della forza maggiore. ■

LEGALASSOCIATI VERONA**Customs compliance lawyers**

VERONA - Via Oglio, 6

T. +39 045 8035957

verona@legalassociati.com

www.bellantelalumia.it

www.legalassociati.com

SE VUOI PARTECIPARE ED ESSERE PRESENTE IN UNO O PIÙ INSERTI SPECIALI PROGRAMMATI NEL CORSO DEL 2024

SCRIVI A MARKETING@ALOCINMEDIA.IT
PER INFO SU DATE DI PUBBLICAZIONE
E MODALITÀ DI ADESIONE



I contratti di utilizzazione della nave: l'affascinante mondo dello shipping e della geopolitica

L'attuale scenario geopolitico ed il mondo dello shipping impongono alcune interessanti riflessioni sulle incidenze contrattuali nell'ambito dei contratti di utilizzazione delle navi. Considerata la situazione di instabilità nel Mar Rosso meridionale e nel Golfo di Aden, gli attacchi in corso in queste regioni possono fornire possibili motivi per invocare la clausola VOYWAR 2013 o CONWARTIME 2013. Tuttavia, la decisione di rifiutare di procedere o di cambiare rotta in base a queste due clausole deve essere sottoposta al vaglio legale. In particolare, secondo il diritto inglese, tale decisione non solo deve essere presa in buona fede, ma deve anche essere "oggettivamente ragionevole". Tale concetto è stato sviluppato dalla giurisprudenza inglese e rafforza il principio in base al quale gli Armatori devono fare "tutte le indagini necessarie" prima di decidere una linea d'azione come il rifiuto di procedere.

Sebbene queste clausole forniscano un mezzo per dare priorità alla sicurezza, invocarle potrebbe comportare implicazioni finanziarie per i noleggiatori. Ad esempio, invocare la clausola VOYWAR 2013 può comportare spese di nolo aggiuntive. Analogamente, il ricorso alla clausola CONWARTIME 2013 può comportare giorni di noleggio in più e un aumento dei costi del carburante per i noleggiatori a tempo. In entrambi gli scenari, la clausola può avere un impatto anche sui detentori delle polizze di carico.

In pratica, la possibilità per un armatore di rifiutarsi di procedere su una determinata rotta in base a queste clausole dipenderà dalle specificità del contratto e dalla situazione del viaggio e della nave in questione. Si tratta di una valutazione che deve essere fatta con attenzione tenendo conto di tutti gli aspetti. Date le circostanze nel Mar Rosso meridionale e nel Golfo di Aden, è fondamentale considerare anche la misura in cui la nave soddisfa i "criteri" definiti dagli Houthi rispetto a quello che viene considerato dagli Houthi stessi come target e cioè tutte le navi provenienti o dirette in Israele, e tutte le navi con legami con Israele o con cittadini israeliani, saranno considerate un potenziale bersaglio. Se da un lato questo aumenta significativamente i rischi per le navi che rientrano in



Adv. Enrico Molisani

questi criteri, dall'altro i rischi per le navi che non rientrano in questi criteri sono limitati al rischio di danni collaterali che però, visti i recenti sviluppi, sono di assoluto impatto nei termini dei principi della sicurezza nella navigazione. La situazione è in ogni caso volatile e può cambiare rapidamente. In sostanza, le complessità ed i rischi insiti nell'industria marittima, in particolare per le navi che navigano in aree ad alto rischio come il Mar Rosso meridionale e il Golfo di Aden, evidenziano l'importanza fondamentale delle clausole VOYWAR 2013 e CONWARTIME 2013. Queste clausole sono strumenti importanti per gli armatori, in quanto consentono loro di dare priorità alla sicurezza in situazioni ostili e belliche. Tuttavia, tutte le parti coinvolte devono comprendere appieno le potenziali implicazioni finanziarie che possono derivare dall'invocazione di queste clausole ponendo in essere una attenta analisi affinché lo strumento contrattuale non diventi oggetto di contenzioso talvolta inutile e speculativo. ■

STUDIO LEGALE WEGAL

GENOVA Viale Padre Santo 5/8 - 16122 - Genova

T +39 010 3078037

enrico.molisani@wegal.com

Il trasporto via mare delle batterie al litio nella transizione alla mobilità elettrica

I fatti di cronaca del 2023, e di queste prime settimane del 2024, evidenziano l'incremento di sinistri marittimi legati al trasporto di batterie agli ioni di litio, in particolare quando queste facciano parte di veicoli elettrici.

Durante il trasporto delle batterie, o di beni da queste alimentati, in più occasioni si sono verificati incendi che hanno causato ingenti danni alle navi sulle quali erano caricate, ponendo, tra l'altro, problematiche di possibili responsabilità dello shipper e/o del produttore.

Il grande rischio rappresentato dalle batterie agli ioni di litio consiste nel thermal runaway, fenomeno causato da una molteplicità di fattori scatenanti, quali deformazione meccanica, surriscaldamento o sovraccarico, che ingenerano una reazione a catena in grado di autoalimentarsi e di determinare un forte aumento di temperatura che, in alcuni casi, può anche portare all'esplosione della batteria stessa.

Ad oggi, le batterie agli ioni di litio, ed i beni da queste alimentati, sono classificati "Class 9" in base alle UN Model Regulations ed al IMDG Code, ovvero al livello più basso e, previa dichiarazione conforme ai regolamenti di cui sopra, possono essere stivate sopra e sottocoperta e insieme ad altre merci pericolose.

Assumono quindi particolare rilevanza i possibili profili di responsabilità del caricatore sul quale, ai sensi delle principali normative nazionali ed internazionali, gravano obblighi informativi riguardo i beni consegnati al vettore.

A tal proposito, una recente pronuncia della Court of Appeal americana ha riconosciuto la responsabilità del caricatore in un caso di incendio causato dall'auto-polimerizzazione di un prodotto chimico che era stato correttamente dichiarato ma che, nei giorni precedenti l'imbarco, era stato lasciato in banchina esposto al calore solare senza che tale circostanza venisse comunicata al vettore.

