

TRANSPORT

DIRETTORE RESPONSABILE
NICOLA CAPUZZO

LEGAL

EDIZIONE 2025



TRANSPORT LEGAL

Indice

- Riflessioni sulla proposta dell'AGCM sull'accesso alle concessioni portuali pag. 3
Deloitte Legal
- Il quadro attuale dell'azione diretta ex art. 7 ter d.lgs. 21.11.2005 n. 286 tra tutele per il creditore e cautele per il committente pag. 5
Studio legale Margiotta & Partners
- Il nuovo testo unico della legge doganale ed il contrabbando per «dichiarazione infedele»: un ritorno al passato pag. 9
LegalAssociati Verona
- Geopolitica e trasporto marittimo: l'impatto dei conflitti pag. 10
Studio legale Watson Farley & Williams
- Shipping e Sostenibilità: Normative, Nuovi Carburanti ed Energia pag. 11
Studio legale Wegal
- Opportunità per le aziende italiane della logistica nel mercato africano in settori come l'agrifood e l'automotive pag. 12
Zunarelli Studio legale Associato
- Le anti suit injunctions: un rischio da valutare pag. 13
Studio legale Turci
- Italian Passenger Yacht Code: la nuova rotta per la sicurezza e l'innovazione nei superyacht pag. 14
LCA Studio legale
- Buyers be aware!!! l'importanza del tempestivo pagamento del deposito nelle compravendite di yacht pag. 15
Studio legale Meplaw
- Cybersecurity nello shipping e best practices normative pag. 16
BTG Legal
- L'entrata in vigore della e-CMR nel trasporto internazionale di merci su strada. Un passo avanti nel processo di digitalizzazione dei documenti di trasporto pag. 17
PG Legal
- Appalto e somministrazione illecita, contestazioni fiscali e possibili difese pag. 19
Taxlit - Avvocati Tributaristi
- Rubrica Affari & Legali pag. 20

Riflessioni sulla proposta dell'AGCM sull'accesso alle concessioni portuali

In data 20 dicembre 2024, l'AGCM ha trasmesso alla Presidente del Consiglio dei ministri e ai Presidenti delle Camere l'annuale segnalazione contenente le «*proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza*». Tra le considerazioni dedicate alla materia portuale, l'AGCM suggerisce (i) di eliminare dal testo dell'art. 18 della l. 84/1994 i riferimenti sia al modello procedimentale ad istanza di parte per il rilascio e il rinnovo di concessioni demaniali, sia alla possibilità per le AdSP di rilasciare titoli concessori anche nelle forme di accordo sostitutivo del provvedimento amministrativo; (ii) di specificare, nello stesso art. 18, che le procedure rilevanti ai fini della selezione dei concessionari siano avviate esclusivamente su iniziativa delle AdSP, almeno 12 mesi prima della scadenza delle concessioni vigenti.

Si tratta, innanzitutto, di proposte che riguardando istituti sui quali sono di recente intervenuti sia legislatore con la l. 118/2022, sia il MIT con il DM 202/2022 e le successive linee guida del 21.4.2023, recependo opportunamente le best practice sul punto sviluppate dalle AdSP proprio al fine di rispondere ad esigenze già evidenziate dalla stessa AGCM nella sua segnalazione del 2021.

Nessun dubbio, infatti, che (i) quanto alla concorrenza "intra-portuale" il modello procedimentale a istanza di parte sia perfettamente in linea con i principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione, come del resto da tempo pacificamente riconosciuto dalla Commissione Europea (interrogazione del Parlamento UE E-002261/2016(ASW)), dalla Corte di Giustizia UE (sentenza C-701/15, *Malpensa Logistica Europa*) e dalla giurisprudenza amministrativa nazionale (parere Cons. Stato n. 1740/2022); (ii) quanto alla concorrenza "inter-portuale", eventuali criticità sotto il profilo della competitività dei porti italiani non dipendono certo dalle modalità di selezione del concessionario, bensì dalle strozzature lungo la filiera logistica, da soverchi adempimenti amministrativi, dalla forte integrazione verticale caratterizzante il comparto, a partire dal trasporto marittimo di linea.

I terminalisti italiani performano senz'altro in linea coi competitors europei (e a tariffe più basse), come indicato da studi ben più recenti di quelli cui l'AGCM fa riferimento (si veda, ad esempio, il rapporto *Port Infographics* aggiornato da Assoport e SRM al giugno 2024); se poi i porti italiani sono meno com-



Prof. Francesco Munari

petitivi di altri ciò non dipende affatto da ipotetica "scarsa concorrenza" tra terminal, né tantomeno dal quadro normativo su cui l'AGCM propone di intervenire.

Gli istituti di diritto speciale oggetto della proposta di riforma dell'AGCM, peraltro relativi a "beni pubblici" (il demanio) e non a "servizi pubblici", sono infatti fondamentali ai fini di rendere dinamici i rapporti concessori tra AdSP e terminalisti, consentendo (i) alla prima di continuare a monitorare gli obiettivi e le performance strategiche cui essa è preposta *ex lege* (artt. 5 e 6 l. 84/1994); (ii) ai secondi di proporre, in corso di concessione, nuovi investimenti e prospettive migliorative di utilizzo del demanio, sulla scorta di un principio di flessibilità dei piani d'impresa da tempo consolidato (TAR Liguria n. 747/2012).

Sono quindi queste iniziative che, nella quasi totalità dei casi, innestano le procedure pubbliche per l'assentimento/rinnovo di concessioni demaniali in ambito portuale, in un contesto in cui la PA è generalmente ben lieta di ricevere progetti elaborati dai soggetti che, operando quotidianamente sul mercato, ne conoscono le reali esigenze e sanno quando è il momento di intercettarle. Se, quindi, in esito alle proprie valutazioni, l'AdSP ritiene un dato progetto meritevole di essere istruito ai fini di una rideterminazione della durata del rapporto concessorio, è corretto (e sicuramente in linea anche con i principi di trasparenza e concorrenzialità) che lo sottoponga al



mercato secondo i più moderni meccanismi pubblicitari (pubblicazione sul proprio albo pretorio *online*, in Gazzetta Ufficiale e UE), nell'ambito dei quali la stessa AdSP è *ex lege* chiamata ad articolare criteri di selezione proporzionati e orientati a raccogliere ulteriori *input* e/o proposte concorrenti da parte di operatori terzi. E se invece il progetto non convince, l'istanza viene respinta.

