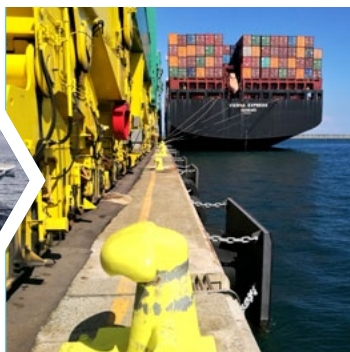


TRANSPORT

DIRETTORE RESPONSABILE
NICOLA CAPUZZO

LEGAL

EDIZIONE LUGLIO 2023



TRANSPORT LEGAL

Indice

- La nuova disciplina di interscambio dei pallet e i riflessi sulla filiera pag. 3
Studio Legale Margiotta & Partners
- Incoterms e giurisdizione: finalmente una novità pag. 6
Studio legale Watson Farley & Williams
- La transizione ecologica e spinta nazionale ed europea verso un nuovo modello di società. pag. 7
Avv. Rosa Abbate
- Rubrica Affari & Legali pag. 9

ALOCIN
MEDIA
SRL

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

 **SHIPPING**
ITALY.IT

 **SUPER YACHT**
24h

 **AIRCARGOITALY**  **SUPPLYCHAINITALY**



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



La nuova disciplina di interscambio dei pallet e i riflessi sulla filiera

L'entrata in vigore del c.d. Decreto Ucraina (D.L. 21/2022) nello scorso anno ha, come noto, annoverato tra i vari temi trattati anche quello di apportare alcune innovazioni in materia di regime di interscambio dei pallet nell'ambito della filiera del trasporto.

Già ben prima della recente novità normativa i tecnici della logistica e del trasporto avevano nel corso del tempo ampiamente affrontato le problematiche relative alla gestione dei pallet, nei loro vari aspetti, operativi ed economici: dall'acquisto (con il prezzo di qualche tempo fa pari a circa 6 Euro successivamente lievitato a causa della guerra ad un valore posto tra i 18 ed i 22 Euro) al posizionamento della merce, all'imballaggio, alle responsabilità relative al trasporto, alle problematiche che possono insorgere in fase di consegna laddove il destinatario non fosse immediatamente disponibile a "sbancolare" la merce trasportata, ovvero a riconsegnare al vettore un numero di pallet immediatamente disponibili conformi a quelli che ha ritirato.

Del resto, il numero elevato di pallet scambiati nel corso di un rapporto commerciale rischia notoriamente di assumere connotati quantitativi ed economici di tutto rispetto, che assumono tipicamente rilievo, in termini di problematica, alla cessazione dei rapporti stessi.

Gli articoli 17-bis e 17-ter del Decreto, nello specifico, hanno tentato di ridisegnare e rendere più omogenea la materia, ma hanno lasciato tuttavia il campo aperto ad una serie di perplessità.

Il comma 1 dell'art. 17 ter del Decreto Ucraina dispone infatti che *"I soggetti che ricevono, a qualunque titolo, fatta salva la compravendita, i pallet di cui all'articolo 17-bis sono obbligati alla restituzione al proprietario o al committente di un uguale numero di pallet della medesima ti-*



Avv. Germano Margiotta

pologia, con caratteristiche tecnico-qualitative assimilabili o equiparabili a quelle dei pallet ricevuti"

Questa disposizione impone, quindi, a carico di chiunque venga in possesso, a qualunque titolo, di pallet, un obbligo restitutorio immediato, destinato, in un termine breve ed a discrezionalità dell'affidante, a divenire risarcitorio.

In queste più recenti disposizioni non vi è però alcun accenno a quelle del D. Lgs. n. 286/2005 e s.m.i. il quale all'art.11 stabilisce che, salvo diverso accordo tra le parti, *"nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è tenuto alla restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate"*.

Le due norme, quindi, appaiono in apparente contrasto laddove, nella stesura della novella, anche il vettore parrebbe potersi ricomprendere tra i suoi destinatari, posto che si parla di soggetti che ricevono "a qualunque titolo" i bancali e sono tenuti alla relativa restituzione.