La sentenza evidenzia come l'obbligo informativo a carico dello shipper non si esaurisca con le dichiarazioni effettuate ai sensi delle norme sopra citate, ma permanga fino a quando il bene non viene preso in carico dal vettore.

In attesa che l'IMO, come già preannunciato,



Avv. Stefano Romano

adotti nuove specifiche regole per il trasporto di batterie al litio, lo shipper si può tutelare da eventuali responsabilità implementando ed assicurando un continuo flusso di informazioni con il vettore circa le vicende e lo stato del bene così che sia possibile valutare il rischio da questo concretamente rappresentato. ■

STUDIO LEGALE MORDIGLIA
GENOVA Via XX Settembre 14/17
T +39 010 586841
stefano.romano@mordiglia.it
www.mordiglia.it

SE VUOI PARTECIPARE ED ESSERE PRESENTE IN UNO O PIÙ INSERTI SPECIALI PROGRAMMATI NEL CORSO DEL 2024

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

Click and read

SHIPPING ITALY
UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

AIRCARGO ITALY
IL MEGLIO DEL CARGO AEREO ITALIANO NEL 2021

UN ANNO DI AIR CARGO ITALY

PROJECT CARGO ITALY

WWW.ALOCINMEDIA.IT

SUPER YACHT
IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY

È ONLINE LO SPECIALE "TRAGHETTI E CROCIERE"

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

SHIPPINGITALY.IT AIRCARGOITALY SUPPLYCHAINITALY

GLI SPECIALI DEL 2024:

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
PER INFO SU DATE DI PUBBLICAZIONE E MODALITÀ DI ADESIONE

La riforma del codice doganale europeo e il CBAM

La Commissione europea ha presentato un ampio e radicale progetto di riforma della normativa doganale, che prevede l'integrale superamento delle regole contenute nel Codice doganale dell'Unione, (Regolamento UE 9 ottobre 2013, n. 952). Si tratta di una proposta estesa e ambiziosa, frutto di molti approfondimenti e studi che si sono succeduti negli ultimi anni.

Tra le principali novità, un ruolo centrale è riservato alla nuova figura dell'operatore "Trust and Check", a cui sono dedicati notevoli semplificazioni e vantaggi nei rapporti con la Dogana. Secondo le stime della Commissione europea, i soggetti Trust and Check rappresenteranno l'80% dei traffici internazionali. Un dato significativo, volto a rafforzare i vantaggi e il ruolo dell'attuale figura dell'Operatore economico autorizzato (AEO).

Il tema dell'operatore Trust and Check pone al centro la capacità delle imprese di operare in mercati internazionali, anche attraverso professionalità, all'interno dell'azienda, che conoscono gli elementi fondamentali del diritto doganale. In questo contesto, il ruolo del rappresentante doganale potrebbe subire drastici cambiamenti. Attualmente i rappresentanti doganali certificati AEO contribuiscono a una catena logistica certificata AEO sia quando operano in rappresentanza diretta che mediante rappresentanza indiretta. La riforma dell'articolo 27 del Codice doganale dispone che il rappresentante doganale potrà agire in rappresentanza diretta soltanto nel caso in cui l'azienda sia in possesso di un'autorizzazione Trust and Check. Diversamente, il rappresentante doganale Trust and Check sarà riconosciuto come tale solo se opera in qualità di rappresentante indiretto. Le associazioni di categoria, anche a livello europeo, hanno contestato questo aspetto della riforma e auspicato un totale cambiamento di prospettiva sul punto.

L'obbligo di agire in qualità di rappresentante indiretto comporterebbe significative conseguenze, in termini di responsabilità. Il rappresentante Trust & Check dovrà farsi carico, infatti, della correttezza dell'operazione doganale, assumendo la responsabilità in ordine ai dazi e alle sanzioni applicabili in caso di contestazione. Si tratta di un'attività molto rischiosa, considerato che le aziende sono chiama-



Avvocato Sara Armella



Avvocato Massimo Monosi

te ad applicare 370 diverse normative europee, in settori come il commercio, l'industria, la sicurezza, la salute, l'ambiente: aspetti su cui il rappresentante doganale non ha alcun controllo.

Altra previsione molto criticata della riforma doganale interessa l'istituto della custodia temporanea. Tale istituto è applicabile alle merci non unionali che si trovano sotto vigilanza doganale, dal momento in cui il trasportatore ne notifica l'arrivo, sino al momento in cui sono vincolate a un regime doganale. La custodia temporanea consente,

infatti, di far sostare la merce sul territorio unionale, nell'attesa che giunga alla sua destinazione finale. Con la riforma del Codice, il termine per la custodia temporanea si ridurrà da novanta a soli tre giorni. Una modifica, quella prospettata dalla Commissione europea, che sta allarmando gli operatori.

Condividendo le preoccupazioni espresse dalle associazioni portuali, ESPO (associazione delle autorità portuali europee) si è espressa in merito alla riduzione del periodo di custodia temporanea, prevista dalla riforma della Commissione europea. Pur condividendo l'obiettivo di migliorare l'efficienza delle procedure doganali nei porti, l'associazione europea ha espresso le proprie preoccupazioni rispetto alla drastica riduzione del periodo di stoccaggio temporaneo. Un periodo così ridotto non consentirebbe, infatti, di assicurare la fluidità dei flussi di merci che transitano attraverso i porti, soprattutto nel caso in cui i soggetti coinvolti nella catena logistica non forniscano in modo tempestivo i dati necessari per vincolare le merci a un regime doganale. La custodia temporanea è fondamentale anche nei casi di trasbordo.

La proposta di riforma prevede, inoltre, un nuovo regime per l'e-commerce, finalizzato a contrastare una diffusa evasione dei dazi e dei controlli riscontrata nel settore. Nello specifico, l'obiettivo è introdurre un nuovo sistema di calcolo dei dazi doganali per le merci di basso valore più comunemente acquistate al di fuori dell'Ue. Lo scopo è quello di eliminare il trattamento di favore in base al quale le merci di valore inferiore a 150 euro sono esenti da dazi doganali. Viene, inoltre, attribuito alle piattaforme online l'onere di garantire il pagamento dei dazi doganali e dell'Iva al momento dell'acquisto.