Si tratta di un meccanismo *win-win*, che ha negli anni consentito lo sviluppo di vere e proprie iniziative di “partenariato pubblico privato” ancor prima che tale locuzione diventasse inflazionata nell'ambito dei contratti pubblici.

Un siffatto modello procedimentale ha anche permesso ai rapporti concessori di cui trattasi di sottrarsi alle ingessature tipiche di altri modelli di gestione di gare e procedure pubbliche, e ciò sia nella selezione del concessionario, sia nella disciplina convenzionale dei rilevanti diritti e obblighi. Quanto precede anche grazie alla facoltà, per le AdSP, di stipulare con i concessionari accordi procedurali mirati a definire in unica sede i molteplici aspetti amministrativi rilevanti, in coerenza con istituti e strumenti giuridici di diritto comune da tempo previsti nell'ordinamento.

Così, non convince la proposta di eliminare dalla disciplina speciale di settore proprio gli istituti che consentono ai terminalisti di adeguare tempestivamente l'offerta dei servizi e i relativi investimenti alla costante evoluzione dei mercati. Del resto, se non si garantisse il costante adeguamento degli investimenti (e i conseguenti effetti sulla durata del titolo demaniale), nessun incentivo avrebbero i concessionari a sviluppare iniziative innovative e sostenibili per tutta la residua durata del loro titolo, con conseguente “paralisi” di ogni attività del terminalista negli anni antecedenti alla scadenza, e con buona pace

dell'efficienza e competitività del porto e del sistema. La proposta suggerita dall'AGCM finirebbe allora per indebolire, anziché rafforzare, un comparto strategico, che affronta una concorrenza di grandi *players* in porti non italiani e deve avere adeguato *countervailing power* nei confronti dei propri utenti (le linee di navigazione), tra l'altro dotate di notevole potere di mercato in un contesto fortemente concentrato a livello globale.

In conclusione, la contendibilità non si realizza introducendo elementi di paralisi e precarietà della vita delle imprese (i terminalisti svolgono attività *capital intensive*, non competono per offrire un servizio pubblico... a termine), bensì, ove mai, utilizzando altri strumenti per consentire allo Stato di riprendersi il demanio e riassegnarlo, se opportuno, nell'interesse pubblico, secondo istituti tipici della materia che appaiono totalmente ignorati dall'AGCM. Il tutto, al netto di altri strumenti di diritto comune che rendono comunque contendibili le società concessionarie, spesso oggetto di fenomeni di M&A del tutto in linea agli altri settori economici. Con la precisazione che, in questi casi, l'AdSP e il Governo (e la stessa AGCM) comunque vigilano sugli effetti complessivi dell'operazione per il porto, la concorrenza e l'economia nazionale, grazie ai poteri stabiliti dal DM 202/2022 citato, dalla l. 287/1990 e dalle regole in materia di *golden power*. ■

DELOITTE LEGAL

Piazza della Vittoria, 15/34, Genova, 16121 Italy

Telefono: +39 010 5317811

fmunari@deloitte.it

www.deloitte.com

 Deloitte Legal

Il quadro attuale dell'azione diretta ex art. 7 ter d.lgs. 21.11.2005 n. 286 tra tutele per il creditore e cautele per il committente

Il quadro attuale dell'azione diretta ex art. 7 ter d.lgs. 21.11.2005 n. 286 tra tutele per il creditore e cautele per il committente.

Come noto, nell'ambito del settore dei trasporti su gomma, il vettore cui sia stato commissionato un trasporto sovente decide di avvalersi – per ragioni essenzialmente organizzative e/o logistiche – di ulteriori vettori, dando così vita ad un rapporto di sub-vezione.

Detta situazione, se da un lato ha indubbi vantaggi pratici (che sono essenzialmente alla base della sua diffusione nella prassi) dall'altro può astrattamente ingenerare problematiche per il caso in cui il sub-vettore non riceva dal vettore contrattuale i compensi per il trasporto eseguito in regime di sub-vezione: problematiche la cui iniquità aumenta a dismisura laddove, allo stesso tempo, quello stesso trasportatore abbia ricevuto dal committente il compenso per il trasporto in realtà materialmente eseguito dal sub-vettore.

Le specificità e criticità di cui sopra sono state tenute in debita considerazione dal legislatore che è intervenuto a più riprese sulla normativa di settore; nello specifico modificando il D.Lgs. n. 286/2005 che, come noto, unitamente agli artt. 1678 – 1702 c.c. ed al D.Lgs. 395/2000, rappresenta la principale fonte normativa in materia.

In particolare, con il D.L. 06.07.2010 n. 10 è stato infatti introdotto nell'ambito del D.Lgs. 286/2005 il nuovo art. 7-ter, rubricato “*Disposizioni in materia di azione diretta*”, che ha introdotto il diritto per cui il sub-vettore “*il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza del contratto stipulato con un precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale*”.

Con l'art. 7-ter è stata quindi introdotta una responsabilità solidale ex lege di tutti i trasportato-



Avv. Germano Margiotta

ri e del committente a garanzia del sub-vettore. La ratio di tale disposizione è quella sottostante ad ogni obbligazione solidale passiva, ovvero quella di rafforzare la posizione del creditore, consentendogli di agire per l'adempimento dell'intero nei confronti di uno qualsiasi dei più coobbligati. In forza dell'art. 7-ter, infatti, il sub-vettore creditore avrà facoltà di scegliere a quale dei debitori in solido rivolgere la propria domanda di adempimento, potendo in particolare rivolgerla a tutti i soggetti

della filiera in solido tra loro (litisconsorzio facultativo) o solo ad uno o ad alcuni di essi. Ferma restando, naturalmente, il diritto di regresso del debitore che abbia pagato nei confronti degli ulteriori obbligati in solido, in linea con il più generale schema delle obbligazioni solidali previste dal codice civile.