Una serie di considerazioni consente tuttavia di poter esprimere con ragionevole certezza che il trasportatore, salvo diversi accordi contrattua-

li, non sia soggetto destinatario del provvedimento, tant'è che il Decreto Ucraina non ha né modificato né tanto meno abrogato l'art.11 del D.Lgs. 286/2005, che è norma speciale e che rimane pienamente vigente ed efficace.

I tribunali e gli organismi arbitrali, del resto, pur non essendosi ancora pronunciati stante l'attualità della novella, dovrebbero interpretare la norma in tale ultimo senso dal momento che il vettore, caricando la merce da trasportare, ne prende naturalmente il possesso, ma non per quanto riguarda i pallet su cui è posizionata, che sarebbero da esso solo materialmente detenuti al fine di eseguire la consegna commissionata: solo in quella sede, infatti, si verificherebbe il ricevimento, da parte del destinatario, anche dei pallets sui quali è imballata la merce a lui inviata, approntata dal loro

proprietario ovvero dal committente del trasporto. Pertanto, solo il destinatario della consegna sarebbe da considerarsi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 17-ter, effettivo "ricevitore" dei pallet su cui è posizionata la merce trasportata: invero, ben potrebbe immediatamente procedere allo sbancamento della stessa, ovvero alla riconsegna di un egual numero di pallet rispetto a quelli ritirati, usando giacenti presso il proprio magazzino. Pertanto, il vettore resterebbe irresponsabile rispetto alla gestione dei predetti supporti ai sensi dell'art. 11-bis, nella misura in cui, non avendo provveduto direttamente ad approntare la merce (si pensi infatti alla diversa ipotesi c.d. di "rottura del carico", che si verifica allorché il vettore, ricevuta la merce da distribuire, abbia provveduto esso stesso a ricomporla in differenti spedizioni) si limiti a trasportarli a destinazione.

Sul punto merita di essere spesa una precisazione: occorre infatti distinguere la posizione del c.d. "vettore puro", il quale si limita alle attività di trasporto e non procede allo scondizionamento e alla manipolazione della merce che pertanto non transita dal suo magazzino se non per brevissimi momenti di sosta tecnica, dalle ipotesi in cui il vettore rivesta anche il ruolo di depositario-operatore logistico in senso più ampio, o che si occupi di trasporti in regime di collettame. In tali casi, il trasportatore finisce infatti per ricoprire un ruolo attivo, del tutto assimilabile sotto il profilo dell'onere restitutorio a quello dei mittenti e destinatari della merce.

Di certo un rimando espresso al permanere della vigenza dell'articolo 11 del D.Lgs. 286/2005 ben avrebbe potuto sgombrare sin dalla prima ora ogni eventuale dubbio; pare altamente

probabile che il legislatore, con un prossimo intervento, porrà definitiva certezza sul punto, evitando così spiacevoli fraintendimenti o fastidiose strumentalizzazioni.

Se poi l'art. 17 bis ha codificato con molta cura, con richiamo espresso alla normativa tecnica, la definizione di pallet e le relative tipologie, alcune critiche sottolineano come talune tipologie di bancali non siano ricompresi nell'elencazione legislativa, che dunque rimane parzialmente carente.

Permane allo stato incerto il campo geografico applicativo della norma, che non si comprende se debba estendersi anche ai trasporti in ambito internazionale o esclusivamente a quelli in ambito domestico.

Appare poi sicuramente virtuoso il tentativo di codificare una prassi assolutamente consueta, vale a dire l'utilizzo dei c.d. "buoni pallet", che nel provvedimento richiamato vengono definiti "voucher", in quanto pur finalizzato a scongiurare la dispersione dei pallet (o peggio, alla loro indebita rivendita nel c.d. Grey Market), apre scenari inediti sull'incorporazione dei connessi diritti risarcitori, in titoli rappresentativi di merce.