Nel quadro del progetto di riforma si inserisce anche l'istituzione di un'unica autorità doganale europea, con l'obiettivo di creare una vera unione doganale e di superare la frammentazione attuale, che assegna a 27 differenti autorità doganali l'applicazione delle regole comuni. Nello specifico, l'idea è quella di affidare a un'autorità comune la guida delle amministrazioni doganali nei vari Paesi, al fine di garantire un efficace coordinamento nell'applicazione della normativa unionale.

La necessità di semplificare i processi doganali e di migliorare i controlli ha condotto, inoltre, all'ideazione di un centro doganale digitale europeo, l'"*Eu customs data hub*", per mezzo del quale gli operatori potranno registrare tutte le informazioni sui loro prodotti una sola volta attraverso un unico centro doganale, senza interagire, per ciascuna spedizione, con uno dei 111 sistemi informatici na-

zionali attualmente in funzione. Attraverso l'EU Customs Data Hub, le autorità doganali avranno a disposizione, in un unico ambiente, tutti i dati relativi alla circolazione delle merci.

Il nuovo centro doganale digitale europeo consentirà, pertanto, di ridurre il c.d. fenomeno di un'Europa a due velocità, con Paesi più attenti e altri meno coinvolti nella prevenzione dei rischi di violazione degli interessi collettivi. Questo aspetto della riforma tiene conto della necessità di assicurare un livello omogeneo di controlli, in considerazione della concorrenza doganale venutasi a creare tra i porti del nord Europa e quelli italiani.

Il progetto di riforma non è, tuttavia, finalizzato al raggiungimento di un coordinamento sul solo versante dei controlli e delle operazioni doganali. L'obiettivo è anche quello di incentivare l'armonizzazione della disciplina sulle infrazioni e delle sanzioni minime a livello UE, prevedendo un nucleo minimo comune di atti o omissioni che costituiscono infrazioni doganali e sanzioni non penali che riguardano più di uno Stato membro.

L'Unione europea è intervenuta anche sul fronte della tutela ambientale. Negli ultimi anni è stata, infatti, adottata una politica finalizzata alla lotta ai cambiamenti climatici e alla protezione dell'ambiente. In particolare, l'obiettivo individuato dall'UE è quello di ridurre, entro il 2030, i gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli degli anni '90, anche attraverso il sistema EU ETS. In tale ambito, rientrano il CBAM, la plastic tax e le norme sulla deforestazione.

In particolare, il Regolamento UE 10 maggio 2023, n. 956 ha introdotto il CBAM, un tributo ambientale che interessa diverse tipologie di prodotti importati, quali cemento, fertilizzanti, ferro, ghisa, acciaio, idrogeno, alluminio ed energia elettrica. Attraverso il CBAM, le merci provenienti da Paesi terzi scontreranno un prezzo per le loro emissioni di carbonio, paragonabile a quello sostenuto dai produttori unionali, nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissione (EU ETS).

Tale meccanismo sarà introdotto in modo graduale. È, infatti, previsto un periodo transitorio, dal 1° ottobre 2023 al 31 dicembre 2025, durante il quale gli importatori dovranno rispettare obblighi esclusivamente di *compliance* e dichiarativi, comunicando le quantità di emissioni di carbonio dei beni importati. Dal 2026, invece, sarà necessario acquistare i certificati CBAM.

Il Regolamento di esecuzione 17 maggio 2023, n. 1773 specifica il contenuto delle dichiarazioni il cui termine per il primo invio è scaduto il 31 gennaio 2024. I dichiaranti CBAM che hanno rilevato problemi tecnici nella compilazione e trasmissione

della prima relazione periodica avranno a disposizione ulteriori 30 giorni di tempo per presentare la dichiarazione.

All'interno di tali dichiarazioni, gli importatori devono indicare la tipologia di merci importate e la quantità delle emissioni di carbonio (dirette e indirette) in esse contenute. Il dichiarante deve, inoltre, comunicare se la dichiarazione è stata presentata in nome proprio o in qualità di rappresentante doganale indiretto, per conto di un soggetto stabilito al di fuori dell'Unione europea.

Un tema critico riguarda la necessità di acquisire adeguate e veritiere informazioni sui processi produttivi realizzati presso gli stabilimenti dei fornitori extra-UE e sul metodo da applicare per correlare le emissioni di gas a effetto serra prodotte dallo stabilimento alla merce importata, cercando di ottenere il grado di approssimazione minore possibile.

Si rende necessaria una due diligence sulle emissioni prodotte negli stabilimenti dei fornitori esteri, con evidenti complessità di ordine giuridico e operativo. Il legislatore europeo, infatti, ha pre-

visto una serie di obblighi dichiarativi che fanno capo all'importatore, anche se il contenuto di tale dichiarazione è nell'esclusiva disponibilità di un soggetto estero, suo fornitore, al quale è legato da una normale relazione contrattuale di compravendita. Ciò pone un tema, urgente, di aggiornamento dei documenti contrattuali di fornitura e di possibilità di verifica delle informazioni rese dall'impresa estera sul proprio sistema produttivo, onde evitare che dati errati o falsi possano tradursi in responsabilità, giuridiche ed economiche, dell'importatore europeo. ■

STUDIO LEGALE ARMELLA & ASSOCIATI

MILANO Via Torino, 15

T +39 02 78625150

GENOVA Piazza De Ferrari, 4

T +39 010 8595200

segreteria@studioarmella.com

www.studioarmella.it

SE VUOI INFO PER PARTECIPARE
ALLA PROSSIMA EDIZIONE SCRIVI A
MARKETING@ALOCINMEDIA.IT



Novità della riforma Cartabia sulle misure cautelari nel procedimento arbitrale e che potrebbero riguardare anche il sequestro di navi

La nuova disciplina dell'art. 818 c.p.c. dispone al primo comma che *“le parti, anche mediante rinvio a regolamenti arbitrali, possono attribuire agli arbitri il potere di concedere misure cautelari con la convenzione di arbitrato o con atto scritto anteriore all'instaurazione del giudizio arbitrale. La competenza cautelare attribuita agli arbitri è esclusiva”*. La norma ha, dunque, attribuito detto potere agli arbitri a condizione che vi sia una manifestazione di volontà delle parti espressa, anche in forma di rinvio a regolamenti di istituzioni arbitrali, nella convenzione o in atto separato purché anteriore all'instaurazione del procedimento.