Da quanto detto (e dal tenore della norma), unico soggetto nei confronti del quale al sub-vettore è inibita qualsiasi azione è quindi il solo destinatario della spedizione, qualora lo stesso sia rimasto estraneo alla pattuizione.

Per quanto riguarda gli aspetti più propriamente processuali, il sub-vettore creditore potrà agire ex art. 7-ter sia con un procedimento ordinario (e quindi con un atto di citazione) sia in via monitoria (ricorso per decreto ingiuntivo).

Dal punto di vista probatorio, invece, l'azione avrà ragionevoli margini di fruttuosità unicamente laddove il creditore agisca tempestivamente e documenti puntualmente l'attività eseguita; e sotto questo profilo diventa strettamente necessaria la produzione in giudizio del contratto di trasporto, degli ordini di trasporto, delle fatture emesse per il pagamento delle prestazioni e dei documenti (DDT, POD, CMR o equipollenti) sottoscritti dal vettore e/o dal destinatario attestanti la struttura della filiera del trasporto.

La norma ha trovato, dalla sua entrata in vigore nel 2010, alcuni diversi momenti applicativi da parte della giurisprudenza, passando da una iniziale interpretazione estensiva che ne ammetteva l'esercizio da parte di tutti i sub-vettori coinvolti nella filiera, a prescindere dall'esecuzione effettiva o meno delle attività di trasporto e dunque anche a quelli "intermedi", ad un'interpretazione molto rigorosa ed ormai ampiamente consolidata in forza della quale si ritiene ormai unanimemente che il solo vettore che ha materialmente eseguito il trasporto sia portatore di tale diritto.

Nell'ambito dei contenziosi in materia si era altresì venuta a sviluppare un'eccezione difensiva da parte dei soggetti destinatari passivi della norma in forza della quale taluni interpreti giungevano a sostenere che, qualora il soggetto intermedio della filiera che aveva affidato i trasporti al vettore effettivo, non fosse a sua volta soggetto iscritto all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, non sarebbe stata esperibile in suo danno l'azione diretta.

Il Tribunale di Milano ha recentemente ribadito (Sentenza n. 5135/2024) che l'accoglimento di tale eccezione comporterebbe un'incomprensibile pregiudizio a sfavore proprio del vettore effettivo che ha materialmente reso le prestazioni e proprio a cui favore depone l'articolo, precisando che "[...]

In definitiva, la disposizione non può che essere interpretata, in conformità all'art. 12 Preleggi ed al principio dell'interpretazione costituzionalmente orientata, nel senso che ha diritto all'azione diretta per il pagamento del nolo l'esecutore materiale del trasporto che sia iscritto all'albo degli auto trasportatori, a prescindere dall'iscrizione a tale albo dei restanti soggetti della catena, che sono tutti mittenti e sub-mittenti rispetto all'ultimo sub-vettore".

Quanto alla percorribilità con successo dell'iniziativa, la giurisprudenza è ormai univoca nel ritenere che assolutamente essenziale si pone l'esistenza (e la relativa prova giudiziale) del rapporto contrattuale tra vettore e subtrasportatore, nonchè la dimostrazione del corrispettivo tra gli stessi concordato per dare corso alla prestazione (ex multis, Trib. Santa Maria Capua Vetere n. 3974/2024). E non può ritenersi sufficiente la produzione in giudizio da parte del sub-vettore delle sole lettere di vettura che dimostrino l'avvenuta esecuzione delle tratte, dovendo necessariamente essere fornita anche la prova della pattuizione del nolo e del relativo ammontare.

Ed anche le eventuali prove testimoniali portate a supporto della pretesa e a conferma delle pattuizioni verbali asseritamente intercorse, debbono fornire indicazioni precise e incontrovertibili, diversamente non essendo idonee a colmare la carenza documentale.

A fronte di questo ampliamento di tutele in favore del sub-vettore, aumentano correlativamente i rischi per il committente o comunque per il debitore in solido ex art. 7-ter d.lgs. 286/2005. Rischi che si sostanziano essenzialmente:

- da un lato, nella eventualità di dover effettuare un doppio pagamento, che si può verificare allorquando il committente abbia pagato il vettore, il quale tuttavia non abbia pagato il sub-vettore che, quindi, agisca ex art. 7-ter d.lgs. 286/2005 con conseguente necessità di effettuare un ulteriore versamento;
- dall'altro lato, nella difficoltà e, eventualmente, impossibilità di recuperare dal vettore inadempiente le somme pagate al sub-vettore dallo stesso committente che sia stato convenuto ex art. 7-ter d.lgs. 286/2005.

Proprio in considerazione di tali criticità, è quindi quanto mai opportuno che il committente di un servizio di trasporto adotti ogni opportuna cautela, per quanto possibile.

Utile, dal punto di vista concreto, ancorchè non risolutivo, potrebbe quindi rivelarsi l'inserimento di clausole che vietino la sub-vezione nella contrattualistica del committente che siano (o pos-

sano essere) conoscibili all'eventuale sub-vettore "ingaggiato" illegittimamente dal vettore (come ad esempio sulle lettere di vettura/DDT o sugli altri documenti accompagnatori delle merci). In questo modo, oltre che dalle conseguenze comunque derivanti per il vettore per il caso di illegittimo ricorso alla sub-vezione (come per esempio la possibilità per il committente di risolvere per inadempimento il contratto ex art. 6-ter co. 2 d.lgs. 286/2005), il rischio per il committente sarebbe limitato dalla consapevolezza dell'eventuale sub-vettore dell'illegittimità della sub-vezione in questione. Circostanza, questa, che potrebbe indurre il sub-vettore a non accettare l'incarico o a tutelarsi maggiormente nei confronti del vettore, consapevole del fatto di non poter agire nei confronti del committente con la stessa "facilità" che gli sarebbe concessa in caso di regolare sub-vezione.