Infatti, nel momento in cui, avvenuta la riconsegna, non è possibile il contestuale ritiro dei pallet, da parte del *oggetto obbligato alla restituzione*, il vettore o il depositario della merce da esso "ricevuta" devono richiederli l'emissione di un voucher "digitale o cartaceo, avente funzione di titolo di credito improprio cedibile a terzi senza vincoli di forma, debitamente sottoscritto, contenente data, denominazione dell'emittente e del beneficiario, tipologia e quantità dei pallet da restituire.

L'art. 17-ter in esame si conclude poi con la descrizione delle procedure per la liquidazione di questo titolo ovvero del controvalore risarcitorio dei pallet non più restituiti, fisicamente, ovvero attraverso i corrispondenti titoli di credito, ma rimane peraltro il problema, non certo marginale: ad oggi non risulta ancora emanato il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico di cui al comma 6 dell'art 17 ter che avrebbe dovuto determinarne il valore economico 60 giorni dall'entrata in vigore.

Pare certo in un prossimo intervento normativo il ritorno alla terminologia di "buono pallet" in luogo di "voucher", con attribuzione di efficacia non più di titolo di credito, ma di titolo rappresentativo della merce ex art.1996 cod. civ.

Ed ancora, appare probabile l'istituzione di Organizzazioni nazionali, europee o internazionali

di riferimento per i pallet interscambiabili di cui definiscono le caratteristiche tecniche di produzione e riparazione, con ciò sottraendo tale onere al Ministero così come previsto nell'attuale versione.

Al netto di tutta la novità normativa anzi descritta, resta salva la facoltà prevista dal secondo comma dell'art.11 bis del D.Lgs. 286/2005, che conferisce al vettore la facoltà di concordare negoziabilmente con la propria committenza l'incarico di procedere con lo scambio dei bancali. La nuova normativa, quindi, potrebbe consentire una ottimizzazione dei servizi di magazzino e di distribuzione, ma allo stato ci troviamo di fronte ad alcune criticità insite nella sua redazione, e alla carenza di alcuni applicativi tali da renderla concretamente applicabile.

Massima importanza rivestiranno pertanto gli

accordi tra le parti e la corretta redazione di idonee clausole contrattuali, che tengano conto dei rispettivi ruoli, responsabilità, competenze, oneri e corrispettivi, a maggior ragione laddove ai vettori venga demandata la collaborazione per il ritiro e lo scambio dei pallet. ■

STUDIO LEGALE
MARGIOTTA & PARTNERS
Milano - Roma - Bari
T. +39 02 58300672
Follow us on LinkedIn
segreteria@margiottalegal.it
www.margiottalegal.it

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

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



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

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



Incoterms e giurisdizione: finalmente una novità



A CURA DI AVV. DAVIDE CANEPA

Era ora. Da tempo il tema della rilevanza delle clausole Incoterms ai fini della determinazione del “luogo di consegna”, ex art. 7, punto 1, lett. b), del Reg. UE n. 1215/2012, attendeva di essere affrontato e risolto in modo conforme sia all’orientamento giurisprudenziale UE che alla volontà delle parti del contratto.

La norma sopra citata prevede che ai fini della determinazione della competenza giurisdizionale la regola generale del luogo di esecuzione dell’obbligazione dedotta in giudizio coincide, nei contratti di compravendita di beni mobili, con il luogo di consegna. La giurisprudenza italiana ha sempre adottato un orientamento restrittivo, affermando che gli Incoterms fossero mere “clausole di spesa” e che, comunque, la loro indicazione pattizia non potesse comportare lo spostamento convenzionale del luogo di adempimento dell’obbligazione di consegna.

La Corte di Giustizia dell’Unione Europea (“CGUE”) aveva, invece, adottato un orientamento opposto in base al quale era necessario che “al fine di verificare se il luogo di consegna fosse determinato “in base al contratto” il giudice (nazionale) adito dovesse tener conto di tutti i termini e di tutte le clausole rilevanti del contratto stesso, che fossero idonee a identificare con chiarezza tale luogo, *compresi quei termini e quelle clausole generalmente riconosciuti e sanciti dagli usi del commercio internazionale, quali gli Incoterms*” (v. C-87/10 “Electrosteel” e C-381/08, “Car Trim”).