La norma, al comma 2, preserva la competenza del giudice dello Stato fino al momento dell'accettazione dell'arbitro unico o della costituzione del collegio arbitrale stabilendo che *“prima dell'accettazione dell'arbitro unico o della costituzione del collegio arbitrale, la domanda cautelare si propone al giudice competente ai sensi dell'articolo 669-quinquies”*.

L'ampiezza dell'espressione *«potere di concedere misure cautelari»* porta a ritenere che le parti possano (espressamente o rinviando a regolamenti precostituiti) attribuire agli arbitri una potestà cautelare equivalente a quella che spetta al giudice ordinario.

Quanto, alla possibilità di provvedimenti *inaudita altera parte*, pur prendendo atto di non poche incertezze, in linea di massima può ritenersi ammissibile ed in coerenza con le regole procedurali richiamate dalla norma citata e della possibilità di assicurare un contraddittorio differito (come peraltro accade davanti ai giudici statuali) ai fini dell'adozione dei provvedimenti di conferma, modifica o revoca della misura e ferma restando altresì l'espressa previsione dell'art. 818 ter c.p.c. del reclamo ai sensi dell'art. 669terdecies la cui disciplina è ivi espressamente richiamata.

Le misure cautelari sono frequenti nelle controversie commerciali riguardanti questioni di diritto marittimo (in larga prevalenza legate rapporti scaturenti dai contratti di trasporto, di utilizza-



Avv. Rosa Abbate

zione della nave etc. etc.) e, in tema di sequestro conservativo, la specificità della materia impone di ricordare alcune cose: i) i “beni”: possono formare oggetto di espropriazione forzata e misure cautelari le navi e i galleggianti, gli aeromobili, i loro carichi e quote, le loro pertinenze e parti separabili. Non possono, invece, essere oggetto di tali procedimenti per espressa esclusione i beni quali navi da guerra, navi adibite alle linee di navigazione di preminente interesse nazionale, ai servizi pubblici di linea, le navi pronte a partire; ii) i crediti azionabili: una particolarità rilevante è costituita dalla previsione di crediti privilegiati a e dal fatto che il creditore privilegiato ha diritto di ottenere il sequestro prescindendo dall'esistenza o meno del requisito del periculum in mora del debitore per evitare l'estinzione del privilegio; iii) il sequestro di nave secondo la normativa internazionale: nella quasi totalità dei casi, in materia di sequestro con-

servativo di navi, trova applicazione la Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 che consente il sequestro in presenza (e solo in presenza) di uno dei c.d. crediti marittimi (c.d. *maritime claims*) elencati all'art. 1, derivanti dai fatti e /o eventi sub lett. a)-q) del medesimo. La Convenzione consente il sequestro indipendentemente dalla ricorrenza del *periculum in mora*; inoltre, è possibile il sequestro di una nave che non sia di proprietà del debitore quando la nave si oggetto di un contratto di locazione a scafo nudo o quando vi sia comunque una situazione di scissione fra proprietà ed esercizio e debitore si l'armatore. Ipotesi, questa, assolutamente non rara, vista la flessibilità dei contratti di utilizzazione della nave quali il noleggio e la locazione caratterizzati dalla presenza di più soggetti titolari di diritti sulla nave (proprietà, godimento, etc). Le suddette osservazioni evidenziano solo in minima parte gli aspetti peculiari inerenti il sequestro conservativo di nave la cui ammissibilità richiede un'indagine a "monte", tra le altre cose, sia dell'ammissibilità del credito sia del soggetto/i legittimato/i (attivo o passivo).

E' un fatto, comunque, che secondo la riforma anche tale fattispecie potrebbe rientrare nel perimetro del potere cautelare arbitrale (quantomeno, non si vedono al momento ragioni che lo escludano a priori) secondo il novellato art. 818 c.p.c, ma questa previsione - che per le ragioni di prevalente internazionalità dell'arbitrato potrebbe trovare non frequente applicazione - induce comunque a riflettere non poco al momento della redazione della convenzione arbitrale sulle modalità di conferimento del potere cautelare degli arbitri in tema di sequestro conservativo di navi valutando con molta prudenza gli aspetti peculiari della materia. ■

PG LEGAL
MILANO Via Borgospesso, 12
 mobile (+39) 380 2025938
rosa@abbatelex.it
www.pglegal.it

LEGGI LE DUE EDIZIONI PRECEDENTI!

TRANSPORT LEGAL DIRETTORE RESPONSABILE NICOLA CAPUZZO

EDIZIONE GENNAIO 2023

CLICCA SULL'IMMAGINE PER SFOGLIARE

SUPER YACHT 24 SHIPPINGITALY.IT AIRCARGOITALY SUPPLYCHAINITALY

TRANSPORT LEGAL DIRETTORE RESPONSABILE NICOLA CAPUZZO

EDIZIONE LUGLIO 2023

CLICCA SULL'IMMAGINE PER SFOGLIARE

SUPER YACHT 24 SHIPPINGITALY.IT AIRCARGOITALY SUPPLYCHAINITALY



DLA Piper e Mazars nell'acquisizione di Team Italia Marine da parte di Rolls-Royce

10/7/2023 - Rolls-Royce ha acquisito Team Italia Marine, gruppo italiano specializzato nell'integrazione di sistemi di navigazione e automazione navale per il mercato di mega e maxi-yacht.

Lo studio legale DLA Piper ha assistito Rolls-Royce con un team multidisciplinare guidato dai partner Benjamin Parameswaran e Christian Iannaccone e composto dagli avvocati Ornella Vastola, Giorgia Grande e da Fulvio Miano, per gli aspetti corporate e negoziali. Il partner Fabrizio Morelli e l'avvocato Francesca De Novellis hanno curato gli aspetti di natura giuslavoristica. Gli aspetti legati alla proprietà intellettuale sono stati seguiti dalla partner Elena Varese, dall'avvocato Valentina Mazza e da Carolina Battistella. Il partner Giulio Coraggio, l'avvocato Giordana Babini ed Enila Elezi hanno seguito gli aspetti di natura IT e Privacy. Gli aspetti di government regulation/environmental sono stati seguiti dalla partner Carmen Chierchia mentre il partner Davide Rossetti ha curato gli aspetti di litigation/export control. La partner Valentina Marengo e l'avvocato Chiara Sciaraffa hanno seguito gli aspetti real estate inerenti all'operazione. I professionisti di DLA hanno affiancato nello specifico il team M&A e il team legale interno di Rolls-Royce composti rispettivamente da Denise Kurtulus, David Sagan, Christian Glöckler e Nicola Camuffo e dagli avvocati Ben Horsley e Knut Sönnichsen.