Laddove invece committente e trasportatore si accordino per l'utilizzo della sub-vezione, il committente potrà tentare di tutelarsi, prevedendo nel contratto alcune cautele, tra cui possono essere annoverate:

- obbligare il vettore a comunicare il nominativo e a trasmettere l'attestazione di regolarità contributiva propria e del sub-vettore, nonché prova di avere regolarmente saldato i soggetti a valle della filiera;
- ottenere dal vettore una fideiussione o altra forma equivalente a copertura delle somme che potrebbero essere rivendicate dal sub-vettore in caso di mancato suo pagamento da parte del vettore stesso;
- ottenere prova dal vettore di avvenuto pagamento dei propri sub-vettori;
- acquisire una dichiarazione periodica del sub-vettore che attesti l'avvenuto ed integrale pagamento dei suoi corrispettivi da parte del trasportatore contrattuale, con rinuncia a ulteriori pretese;
- inserimento nella contrattualistica di clausole di manleva - con contestuale facoltà di compensazione - da parte del vettore per possibili rivendicazioni dei sub-vettori.

Soluzioni, queste, che nella pratica risultano, talvolta, difficilmente percorribili ma che possono rappresentare, in fase di trattativa contrattuale, elementi su cui il committente possa insistere ai fini di una sua maggior tutela.

A chiusura della presente disamina, un elemento di particolare interesse può essere quello relativo all'ipotesi in cui uno dei soggetti obbligato solidalmente in forza dell'art. 7-ter d.lgs. 286/2005 sia stato ammesso ad una procedura concorsuale.

Allo stato attuale la giurisprudenza è ormai asse-

stata su un indirizzo univoco, che legittima l'esplorabilità dell'azione diretta ex art. 7-ter anche nei casi i cui il primo vettore sia stato sottoposto ad una procedura concorsuale. Ex multis, si può ricordare la sentenza 10.01.2019 n. 71 del Tribunale di Bologna, per cui: *"la disposizione dell'art. 7-ter del d.lgs. 286/2005 non prevede alcuna eccezione a tale regime di solidarietà passiva; in particolare, nulla è previsto per il caso in cui il vettore principale sia sottoposto a procedura concorsuale. E, allora, deve ritenersi che anche in tale caso al sub-vettore sia concessa la possibilità di agire per l'adempimento nei confronti del committente. La dichiarazione di fallimento del vettore principale determina, infatti, l'impossibilità per i creditori di iniziare o proseguire azioni esecutive o cautelari «sui beni compresi nel fallimento» (cfr. art. 51 L.F.), nonché di accertare autonomamente i crediti (52 L.F.); analogamente, dalla pubblicazione nel registro imprese del ricorso per l'ammissione a concordato preventivo - caso che in tale sede interessa - i creditori non possono esercitare azioni «sul patrimonio del debitore» (cfr. art. 168, co. 1 L.F.). Nulla vieta, invece, che il creditore possa agire nei confronti del coobbligato solidale in bonis. Questo perché sussiste autonomia tra le azioni che il creditore può proporre nei confronti dei più condebitori in solido: autonomia che opera anche nel caso di fallimento (o, a maggior ragione, di accesso al concordato preventivo) di uno dei debitori solidali; con la conseguenza che il debitore può comunque rivolgere la propria domanda di adempimento nei confronti del debitore in bonis (cfr., sul punto, Cass. 2902/2016, che richiama Cass. 14468/2005 e Cass. 4464/2011)".*

Ritenere inammissibile l'azione diretta nei confronti del committente laddove il vettore principale non sia più in bonis, infatti, si risolverebbe in una elusione della disposizione speciale dettata dall'art. 7-ter del d.lgs. 286/2005. Elusione difficilmente compatibile con la scelta del legislatore che è deliberatamente quella di offrire tutela al sub-trasportatore effettivo. ■

**STUDIO LEGALE
MARGIOTTA & PARTNERS**

Milano - Roma - Bari

T. +39 02 58300672

Follow us on LinkedIn

segreteria@margiottalegal.it

www.margiottalegal.it

Il nuovo testo unico della legge doganale ed il contrabbando per «dichiarazione infedele»: un ritorno al passato

Il testo unico della legge doganale, d.P.R. n. 43/1973 (TULD), aveva subito alcune modifiche sostanziali nel corso del tempo; tuttavia, era divenuto ormai necessario coordinare il testo con gli interventi di modifica e con l'ordinamento doganale dell'Unione europea. Dopo oltre 50 anni dalla sua stesura era necessaria l'elaborazione di un testo unico ricognitivo, che tenesse conto delle innovazioni intervenute nel corso degli anni nell'organizzazione e nell'operatività degli uffici ed eliminasse le disposizioni da ritenersi non più in vigore perché superate dall'ordinamento doganale dell'Unione europea. In attuazione della legge delega 9.8.2023, n. 111 l'ordinamento doganale nazionale è stato innovato con l'adozione del d.lgs. 26.9.2024, n. 141, «[d]isposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione e revisione del sistema sanzionatorio in materia di accise e altre imposte indirette sulla produzione e sui consumi». Il d.lgs. n. 141/2024 ha abrogato, tra l'altro, il testo unico n. 43/1873. Il decreto è composto da una parte generale e da un allegato.