La Cassazione, con ordinanza a SS.UU. n. 11346 del

2.05.2023, finalmente capovolge il proprio orientamento e si conforma a quello adottato dalla CGUE sopra menzionato, attribuendo alle clausole Incoterms un ruolo fondamentale ai fini del radicamento della giurisdizione italiana e/o estera.

La pronuncia ha avuto ad oggetto un contratto soggetto ai termini “Ex Works”, che stabiliscono che il venditore effettui la consegna mettendo la merce a disposizione del compratore nei propri locali, o in altro luogo convenuto. Le SS.UU. rilevano che è compito del giudice di merito compiere un’analisi del testo contrattuale, volta a comprendere se le clausole di cui al contratto di compravendita integrino o meno l’Incoterms Ex works; e che in caso affermativo, sarà solo in base a tale clausola che dovrà essere indicato il luogo di consegna delle merci (e la giurisdizione).

È certo che questa pronuncia sarà di sicuro determinante per offrire agli operatori un minimo di grado di certezza in merito al radicamento della giurisdizione. ■

WATSON FARLEY & WILLIAMS

Via Gaetano Negri, 4 - 20123 MILANO

T: +39 02 72 17 071

Piazza Navona, 49 - 00186 ROMA

T: +39 06 68 40 581

Follow us on LinkedIn

dcanepa@wfw.com

La transizione ecologica e spinta nazionale ed europea verso un nuovo modello di società.

Il concetto di “transizione ecologica” è di centrale importanza non solo nel diritto europeo ma anche nel diritto positivo nazionale e, in tale ultimo senso, a livello più alto del sistema delle fonti ove è in atto la modifica degli artt. 9 e 41 della Costituzione da tempo auspicata e che potrebbe costituire il fondamento costituzionale del ri-orientamento in senso ecologico dell'economia. Il processo è avviato, sostanzialmente, con il progetto di legge costituzionale del d.d.l. n. 83/2021 recante modifiche agli articoli 9 e 41 della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente, all'art. 9 Cost. sono state aggiunte alla fine del secondo comma le seguenti parole: *“tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali”* e all'art. 41 sono stati aggiunti i riferimenti all'ambiente nel comma 2 e nel comma 3. che si compone di tre articoli. L'articolo 1 del d.d.l. introduce un nuovo comma all'articolo 9, al fine di riconoscere nell'ambito dei principi fondamentali enunciati nella Costituzione un principio di tutela ambientale. Accanto alla tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico della Nazione, richiamato dal secondo comma, si attribuisce alla Repubblica anche la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi. L'articolo 2 del d.d.l., cit. modifica l'articolo 41 della Costituzione in materia di esercizio dell'iniziativa economica. In primo luogo, interviene sul secondo comma e stabilisce che l'iniziativa economica privata non possa svolgersi in danno alla salute e all'ambiente, premettendo questi due limiti a quelli già vigenti, ovvero la sicurezza, la libertà e la dignità umana. La seconda modifica investe, invece, il terzo comma dell'articolo 41, riservando alla legge la possibilità di indirizzare e coordinare l'attività economica, pubblica e privata, a fini non solo sociali, ma anche ambientali. L'articolo 3 reca, altresì, una clausola di salvaguardia per l'applicazione del principio di tutela degli animali, come introdotto dal progetto di legge costituzionale, alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bol-



A CURA DI AVV. ROSA ABBATE

zano. Grazie alle significative modifiche già in atto nell'ordinamento nazionale il processo di transizione ecologica impatta direttamente sull'amministrazione (oltre che sugli altri poteri dello Stato) come si ricava da alcuni importanti cambiamenti: l'amministrazione di vertice preposta alla tutela dell'ambiente, il vecchio Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha assunto la denominazione di “Ministero della Transizione Ecologica”; una delle missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) s'intitola “Rivoluzione verde e transizione ecologica” e ad essa sono riservati quasi 70 miliardi; esiste un importante strumento di programmazione amministrativa intitolato “Piano di transizione ecologica” (“PTE”). La proposta di PTE, l'atto di programmazione fondamentale nel nostro ordinamento, intende fornire un inquadramento generale della Strategia per la transizione ecologica, un quadro concettuale che