Mazars ha assistito il gruppo Team Italia con un team guidato dal partner Massimiliano Vento e composto dagli avvocati Andrea Gambardella, Luca Battilana e dal dottor Davide Mauro, per gli aspetti legali corporate e negoziali dell'operazione, mentre gli avvocati Matteo Pollaroli e Chiara Favaloro di Mazars hanno seguito gli aspetti di natura giuslavoristica.

Giovannelli e KWM nell'acquisizione di Alisped da parte di Delmar International

17/07/2023 - Delmar International, gruppo canadese attivo nel settore della logistica e delle soluzioni per la supply chain, ha acquisito una partecipazione di maggioranza di Alisped, azienda italiana della famiglia Cerretelli specializzata in spedizioni via aerea e via mare, import export e servizi di corriere espresso e trasporto su gomma.

Delmar è stata assistita da Giovannelli e associati con un team coordinato dal partner Alessandro Giovannelli e composto dagli associate Lilia Montella, Matteo Bruni, Alessandra Gritti e Filippo Noci, per gli aspetti corporate e con un team coordinato dal partner Eugenio Romita e composto dagli associate Gianluca Sica, Lorenzo Mazzocconi e Benedetta Pimponi, per gli aspetti tax.

King & Wood Mallesons ha assistito la famiglia Cerretelli e Alisped con un team coordinato dal partner Daniele Raynaud, head of corporate, e composto dalla senior associate Elena Beccegato, dall'associate Angelo Fiorello e dai trainee Alessio Buontempo e Luca Fatigati per gli aspetti legali, mentre per gli aspetti fiscali è intervenuto Alessandro Antonio Giusti dell'omonimo studio di Prato.

Cantiere del Pardo al Gruppo Calzedonia: gli studi legali coinvolti

1/8/2023 - Il Gruppo Calzedonia e il fondo Wise Equity hanno annunciato la firma di un contratto vincolante per l'acquisizione di Cantiere del Pardo, azienda attiva nella produzione di premium yacht a vela e a motore. Con l'acquisizione di Cantiere del Pardo il Gruppo Calzedonia amplia così le sue attività nell'ambito delle eccellenze italiane.

Wise Equity è stata assistita da Simmons & Simmons per i temi legali con un team coordinato dal supervising associate Paolo Guarneri con il partner Andrea Accornero, l'associate Ida Montanaro e la trainee Carla Nuzzolo.

Spada Partners ha assistito Wise Equity per gli aspetti fiscali con un team guidato dal partner Guido Sazbon e formato da Francesco Podagrosi e Gaetano Piazzolla.

Il gruppo Calzedonia è stato assistito dallo Studio Cinti e Associati per i temi legali e da KPMG per le attività di due diligence finanziaria, contabile e fiscale.



Studio Legale Berlingieri si integra con ADVANT Nctm

7/8/2023 - Il senior partner di ADVANT Nctm, Paolo Montironi, e il senior partner dello Studio Legale Berlingieri, Giorgio Berlingieri, hanno annunciato l'integrazione dei rispettivi studi per rafforzare e consolidare la leadership nel settore del diritto marittimo.

“Unendoci allo studio Legale Berlingieri nella loro storica sede genovese di Via Roma 10”, afferma Paolo Montironi, “il nostro studio espande le proprie competenze e risorse nella capitale italiana dello shipping, da sempre simbolo e riferimento della scienza e della cultura marittima, offrendo così ai nostri clienti l'esperienza di un team di professionisti ancora più ampio”.

“Siamo particolarmente compiaciuti di questa integrazione”, commenta Giorgio Berlingieri, “poiché ci consente di affrontare le sfide della professione al passo con l'evoluzione tecnologica e la globalizzazione, permettendo ulteriori sviluppi nel solco della tradizione e dell'esperienza che ci ha sempre contraddistinto”.

L'integrazione dei due studi costituirà quindi un punto di riferimento nel diritto marittimo, rafforzando in modo importante le reciproche competenze in questo settore così come nelle materie ad esso ancillari, ivi comprese quelle assicurative e finanziarie legate allo shipping.

PwC TLS e Deloitte Legal nella partnership tra Fercam e Dachser

23/8/2023 - Fercam, società con sede a Bolzano specializzata nei servizi di trasporto merci e contract logistics, e Dachser, gruppo tedesco attivo nei servizi di logistica, hanno annunciato di aver siglato un accordo per la costituzione di una partnership per le attività di groupage e contract logistics in Italia. PwC TLS ha assistito Fercam negli aspetti legali dell'operazione con un team guidato da Davide Frau e composto da Gianluca Fiori e Alessia Ceccon.

Dachser si è avvalsa invece del supporto di Deloitte Legal, con un team cross border multidisciplinare che ha agito sotto il coordinamento di Massimo Zamorani e composto da Giuseppe Francesco Mirarchi e Stefano Merlo, che hanno supportato Dachser nella negoziazione della contrattualistica relativa all'operazione. Andrea Blasi, Simone Pedemonte e Alessandra Macchi hanno supportato il team M&A sulle tematiche inerenti al diritto dei trasporti, mentre Emiliano Russo e Giuseppe Oppedisano hanno prestato la loro assistenza sulle tematiche real estate e Stefano Miniati su quelle giuslavoristiche. Dachser ha avuto altresì il supporto di Andreas Jetgens e Marc Oliver Stock del team tedesco di Deloitte Legal.