La parte generale contiene alcune disposizioni rilevanti per l'ordinamento della professione di «spedizionario doganale» e alcune disposizioni che riordinano la disciplina dei tabacchi lavorati e di altri prodotti da inalazione all'interno del testo unico accise di cui al d.lgs. 26.10.1995, n. 504. Viene rivisto l'elenco del c.d. reati presupposto di cui al d.lgs. 8.6.2001, n. 231 sulla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, con l'introduzione tra i reati di cui all'art. 25-sexiesdecies dei reati previsti dal testo unico accise e viene introdotta la facoltà per l'amministrazione doganale italiana di esigere una garanzia per l'imposta sul valore aggiunto nel caso di immissione in libera pratica, in sospensione di imposta, di merce destinata ad essere immessa in consumo in altro Stato membro dell'Unione europea (c.d. regime 42)

Le «disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell'Unione» (DNC) sono invece contenute nell'allegato 1 al d.lgs. n. 141/2024. Già dalla struttura degli articolati del TULD e delle DNC emerge la profonda diversità tra questi due complessi di norme: il primo, composto da oltre 350 disposizioni



Avv. Piero Bellante - LegalAssociati Verona

analitiche, il secondo da poco più di 120 disposizioni che, nell'apprezzabile tentativo di semplificare e razionalizzare il quadro normativo, ne offrono tuttavia un quadro eccessivamente sintetico e privo di alcuni riferimenti che avrebbero invece potuto realmente integrare l'ordinamento doganale dell'Unione per quegli aspetti che non possono essere trattati a livello sovranazionale. Mancano ad esempio i riferimenti alle disposizioni nazionali che governano le procedure di accertamento doganale, che non sono previste dal codice doganale dell'Unione. La necessità che i singoli Stati membri adottino disposizioni realmente utili in quanto «integrative o di attuazione» delle disposizioni del Codice è invece prevista nell'art. 5, punto 2, di esso, laddove è descritto il quadro delle «*customs rules*» cioè della normativa doganale rilevante ai fini dell'ordinamento doganale dell'Unione europea.

Poiché le DNC, oltre ad avere natura parzialmente innovativa, riprendono anche letteralmente il contenuto di alcune disposizioni contenute in testi legislativi precedenti e da esse espressamente abrogate, esse continuano ad avere la natura tipica dei testi unici,

secondo i canoni elaborati dalla dottrina per la classificazione delle fonti. Il riferimento alle DNC come «nuovo testo unico doganale» non appare quindi fuori luogo.

Al di là dell'opera di (eccessiva) semplificazione, le novità più significative contenute nelle DNC sono costituite dalla rivisitazione dell'istituto della «linea doganale», ora regolamentata come «linea di vigilanza doganale»; dalla formale equiparazione dell'I-VA all'importazione ai diritti di confine; dalla la rivisitazione dei requisiti per ottenere l'autorizzazione all'esercizio della rappresentanza diretta in dogana; dalla revisione integrale del sistema sanzionatorio penale e amministrativo per le violazioni doganali, sia sotto il profilo dei minimi e dei massimi edittali, maggiormente aderenti al principio di proporzionalità, sia sotto il profilo della previsione di nuove fattispecie di illecito.

In particolare, le DNC introducono nell'ordinamento la fattispecie di «contrabbando per dichiarazione infedele». L'illecito, in cui si può incorrere per una semplice indicazione «in modo non corrispondente all'accertato» di qualsiasi elemento necessario «all'applicazione della tariffa doganale e per la liquidazione dei diritti», al di sopra di determinate soglie rileva sotto il profilo penale; mentre, nel caso di irregolarità sotto soglia, rileva sotto il consueto profilo dell'illecito amministrativo. La condotta consistente nella presentazione di una dichiarazione inesatta era stata depenalizzata a partire dalla metà degli anni Settanta del Novecento. Per rinvenire nell'ordinamento doganale italiano una sanzione penale per queste irregolarità bisogna risalire al 1940 e, ancor prima, al 1861 in occasione del primo regolamento doganale del Regno d'Italia. La riforma doganale del 2024, dunque, per i profili sanzionatori rappresenta il ritorno a un passato che si riteneva definitivamente scomparso. Un'altra possibile criticità, per i risvolti che potrebbe avere per l'economia nazionale, consiste nell'aver ipotizzato il contrabbando all'esportazione per «omessa dichiarazione», per la mera condotta consistente nella mancata presentazione della dichiarazione in dogana, con conseguente confisca della merce.

La parte dedicata alle sanzioni doganali penali ed amministrative contenuta nel decreto n. 141/2024 apre scenari delicati e complessi di compatibilità con il diritto dell'Unione europea. La direttiva UE n. 2017/1371 sulla protezione degli interessi finanziari della UE esclude espressamente dal proprio perimetro i reati che non hanno il requisito dell'intenzionalità; l'aver criminalizzato la fattispecie di dichiarazione inesatta, in assenza di dolo specifico di evasione, rischia di risolversi in una barriera non tariffaria vietata dall'art. 34 del trattato sul funzionamento



dell'Unione europea. L'eccessivo rigore potrebbe determinare un significativo sviamento di traffico verso altri Stati membri dell'Unione, dove gli illeciti doganali sono sanzionati con misure maggiormente aderenti ai principi di proporzionalità, effettività e dissuasività di cui all'art. 42 del Codice doganale UE. Anche l'inserimento dell'imposta sul valore aggiunto tra di diritti di confine solleva più d'una perplessità. Il fatto che un tributo sia riscosso «al» confine non significa anche che esso debba necessariamente avere la natura di diritto «di» confine. L'equivoco in cui è incorso il legislatore del 2024 è imbarazzante: la natura di un tributo è determinata in ragione della sua funzione e dalle fonti che lo regolano ed è noto che l'IVA ha una struttura ed una disciplina proprie che non discendono da fonti di matrice doganale, bensì di tutt'altra natura. Viceversa, costituiscono diritti di confine i tributi, come i dazi (risorse proprie tradizionali dell'Unione europea), che sono amministrati all'interno di un ordinamento doganale e il codice doganale dell'Unione non comprende l'imposta sul valore aggiunto nell'oggetto dell'obbligazione doganale. ■

LEGALASSOCIATI VERONA
Customs compliance lawyers
VERONA - Via Oglio, 6
T. +39 045 8035957
bellante@legalassociati.com
www.bellantelalumia.it
www.legalassociati.com

Geopolitica e trasporto marittimo: l'impatto dei conflitti

L'industria marittima è profondamente intrecciata con la geopolitica globale, ed i conflitti in corso in Ucraina e in Medio Oriente hanno gettato lunghe ombre sul trasporto marittimo.