accompagni gli interventi del PNRR nonché promuovere una riflessione su questi temi di grande impatto culturale, tecnologico e socio-economico. È stato istituito nel diritto nazionale un “Comitato per la transizione ecologica” (art. 4 del d.l. n. 22/2021). Tale comitato si aggiunge al CIPE che sulla base dell’art. 1 bis del d.l. 14 ottobre 2019, n. 11 (decreto clima) convertito in legge 15 dicembre 2016, n. 229, ha modificato la sua denominazione in CIPESS - Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile. A ciò va aggiunto il decreto legge denominato “decreto transizione ecologica” d.l. 31 maggio 2021, n. 77 convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108 che dal PTE viene menzionato come “decreto legge transizione ecologica” o anche come “decreto Governance”.

La transizione ecologica è dunque finalizzata a costruire le basi di una nuova società attenta agli equilibri planetari e potrebbe essere definita come modello di sviluppo di tipo integrato perché ha ad oggetto contemporaneamente quattro sistemi complessi: quello economico, quello sociale, quello degli ecosistemi e quello delle istituzioni.

Il modello di sviluppo consistente nella transizione ecologica si rinviene, tra l’altro, in due atti di programmazione di carattere globale, l’Agenda 2030 dell’ONU e l’Accordo di Parigi del 2015, e in un atto di programmazione di livello europeo, c European *Green Deal* del 2019. L’Agenda 2030 non è un atto di programmazione che riguarda esclusivamente l’ambiente ma ha un oggetto assai più ampio e costituisce il punto di approdo di un processo che parte circa cinquant’anni prima. Si occupa, quindi, certamente di ambiente ma non si limita ad esso, anzi i suoi punti nodali sono la povertà, la società inclusiva, il lavoro, la tutela del genere etc.: si tratta di un programma non settoriale ma trasversale o generale e ad esso si ispirano il Green Deal europeo del 2019 e, a cascata, gli atti normativi post pandemia che più specificamente richiamano il concetto di transizione ecologica. L’Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d’azione per le persone, il pianeta e la prosperità. Sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, e approvata dall’Assemblea Generale dell’ONU, l’Agenda è costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – *Sustainable Development Goals*, *SDGs* inquadrati all’interno di un programma d’azione più vasto costituito da 169 target o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030.

Gli obiettivi fissati (i c.d. 17 Goals) per lo sviluppo sostenibile hanno una validità globale, riguardano e coinvolgono tutti i Paesi e le componenti della società, dalle imprese private al settore pubblico, dalla società civile agli operatori dell’informazione e cultura. Essi fanno riferimento ad un insieme di questioni importanti per lo sviluppo che prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile – economica, sociale ed ecologica – e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l’ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani.

La sostenibilità non è, dunque, una questione solo puramente ambientale perché vi è sempre più la consapevolezza nella società civile, nel mondo delle imprese, nel Governo nazionale, nelle Amministrazioni e nell’opinione pubblica, della necessità di adottare un approccio integrato e misure concrete per affrontare un importante cambio di paradigma socio-economico, le numerose e complesse sfide ambientali e istituzionali. L’attuazione dell’Agenda 2030 richiede, infatti, un forte coinvolgimento di tutte le componenti della società, dalle imprese private al settore pubblico, dalla società civile agli operatori dell’informazione e cultura.

Per dare attuazione al Green Deal la Commissione, il Parlamento ed il Consiglio Europeo hanno approvato un considerevole numero di atti. Tra gli altri, regolamento (UE) 2020/852 c.d. “Regolamento Tassonomia” stabilisce il principio “*Do Not Significant Harm*” (non arrecare un danno significativo), tenendo conto di indicatori ambientali utilizzati per favorire investimenti sostenibili. Il Regolamento Tassonomia è l’atto più significativo che l’Unione europea ha approvato per la *transizione verde*: esso, infatti, espressamente ‘*stabilisce i criteri per determinare se un’attività economica può considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di ecosostenibilità di un investimento*’. Esso classifica le attività economiche sostenibili, usando un linguaggio comune che poi dovrebbe divenire generalizzato sia nelle politiche pubbliche, sia nelle strategie d’impresa in vista di significative ricadute positive sul clima e sull’ambiente. ■