Orrick con TX Logistik (FS Italiane) nell'acquisizione di Exploris Deutschland

29/8/2023 - Orrick ha assistito TX Logistik, società tedesca appartenente al Polo Logistica del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, su tutti i profili legali dell'acquisizione di Exploris Deutschland Holding.

Orrick ha assistito Mercitalia Logistics e TX Logistik con un team guidato dai partner Pietro Merlino (Roma), Wilhelm Nolting-Hauff e Stefan Renner (Düsseldorf) e composto da Oliver Duys, Carolin Ostendorf, Johannes Niegemann, Marco Dell'Antonia, Federico Urbani, Lars Mesenbrink, Julia Fabian, Benedikt Kamann, André Zimmermann, Marianna Karapetyan, Stefan Schultes-Schnitzlein, Patrik Marten e Robert Weinhold, delle sedi di Düsseldorf, Monaco, Milano e Roma.

Per il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dal punto di vista legale, l'operazione è stata seguita dal team intersocietario interno costituito da Maria Antonietta Giannelli, Katia Babusci e Nicolò Del Dottore (Ferrovie dello Stato Italiane), Giovanni Battista Nuzzi, Andrea Di Marzo e Marina Sonni (Mercitalia Logistics).



WFW e Turci nel finanziamento Pop Sondrio a Pimlico Shipping

12/09/2023 - Watson Farley & Williams ha assistito Banca Popolare di Sondrio nell'ambito di un'operazione di finanziamento navale in favore della società maltese Pimlico Shipping, controllata dalla società italiana Fratelli Cosulich.

Il team di Wfw, che ha assistito la banca per tutti gli aspetti connessi alla redazione e negoziazione della documentazione finanziaria di diritto italiano, è stato guidato da Furio Samela, partner e responsabile del dipartimento di diritto marittimo in Italia, coadiuvato dalla senior associate Antonella Barbarito e dall'associate Sergio Napolitano.

Per gli aspetti di diritto maltese è stato coinvolto lo studio legale Ganado Advocates con il partner Matthew Xerry.

Per Pimlico Shipping l'operazione è stata seguita da un team guidato dal partner Marco Turci coadiuvato dall'associate Lucia Pedrini dello studio legale Turci con la collaborazione di Nicholas Valentia dello studio Mamo Tev di Malta.

DLA Piper e SZA per l'integrazione verticale di Hellmann Worldwide Logistics

19/9/2023 - DLA Piper ha assistito il player della logistica Hellmann Worldwide Logistics nell'operazione di acquisizione, da parte di quest'ultima, del proprio partner italiano, Hellmann Worldwide Logistics spa. SZA studio legale ha invece assistito la parte venditrice, Coimex.

Hellmann Worldwide Logistics è stata assistita da DLA Piper con un team multidisciplinare coordinato dal country managing partner, Wolf Michael Kühne, e composto, per gli aspetti corporate, dagli avvocati Barbara Donato e Paola Grillo, per gli aspetti tax dal partner e head of tax Christian Montinari, coadiuvato da Benedetta Lunghi, Giuseppe Padula e Gabriele Savoca, per i profili employment dal partner Fabrizio Morelli e dall'avvocato Davide Maria Testa, per i profili real estate dalla partner Carmen Chierchia e dagli avvocati Nadja Zoebisch e Filippo Colonna, per gli aspetti antitrust dal partner Domenico Gullo, dall'avvocato Giulia Zammataro e da Anna Papa.

Coimex è stata assistita da SZA Studio Legale con il partner Stefano Bombelli insieme al senior associate Giacomo Mazzoleni e alla trainee Letizia Maria Sommaruga.

Il team legale interno di Hellmann Worldwide Logistics è stato guidato da Andreas Lamping, chief legal officer e head of M&A.

Logistica, Squire Patton Boggs e PwC TLS nell'acquisizione di Tramo da parte di Nippon Express

2/11/2023 - Nippon Express Group, tramite la Nippon Express Italia, ha completato l'acquisizione di Tramo Group, gruppo specializzato nel trasporto di oggetti di lusso, mobili di design e complementi d'arredo di alta gamma.

Nippon Express è stata assistita da PwC TLS - che ha coordinato un gruppo internazionale di professionisti appartenenti al Network PwC - con un team guidato da Filippo Zuchinelli (partner) e Riccardo Lonardi (director) e composto da Giulia Picasso, Laura Spazioso, Martina Cacciatore Dorigo, Giulio Della Casa, Lorenzo Piscitelli, Valeria Chiocca, Emmalisa Dori, Filippo Piana, Giorgio Bianchi, Alessia Maria Nitti e Dario Gabriele; gli aspetti di diritto del lavoro sono stati curati da Gianluigi Baroni (partner), Ivan Arrotta (director), Federica Daniele, Francesca Maria Barberi e Beatrice Anania; gli aspetti antitrust sono stati curati da Luigi Nascimbene, Federica Pannia e Chiara Berzacola. PwC TLS ha svolto anche il ruolo di advisor fiscale per la definizione della struttura dell'operazione con un team guidato da Simone Marchiò (Partner), Marco Messina (Director), Daniele Selicato e Paolo Bettinardi.

Tramo è stata assistita da Squire Patton Boggs con un team composto dai due partner Fabrizio Vismara e Ian Tully, affiancati da Francescopaolo Lauro, Gianluca Valietti, Lucilla Marzolo e, per gli aspetti di diritto del lavoro, Elsa Mora.



Chiomenti e Mainini nell'acquisizione di Frigocaserta da parte di Cube Cold Europe

14/11/2023 - Cube Cold Europe, piattaforma paneuropea di stoccaggio del freddo, controllata dal private equity I Squared Capital, ha completato con successo la sua seconda acquisizione in Italia del 2023: quella di Frigocaserta, società italiana attiva nella logistica del freddo. Chiomenti ha assistito I Squared Capital con un team multidisciplinare guidato dalla partner Elena Busson, coadiuvata dagli associate Francesco Rigo e Silvia Basilico per gli aspetti di diritto societario, e per gli aspetti di diritto amministrativo dalla counsel Elisabetta Mentasti e dagli associate Eugenio Tagliaferro e Maria Giulia Boccieri. Il team di Chiomenti comprende inoltre il partner Federico Vanetti e il senior associate Andrea Oggioni che hanno seguito gli aspetti di diritto ambientale e urbanistico, nonché il partner Emanuele Barberis, la senior associate Sara Bittolo e l'associate Francesca Salonia per gli aspetti di diritto di lavoro. Mainini & associati ha fornito assistenza completa ai soci venditori e alla società Frigocaserta, prestando sia attività di M&A advisory che di consulenza legale e tributaria con un team di professionisti guidato dal partner Mennato Fusco coadiuvato da Andrea Filippo Mainini, junior partner, per tutti gli aspetti negoziali, contrattuali, di diritto societario e di strutturazione legale e fiscale dell'operazione e dal counsel Paolo Fornaroli e dall'associate Raffaele Gentile, per la redazione del business plan e del Piano Economico Finanziario della società.