Nel 2024, l'impatto della guerra sull'industria marittima è stato evidente in diversi incidenti di alto profilo. Nel Mar Nero, un attacco missilistico a due petroliere russe ha provocato il loro affondamento. Nel Mar Rosso, da novembre 2023, si registrano oltre cento attacchi, che hanno causato danni a oltre 40 navi.

In risposta alla crescente volatilità in queste regioni, gli assicuratori hanno adeguato i termini delle loro polizze; i premi per le navi che operano in queste aree sono diventati più costosi (passando dallo 0,1% al 0,75/1% del valore scafo), e si è assistito ad un aumento dell'uso di coperture specializzate, come le polizze di "Kidnap & Ransom", che si occupano della copertura di dirottamenti e situazioni con ostaggi. Inoltre, la pratica di deviare le navi dal passaggio di Suez è divenuta la norma, con un generale aumento dei noli.

Senza considerare che la qualificazione di questi attacchi ha dei riflessi anche sulla operatività delle coperture merci (si pensi alle esclusioni contenute nelle *Institute Cargo Clause* sez. A, par.6 e 7 "In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by war [...] any person acting from a political, ideological or religious motive").

Ad oggi, un cessate il fuoco stabile tra Israele e Hamas potrebbe avere il potenziale per portare ad una riduzione dei premi al rischio di guerra per i transiti nel Mar Rosso, tuttavia gli effetti sul mercato non sono prevedibili, dato che l'area viene considerata ancora ad elevato rischio (DNK per ora dichiara di non quotare il rischio guerra sul Mar Rosso, così come Marsh ritiene la situazione instabile).

Lo stesso dicasi per il caso di una evoluzione in Ucraina a seguito delle azioni della presidenza Trump.

Si tenga conto anche che le politiche di controembargo da parte della Russia stanno portando ad un sostanziale blocco di contenitori nella tratta ferroviaria dalla Cina all'Europa con la



Avv. Davide Canepa

conseguente sospensione del trasporto su tale tratta da parte di alcuni operatori.


In conclusione, l'interazione tra il trasporto marittimo e i rischi di guerra presenta sia sfide immediate che incertezze a lungo termine per l'industria dei trasporti. Con l'evolversi dei conflitti, il settore dovrà investire in strumenti contrattuali di gestione del rischio per mitigare le ricadute finanziarie di queste crisi. ■

WATSON FARLEY & WILLIAMS

Via Gaetano Negri, 4
20123 Milan

T: +39 02 721 7071

Follow us on LinkedIn

 Watson Farley & Williams
DCanepa@wfw.com

Shipping e Sostenibilità: Normative, Nuovi Carburanti ed Energia

Negli ultimi anni, le aziende sono chiamate a rivedere le proprie strategie in risposta alla crescente attenzione verso la sostenibilità. Tuttavia, non si tratta solo di una scelta etica o commerciale: la sostenibilità aziendale è determinata dall'evoluzione delle normative giuridiche, che impongono obblighi specifici in materia ambientale e di riduzione delle emissioni. In particolare, il quadro normativo europeo sta indirizzando la decarbonizzazione dei settori economici, compreso il settore marittimo.

L'Accordo di Parigi (2015) ha fissato l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale a meno di 2°C, con l'ambizione di mantenerlo sotto 1,5°C. Il Green Deal Europeo e la Legge sul Clima (Reg. (UE) 2021/1119) stabiliscono l'obiettivo di neutralità climatica entro il 2050, con una riduzione delle emissioni di gas serra del 55% entro il 2030.

Il sistema **ETS** (Emissions Trading System) impone limiti alle emissioni di CO₂ per le imprese ad alta intensità di carbonio, spingendo le aziende a investire in tecnologie a basse emissioni. Inoltre, la **EU Taxonomy for Sustainable Activities** obbliga le imprese a fornire report trasparenti sui loro impatti ambientali, aumentando la responsabilizzazione delle aziende in materia di sostenibilità.

Un'importante novità normativa è il **Regolamento (UE) 2023/1805** relativo a **FuelEU Maritime**, che impone l'uso di combustibili rinnovabili e tecnologie pulite per il settore marittimo. Quest'ultimo stabilisce limiti severi sulle emissioni di gas serra per le navi con stazza superiore a 5.000 tonnellate che operano nei porti europei, indipendentemente dalla bandiera delle navi. L'obiettivo è ridurre le emissioni di CO₂, metano e protossido di azoto lungo l'intero ciclo di vita dei combustibili marittimi (Well-to-Wake), con una riduzione fino all'80% entro il 2050.

Il regolamento prevede anche meccanismi di flessibilità, che permettono alle flotte esistenti di adeguarsi progressivamente, premiando chi investe nella transizione energetica. Ulteriori normative impongono che, dal 2030, le navi passeggeri e portacontainer nei porti debbano utilizzare ali-



Adv. Enrico Molisani

mentazione elettrica da terra (OPS) o tecnologie alternative a zero emissioni.

Parallelamente, la **Direttiva RED II** (2018/2001) stabilisce che, entro il 2030, almeno il 32% dell'energia consumata nell'UE deve provenire da fonti rinnovabili, promuovendo tecnologie sostenibili come l'idrogeno verde, prodotto con energia rinnovabile.