AVV. ROSA ABBATE

MILANO Via S.Andrea, 3 - 20121

mobile (+39) 380 2025938

rosa@abbatelex.it

www.pglegal.it

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 **interdtv**

SHIPPING ITALY
UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

AIRCARGO ITALY
IL MEGLIO DEL CARGO AEREO ITALIANO NEL 2021

PROJECT CARGO ITALY

WWW.ALOCINMEDIA.IT

SUPER YACHT
IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY

È ONLINE LO SPECIALE "TRAGHETTI E CROCIERE"

ASSICURAZIONI E RISCHI NEI TRASPORTI

 **SHIPPINGITALY.IT**  **AIRCARGOITALY**  **SUPPLYCHAINITALY**  **SUPER YACHT** 

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**
PER INFO SU DATE DI PUBBLICAZIONE E MODALITÀ DI ADESIONE



Advant Nctm e Gattai Minoli nell'acquisizione di Trieste Marine Terminal da parte di CSM Italia Gate

6/3/2023 - Advant Nctm ha agito in qualità di advisor legale di CSM Italia Gate, società controllata da Terminal Investment Limited (Gruppo Msc), nella negoziazione e definizione degli accordi relativi all'acquisizione da T.O. Delta S.p.A., assistita da Gattai Minoli Partners, di una partecipazione pari al 30% del capitale sociale di Trieste Marine Terminal Spa, società concessionaria del terminal container del Molo VII del Porto di Trieste la quale svolge attività di imbarco, sbarco, deposito e movimentazione di merci e contenitori.

Vitale & Co., con il partner Massimo Insalaco e l'associate Salvatore Celozzi, ha agito quale advisor finanziario di T.O. Delta.

Pedersoli e Gop nell'acquisizione di un cantiere a Ravenna da parte di Ferretti Group

22/3/2023 - Ferretti Group ha annunciato l'acquisizione da Rosetti Marino di un sito produttivo di oltre 70.000 metri quadrati, comprensivo di bacino di carenaggio, a San Vitale, in provincia di Ravenna.

Pedersoli Studio Legale ha agito per tutta la parte di due diligence legale e negoziazione dei contratti di acquisto, per gli aspetti di diritto amministrativo e per gli aspetti fiscali.

Lo studio legale Gianni & Orgoni ha assistito il venditore Rosetti Marino.

Gli advisor nell'acquisizione di Errek Logistica da parte di Customs Support Group

30/3/2023 - Lo studi legale Pavia e Ansaldo ha assistito Customs Support Group, gruppo europeo attivo in ambito doganale, nell'acquisizione dell'intero capitale sociale degli operatori doganali Errek ed Errek Logistica.

Per quanto concerne i profili doganali, Customs Support è stata inoltre assistita da Ploum e dallo studio legale Armella & Associati .

Customs Support è infine stata assistita da New Deal Advisors per la due diligence finanziaria, per la due diligence fiscale dallo studio Chiaravalli e Reali associati e per la due diligence salariale da BLCI.

I soci venditori di entrambe le società Errek Services sono stati assistiti dalla studio Zumerle con l'avvocato Franco Zumerle.

Alessandra Battaglia nuova general counsel di Fincantieri

5/4/2023 - Nella funzione di general counsel di Fincantieri la società ha ufficializzato la nomina di Alessandra Battaglia. La professionista proviene da Cassa Depositi e Prestiti dove si occupava di legal advisory e affari normativi.

In precedenza, oltre al suo ruolo in Cdp, Battaglia ha lavorato come chief legal officer in Fintecna e legal counsel in Lottomatica. Tra il 2003 e il 2012 ha lavorato anche nel libero foro come avvocatessa dello studio de Vergottini.

Battaglia prende il posto dell'avvocato Giuseppe Cannizzaro che è stato general counsel di Fincantieri negli ultimi anni e che tornerà a occuparsi di consulenza legale e societaria.