Italtrans acquisisce Frigor, tutti gli advisor

15/11/2023 - Italtrans, azienda attiva nei settori della logistica e trasporti per il mondo alimentare e GDO, ha acquisito Frigor Trasporti Orobico, operatore logistico di San Paolo d'Argon (BG) specializzato nei segmenti ortofrutticolo, prodotti freschi e freschissimi. L'avvocato Michele Marocchi dello studio legale BCMS ha seguito Italtrans per quanto riguarda tutti gli aspetti di natura legale. Frigor Trasporti Orobico è stata assistita dallo studio Gitti & Partners, con un team coordinato dal counsel Mattia Peretti, con il partner Francesca Bogoni, coadiuvati dall'associate Federico Zambon.

Logistica, Rhenus acquisisce Pesenti T&L. PwC TLS e Tremonti nell'operazione

27/11/2023 - Rhenus Logistics ha acquisito il 100% del capitale sociale di Pesenti Trasporti & Logistica, società bergamasca attiva nel settore dei servizi di trasporto, distribuzione e logistica integrata. PwC TLS ha assistito Rhenus Logistics con un team guidato da Cristina Cengia (partner) con Riccardo Lonardi (director) e Alessandro Annunziata e Paola Angela Battigaglia per gli aspetti legali e societari, e con Ivan Arrotta (director), Federica Daniele e Francesca Maria Barberi per i profili di diritto del lavoro. Tremonti Romagnoli Piccardi e associati ha assistito i soci venditori per gli aspetti legali e fiscali con un team guidato da Marcello Valenti (partner) con Ira Shiku e Matteo Rovaris.

CBA e Norton Rose e SLC per una nuova nave del gruppo Caronte & Tourist

29/11/2023 - CBA studio legale e Norton Rose Fulbright hanno assistito rispettivamente Caronte & Tourist e il pool di istituti bancari (formato da Bper Banca, Banco Bpm e Sace), nell'operazione di finanziamento e consegna del traghetto Nerea, nave costruita dal cantiere navale turco Sefine Denizcilik Turizm. Il finanziamento è assistito dalla garanzia "Green" rilasciata da Sace; la nuova nave entrerà in servizio sulle rotte che collegano le isole minori siciliane. Il team di CBA, composto dal partner Francesco Dalti e dal senior associate Emanuele Caretti, ha assistito Caronte & Tourist in relazione al finanziamento e alla consegna. Il team di Norton Rose Fulbright che ha assistito le banche finanziatrici e Sace, è stato guidato da Gennaro Mazzuoccolo, partner del team di banking and finance specializzato in shipping finance, coadiuvato dagli associate Chiara Conti e Leone Sgaravatti. Slc - Studi Legali Consociati, con il partner Giancarlo Porzio, ha assistito Caronte & Tourist in relazione al contratto di costruzione.



CastaldiPartners con ICOP nello sviluppo del porto di Trieste

18/12/2023 - ICOP, società attiva nei settori del microtunneling, delle fondazioni e nelle infrastrutture portuali, ha ceduto Logistica Giuliana, concessionaria di aree nel porto di Trieste, al gruppo tedesco Hamburger Hafen und Logistik, azienda di logistica portuale.

Gli accordi prevedono, nel quadro di una partnership pubblico privato, lo sviluppo del progetto del nuovo Molo 8, per la cui realizzazione è candidata ICOP.

ICOP è stata assistita nell'operazione da CastaldiPartners, con un team composto da Enrico Castaldi, Steven Sprague, Alessia Oddone Wales, Monica Moretti e Giulio Berrino.

Argos Wityu acquisisce la maggioranza del gruppo Bracchi: gli studi legali

20/12/2023 - Il gruppo di private equity Argos Wityu, per conto del fondo "Climate Action", ha acquisito una quota di maggioranza del gruppo Bracchi, società attiva nel campo della logistica integrata e dei trasporti. All'investimento hanno partecipato, come co-investitori e finanziatori, Anima Alternative sgr e Clessidra Capital Credit sgr. Argos Wityu è stata assistita dallo studio legale Giovannelli e associati con un team composto da Alessandro Giovannelli, Matteo Bruni e Camilla Lanzafame, che hanno curato gli aspetti corporate e contrattuali e da Valerio Fontanesi, Gaetano Petroni e Massimo Giordano che hanno curato gli aspetti relativi al finanziamento.

Gatti Pavesi Bianchi Ludovici ha assistito Anima Alternative sgr e Clessidra Capital Credit sgr con un team composto da Andrea Giardino, Filippo Sola, che hanno seguito gli aspetti corporate e contrattuali del co-investimento, e da Andrea Limongelli e Stefano Motta, che hanno curato il finanziamento mezzanino erogato da Anima Alternative sgr e Clessidra Capital Credit sgr.

Simmons & Simmons ha assistito le banche finanziatrici Banco BPM e BNL con un team composto dal partner Davide D'Affronto, i managing associate Maria Ilaria Griffo e Fabrizio Nebuloni e l'associata Alessandra Belmonte. Chiomenti ha assistito i venditori con un team composto da Luca Liistro, Arnaldo Cremona e Martina Grillo.