In questo contesto, l'adozione di certificazioni internazionali come l'**ISCC** (International Sustainability & Carbon Certification) sta diventando imprescindibile per le aziende che vogliono essere competitive e conformi agli standard ambientali, monitorando la sostenibilità delle filiere produttive.

La sostenibilità aziendale quindi, non è più una scelta facoltativa commerciale, ma diventa un obbligo giuridico, determinato dalle normative in continua evoluzione. ■

STUDIO LEGALE WEGAL

GENOVA Viale Padre Santo 5/8 - 16122 - Genova

T +39 010 3078037

enrico.molisani@wegal.com

Opportunità per le aziende italiane della logistica nel mercato africano in settori come l'agrifood e l'automotive

A cura dell'Avv. Andrea Giardini e dell'Avv. Luigi Zunarelli

L' Africa rappresenta oggi un mercato in rapido sviluppo, con una popolazione giovane e in crescita, nuove dinamiche economiche e importanti opportunità per le imprese internazionali. Il "Piano Mattei", recentemente promosso dal governo italiano, mira a rafforzare la cooperazione tra Italia e Paesi africani, concentrandosi su investimenti strategici in settori come energia, infrastrutture e logistica. In parallelo, strumenti finanziari come quelli offerti da SIMEST supportano le imprese italiane nel processo di internazionalizzazione verso l'Africa, grazie a incentivi economici mirati, tra cui finanziamenti agevolati e contributi a fondo perduto per progetti sostenibili e digitalizzati.

L'integrazione dei Paesi africani nei network logistici globali presenta sfide significative, tra cui infrastrutture carenti, costi elevati, procedure doganali lente e un accesso limitato alla tecnologia. Tuttavia, il miglioramento della logistica è una leva essenziale per sbloccare il potenziale economico del continente.

L'agricoltura e la trasformazione alimentare rappresentano settori chiave in Africa, ma la logistica inefficiente provoca sprechi alimentari e perdite economiche significative. In Paesi dell'Africa orientale, ad esempio, si registrano enormi perdite post-raccolta per mancanza di strutture di stoccaggio e trasporto refrigerato. Per le imprese italiane, specializzate in tecnologie per la gestione della catena del freddo e la trasformazione alimentare, vi è un'opportunità di esportare know-how e sviluppare partnership locali per ridurre queste inefficienze.

Il tasso di motorizzazione in Africa è tra i più bassi al mondo, ma si prevede una crescita significati-



va nei prossimi anni. La domanda di veicoli nuovi potrebbe raggiungere 3,5-5 milioni di unità annue entro il 2035. Sudafrica, Marocco ed Egitto sono già hub produttivi per l'assemblaggio di veicoli, ma la sfida rimane costruire una catena del valore locale. Il necessario supporto logistico per le aziende italiane di componenti e soluzioni innovative del settore automobilistico è fondamentale per poter gestire con successo questi mercati.

L'Africa è un continente di opportunità, ma richiede un approccio strategico. Le aziende italiane possono capitalizzare le proprie competenze nella logistica dell'agrifood e dell'automotive, così come in altri settori, per rispondere alle esigenze locali e creare un impatto duraturo. Il Desk Africa di Zunarelli supporta la propria clientela su questi mercati. ■

ZUNARELLI STUDIO LEGALE ASSOCIATO

desk.africa@studiozunarelli.com

www.studiozunarelli.com

Le anti suit injunctions: un rischio da valutare

L'*anti suit injunction* è un istituto di diritto inglese che può creare serie difficoltà agli operatori che abbiano sottoscritto un qualsiasi contratto regolato dalla legge inglese contenente una clausola arbitrale.

Esso consiste in un ordine della Corte emesso nei confronti di una parte di un contratto, su richiesta della controparte, affinché desista dal coltivare azioni in giudizio in violazione della clausola arbitrale. Detta ingiunzione ha lo scopo di evitare che la volontà contrattuale espressa dalle parti venga violata per effetto di azioni legali presentate strumentalmente davanti ad altri giudici.

Ad esempio, tale ordine può essere emesso nel caso in cui, a seguito della stipula di un *voyage-charter*, insorga una controversia tra le parti e la parte che si ritiene danneggiata cerchi di agire in giudizio di fronte al giudice del Paese del porto di sbarco. Se nel *charter* è presente una clausola arbitrale la controparte può, in via di urgenza, chiedere al giudice inglese di emettere l'*anti suit injunction*. Se il destinatario dell'ordine non desiste dall'azione intentata, esso rischia sanzioni anche gravi per *contempt to Court* (oltraggio alla corte).

Il giudice inglese concede l'ingiunzione laddove si evinca che il contratto è regolato dalla legge inglese (anche in caso di arbitrato con sede fuori dalla giurisdizione inglese) o se l'accordo oggetto della controversia presenta comunque un collegamento con la giurisdizione inglese.

Va osservato che tale ingiunzione può essere emessa anche nei confronti del ricevitore che non sia parte del *voyage-charter*, bensì che agisca in base alla polizza di carico contro il vettore, laddove tale polizza richiami validamente la clausola arbitrale contenuta nel charter (*Seniority Shipping v City Seed Crushing Industries*, "Joker", [2019] EWHC 3541 (Comm)).

In questi casi, un soggetto che non ha espressamente consentito alla clausola arbitrale può comunque essere costretto a rispettarla se per il giudice inglese tale clausola è per lui vincolante, essendo irrilevante che il giudice straniero adito dalla parte ingiunta possa invece ritenersi competente in base alla *lex fori*, ad esempio, perché diversamente dal giudice inglese considera invalida o non opponibile la clausola arbitrale.

In conclusione, è necessario essere consapevoli che la presenza di un contratto con la scelta di una clau-



Prof. Avv. Pierangelo Celle (Partner)



Avv. Guglielmo Bonacchi (Associate)

sola arbitrale e di applicare la legge inglese espone le parti al rischio di subire un *anti suit injunction* e di rendere assai difficile poter agire in fori diversi, anche quando tale azione sarebbe possibile in base alla legge del foro adito.