Gli studi coinvolti nel passaggio di Giordo Trasporti ad Autosped G

29/5/2023 - Autosped G, società attiva nel settore trasporti controllata dal Gruppo Gavio, ha acquisito l'azienda genovese Giordo Trasporti dal gruppo Metco.

L'acquirente è stata assistita da Gabriele Piccinini dello studio Gealex di Milano con l'ausilio del team M&A interno ad Autosped, composto da Roberto Promutico e Sara Merlo.

Metco, Pier Paolo Pollarolo e Monica De Gaetani, soci venditori di Giordo Trasporti, sono stati assistiti da Andrea dal Negro dello studio Carbone D'Angelo Portale Purpura di Genova.

Wfw con Bcc Banca Iccrea nel finanziamento a Nemecca Z Maritime Company

6/6/2023 - Watson Farley & Williams (Wfw) ha assistito BCC Banca Iccrea nell'ambito di un'operazione di finanziamento navale in favore della società greca Nemecca Z Maritime Company, il cui 80% del capitale sociale è posseduto dalla italiana Fintowage, controllata con quote paritetiche da Rimorchiatori Mediterranei (Gruppo Rimorchiatori Riuniti di Genova), Fratelli Neri e Rimorchiatori Laziali (Gruppo Cafimar), mentre il restante 20% del capitale sociale di Nemecca è di proprietà della famiglia Zouros.

Il team di WFW che ha assistito BCC Banca Iccrea 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.

DLA Piper, LCA e Orrick per l'ingresso del fondo Itago sgr in Apice

27/6/2023 - Itago sgr ha perfezionato il quinto investimento per il fondo Itago IV, acquisendo una quota di maggioranza nel gruppo Apice, operatore nazionale nel settore della logistica *fine art*. Il gruppo Apice è composto da quattro società basate nelle principali città d'arte italiane (Milano, Venezia, Firenze e Roma) e dalla società Apice srl, incaricata dei rapporti con i clienti esteri del gruppo.

Lo studio legale DLA Piper ha assistito Itago sgr nella strutturazione, negoziazione e nel perfezionamento dell'investimento. In particolare in tutte le fasi dell'articolata operazione di leverage buy-out.

LCA studio legale ha assistito invece i soci del gruppo Apice, tra l'altro da anni partner dello studio nel progetto culturale *Law is Art!*, in tutte le fasi dell'operazione.

L'operazione di leverage buy-out è stata finanziata da Banco BPM, assistito dagli avvocati di Orrick.

Pedersoli e GPBL con Equinox per l'ingresso in Modulblok

30/6/2023 - Il fondo Equinox III ha acquisito dall'azionista unico Mauro Savio il 60% di Modulblok, azienda con sede ad Amaro (Udine) specializzata nella produzione di scaffalature e soluzioni di stoccaggio per la logistica.

Equinox è stata assistita nell'operazione da Pedersoli studio legale, Gatti Pavesi Bianchi Ludovici ha agito in riferimento a tutti gli aspetti fiscali, tra cui la tax due diligence.

I legali dello studio Galgano hanno assistito Modulblok per gli aspetti legali.



WFW con CSSC nel sale&leaseback di due traghetti di lusso

3/7/2023 - Watson Farley & Williams ha assistito CSSC (Hong Kong) Shipping Company nel sale e leaseback dei due traghetti Moby Fantasy e Moby Legacy con l'operatore italiano Moby.

Fondata nel 2012, CSSC è la prima società di leasing affiliata a un cantiere navale nella regione della Grande Cina e una delle principali società di leasing navale al mondo. Il team di WFW Italia che ha assistito CSSC è stato guidato dal partner Furio Samela, coadiuvato dai senior associate Antonella Barbarito e Davide Canepa, e dall'associate Noemi D'Alessio, ha fornito consulenza sugli aspetti italiani della transazione.