PwC TLS, De Berti Jacchia, Mordiglia, WFW e Turci nell'acquisizione di Trasgo da parte di Coscos

12/1/2024 - Coscos (joint-venture fra gruppo Fratelli Cosulich e Cosco Shipping) nell'acquisizione del 100% di Trasgo, società novarese attiva nella logistica integrata, è stata assistita da PwC TLS con un team multidisciplinare guidato da Giovanni Stefanin e Riccardo Lonardi e composto da Giulia Picasso, Giacomo Caudana e Paola Angela Battigaglia per gli aspetti legali e societari e da Gianluigi Baroni, Ivan Arrotta e Federica Daniele per gli aspetti di diritto del lavoro nonché da Luigi Nascimbene per gli aspetti di diritto della concorrenza e del mercato. La due diligence fiscale è stata seguita da un team guidato da Nicola Broggi e Giorgio De Capitani. PwC ha inoltre svolto la due diligence finanziaria, payroll ed health&safety.

Trasgo è stata assistita dallo studio legale De Berti Jacchia con un team guidato da Claudio Corba Colombo e composto da Benedetta Mazzotti per gli aspetti societari e Gaspare Roma per gli aspetti di diritto del lavoro, e dallo studio legale Mordiglia con Marco Lenti per gli aspetti di diritto dei trasporti e della logistica. Il finanziamento funzionale all'acquisizione è stato reso disponibile grazie alla direzione Corporate & Investment Banking di BPER Banca ed i relativi aspetti legali sono stati seguiti, per la banca dallo studio legale Watson Farley & Williams con un team composto da Furio Samela e Sergio Napolitano, e per Coscos dallo studio legale Turci con Marco Turci.



GT Santa Maria, Pirola e Shearman nell'acquisto di un immobile logistico nel Quadrante Europa

24/1/2024 - Realterm, gestore indipendente specializzato in investimenti immobiliari nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, ha perfezionato l'acquisto di un immobile logistico nell'interporto "Quadrante Europa" di Verona, prima piattaforma logistica italiana per volumi di traffico combinato. L'immobile, costituito da un piazzale utilizzabile in parte per lo stoccaggio di container e tank-container e in parte per il parcheggio di camion e semirimorchi, con una superficie complessiva di circa 44.500 mq, era di proprietà di Figura 11 ed è rimasto locato a Verona Terminal.

Realterm è stata assistita da Greenberg Traurig Santa Maria, per tutti gli aspetti immobiliari civilistici, corporate e amministrativistici, con un team guidato dal partner Federico Barbàra, e composto dalla senior associate Flavia Guancioli. La counsel Gloria Molteni e l'associate Vincenzo Serio si sono occupati dei profili amministrativi. Pirola Pennuto Zei & associati ha assistito Realterm per gli aspetti fiscali dell'operazione, con un team guidato dal partner Claudio Schettini e composto dal partner Alessandro Giannelli, dal senior associate Francesco Palladino e dall'associate Giorgia Petrucci. Figura 11 è stata assistita dallo studio legale associato Shearman & Sterling, con un team coordinato dal partner Andrea De Pieri.

Latham&Watkins e Weigmann nella partnership tra D-Marin e Azimut Benetti per i porti di lusso

24/1/2024 - Il gruppo D-Marin, fornitore di servizi per lo sviluppo e la gestione di porti turistici, e il gruppo Azimut Benetti, costruttore di yacht, hanno annunciato un'alleanza per sviluppare una rete integrata di porti di lusso. Nel contesto dell'operazione D-Marin ha acquisito una partecipazione significativa in Marina di Valletta e in Porta a Mare, concessionaria per lo sviluppo del porto turistico di Livorno, e ha avviato un'integrazione commerciale con Marina di Varazze.

D-Marin è stata assistita da Latham & Watkins con un team composto dai partner Antonio Coletti e Giovanni Sandicchi e dagli associate Marco Martino, Martina Ferraris e Margherita Girardi per gli aspetti di diritto societario, dal partner Cesare Milani e dagli associate Edoardo Cassinelli e Irene Terenghi per gli aspetti di diritto amministrativo, e dall'associate Simona di Marcantonio per gli aspetti finance. Lo studio Sanzo Vascello, con le partner Nelly Vascello e Manuela Sanzo, ha assistito D-Marin per gli aspetti di diritto del lavoro, mentre lo studio Jacobacci Avvocati, con la partner Francesca Bego Ghina ha seguito gli aspetti relativi alla proprietà intellettuale.

Lo studio Frm - Facchini Rossi Michelutti ha assistito D-Marin per gli aspetti fiscali relativi alla struttura dell'operazione e alla due diligence, con un team composto dai partner Luca Rossi e Marina Ampolilla, dalla managing associate Alessia Vignudelli e dall'associate Giulia Tognalini.

Lo studio Ganado Advocates ha assistito D-Marin per gli aspetti di diritto maltese, con un team composto dai partner Nikolai Muscat Farrugia e Annalise Papa, dal senior associate Philip Mifsud e dall'associate Saman Bugeja. Azimut Benetti e la famiglia Vitelli sono stati assistiti da Weigmann studio legale, con un team composto dai partner Andrea Bernardini e Federico Benincasa.

EY SLT con Poste Italiane nella partnership con Italtrans per servizi di fresh food delivery

7/2/2024 - EY Studio Legale Tributario ha affiancato il team degli affari legali di Poste Italiane composto da Marianne Bonsignore (responsabile diritto societario e corporate) e Lorenzo Tedeschi (responsabile diritto societario e operazioni straordinarie) sotto il coordinamento del Responsabile Affari Legali Andrea Sandulli nella costituzione di una joint venture societaria tra MLK Deliveries S.p.A. (società del gruppo Poste Italiane, attiva nel settore delle consegne a domicilio per l'e-commerce tramite servizi di delivery innovativi) e Mazzocco S.r.l. (società del Gruppo Italtrans che opera come corriere refrigerato nazionale). Lo studio legale e tributario di EY ha agito per MLK Deliveries con un team guidato da Renato Giallombardo, Partner leader M&A e Private Equity, e composto dal Senior Manager Luca Spagna e dalla Manager Annachiara Mastellone. Mazzocco S.r.l. è stata assistita da Michele Marocchi dello Studio Legale BCMS.

ALOCIN



SHIPPING ITALY SUPER YACHT 24
SUPPLY CHAIN ITALY AIR CARGO ITALY MEDIA^{SRL}

 **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