Cimmino Carnevale De Filippis con Rimorchiatori Napoletani nel finanziamento da parte di Credito Emiliano

4/7/2023 - Lo studio legale Cimmino Carnevale De Filippis ha assistito la Rimorchiatori Napoletani nel contratto di finanziamento da parte del Credito Emiliano per l'acquisto dal cantiere navale turco Sanmar Denizcilik Makina Ve Ticaret As di un nuovo rimorchiatore denominato Tarentum e destinato a raggiungere la flotta della Rimorchiatori Napoletani operante nel porto di Napoli.

Il team dello studio Cimmino Carnevale De Filippis è stato guidato da Gianni Cimmino, Beniamino Carnevale e Mario Rondinella.

Curtis con Mercitalia nell'acquisizione del ramo d'azienda di Terni di Auta Marocchi

5/7/2023 - Mercitalia Shunting & Terminal, società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane attiva nei servizi di manovra, logistica, gestione di terminali ferroviari nonché manutenzione di mezzi e linee, ha acquisito da Auta Marocchi il ramo di azienda specializzato nel trasporto di materiale ferroviario sito in strada di Pantano (Terni).

Mercitalia Shunting & Terminal è stata assistita per la parte legale dallo studio Curtis Mallet-Prevost Colt & Mosle, con un team guidato dal partner Alfonso de Marco, coadiuvato dagli associate Luca Airaghi e Giulia Crisanti e dalla trainee Arianna De Petris, nonché dalla in-house counsel Maria Teresa Ranalli.

Hogan Lovells e GPD nell'acquisizione di GSG da parte di Léon Vincent

5/7/2023 - Il gruppo Léon Vincent, operatore internazionale attivo nel settore della logistica, trasporti e delle spedizioni marittime, terrestri e aeree, ha acquisito una quota di maggioranza di Global Shipping Group Spa, spedizioniere italiano specializzato in trasporti internazionali e spedizioni marittime e aeree.

Hogan Lovells ha assistito Léon Vincent con un team cross-border italiano e francese.

Il team italiano è stato guidato dal partner Francesco Stella e dal senior associate Andrea Foglia. Il team francese è stato guidato dal socio Florian Brechon insieme agli associates Guillaume Denis e Shanna Hodara per gli aspetti corporate e dal counsel Luc Bontoux, con l'associate Constance Brégué, per gli aspetti banking.

Il venditore e i manager, che continueranno a svolgere la propria attività nella società, sono stati assistiti dallo studio Gemma Provaggi De André - studio legale e tributario, con un team guidato da Niccolò Medica, del quale ha fatto parte anche il senior associate Francesco Minas.



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 così come lo ha fatto KPMG per gli aspetti finanziari e fiscali dell'operazione.

I legali di Mazars hanno assistito invece il gruppo Team Italia.

Vigliotti (Gemma Provaggi De André) consulente della nuova JV in Germania di Cambiaso Riso

11/7/2023 - Il Gruppo Cambiaso Riso, azienda attiva nel brokeraggio assicurativo marine, ha concluso un accordo di joint-venture con Leonhardt & Blumberg insurance broker, uno storico marchio presente nella comunità tedesca dello shipping da 120 anni.

Nell'accordo di joint venture tra Cambiaso Riso e Leonhardt & Blumberg, Ivano Vigliotti, Partner di GPD Gemma Provaggi De André - in strategic alliance with Troutman Pepper LLP ha seguito l'operazione come consulente legale di Cambiaso Riso Group - Insurance Broker, Ship Agent and Ship Broker.

King&Wood Mallesons e Landi nella doppia acquisizione di PHSE

12/7/2023 - PHSE, società attiva nel settore della logistica farmaceutica a temperatura controllata, investe sul mercato italiano attraverso l'acquisizione di partecipazioni di controllo in Air Plus e Bio Pharma Logistics, aziende attive nel medesimo settore.

Per tutti gli aspetti relativi alla strutturazione e negoziazione dell'investimento e ai rapporti con i soci venditori, PHSE è stata assistita da King & Wood Mallesons, con un team guidato da Davide Proverbio e composto da Giulia Zoccarato e Irene Munaretto, con la collaborazione dello studio legale Landi per la due diligence di diritto amministrativo e ambientale.

I soci venditori sono stati assistiti dall'avvocato Carlo De Naro Papa.

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