Ciò impone di verificare con grande attenzione la documentazione contrattuale, sia al momento della stipula, sia quando si valuta se iniziare un'azione legale, per evitare il rischio di essere destinatari di questo tipo di ingiunzioni. ■

STUDIO LEGALE TURCI

GENOVA Via R. Ceccardi 4/30

T +39 010 5535250

MILANO Via V. Pisani, 12A

T +39 02 36563276

turcilex@turcilex.it

www.turcilex.it

Italian Passenger Yacht Code: la nuova rotta per la sicurezza e l'innovazione nei superyacht

L'espansione crescente del mercato della nautica - soprattutto nel settore *superyacht* - ha reso sempre più pressante l'esigenza di implementare il quadro normativo in materia di sicurezza della navigazione delle unità da diporto, adeguandolo, nel dettare i criteri costruttivi e le altre misure strutturali miranti alla *safety*, alle specificità dello *yachting* in termini operativi e di rischio.

A tal fine, è stato recentemente emanato il D.M. 133/2024 che, modificando e integrando l'art. 83-ter del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto (D.M. 146/2008), tra l'altro, prevede l'introduzione nel nostro ordinamento, entro il 21 aprile 2025, dell'Italian Passenger Yacht Code (IPYC), fissandone i principi di fondo.

L'IPYC determinerà i criteri di progettazione, standard di costruzione e altre misure di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento per le navi da diporto impiegate in attività di noleggio (e per quelle iscritte al Registro internazionale adibite a viaggi internazionali con finalità turistiche) con una capacità di 13-36 passeggeri che non trasportano cargo. L'IPYC assicurerà, inoltre, meccanismi di recepimento, equivalenze, esenzioni e monitoraggio per garantire il rispetto dei criteri di sicurezza stabiliti dalle convenzioni internazionali, consentendo altresì l'adozione di standard alternativi, previa approvazione del MIT, per favorire efficienza e innovazione tecnologica.

Questo strumento si ispira a modelli internazionali come il Passenger Yacht Code del Red Ensign Group (REG PYC), con cui condivide diverse previsioni; numerose sono infatti le similitudini tra le disposizioni del D.M. 133/2024 e quelle del Chapter 1 e 3 del REG PYC. In particolare, sono stabilite con contenuto praticamente identico le norme che prevedono la disciplina dell'attribuzione e del mantenimento della certificazione alle unità già esistenti o a quelle sottoposte a refitting e riparazioni, così come le valutazioni, ai fini dell'attribuzione del riconoscimento delle certificazioni, alle unità convertite in *passenger yacht*.

Per segnalare una differenza, invece, mentre l'IPYC riguarda solo unità per noleggio o con finalità turistiche (similmente al PYC di Malta), il REG PYC si applica anche a yacht ad uso privato.

Non resta che attendere l'emanazione dell'IPYC per comprenderne l'effettiva portata innovativa in termini di sicurezza ma anche per un'utile comparazione, anche in un'ottica di competitività, con gli analoghi strumenti adottati in altri ordinamenti. ■



Avv. Giacomo Falsetta



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

ROMA Piazza del Popolo 18
T +39 06 340091

giacomo.falsetta@lcalex.it - carlo.solari@lcalex.it
www.lcalex.it

Buyers be aware!!! l'importanza del tempestivo pagamento del deposito nelle compravendite di yacht

Il pagamento del deposito rappresenta sicuramente un momento significativo nelle compravendite di yacht, configurandosi di fatto, tra l'altro, come strumento di tutela per il venditore dell'adempimento delle obbligazioni contrattuali assunte dal compratore con la firma del Memorandum of Agreement. Il formulario *MYBA MOA*, regolato dal diritto inglese, prevede all'art. 25 che il deposito sia pagato dal compratore allo stakeholder entro 4 giorni dalla firma del MOA. Secondo la giurisprudenza inglese il pagamento puntuale del deposito è *"of essence to the contract"* e pertanto l'eventuale mancato pagamento tempestivo conferisce al venditore il diritto di risolvere il contratto e richiedere il risarcimento del danno. Quale danno risarcibile?

Nel caso *The Griffon* del 2013, avente ad oggetto il ritardato pagamento del deposito in una compravendita di una nave commerciale sulla base del formulario *Norwegian*, la Corte di Appello inglese stabilisce che il deposito ha funzione di garanzia del corretto adempimento contrattuale e l'ammontare del danno risarcibile corrisponde all'importo del deposito stesso.

Nel 2024, i giudici inglesi tornano sul tema nel caso *The Agathonissos* e confermano il precedente stabilito in *The Griffon*. Nel caso di specie, il compratore ritardava l'inoltro della documentazione KYC allo stakeholder necessaria per l'apertura del conto fiduciario sul quale doveva essere pagato il deposito facendo così decadere il termine previsto dal MOA. Il venditore risolveva il contratto e chiedeva il pagamento di un importo equivalente al deposito. Il compratore sosteneva che il danno risarcibile consistesse nel pregiudizio economico effettivamente sofferto dal venditore, ossia nell'eventuale minor valore tra il prezzo di vendita pattuito nel MOA, ormai risolto, e quello realizzato dalla futura vendita della nave. Secondo la Corte di Appello, il venditore ha diritto a ricevere il pagamento dell'intero deposito a titolo di risarcimento, indipendentemente dall'eventuale mancato guadagno derivante dalla successiva vendita della nave. Il deposito deve considerarsi infatti un



Avv. Lorenzo Macchi

importo forfettizzato a garanzia del venditore in caso di inadempimento del compratore, senza che il venditore debba provare di aver sofferto un effettivo pregiudizio economico.

Buyers be aware!!! Il compratore di un'unità da diporto dovrà essere pronto al trasferimento tempestivo del deposito una volta firmato il MOA, oggi più che mai, alla luce dei sempre più stringenti adempimenti previsti dalla normativa anticiclaggio. ■

STUDIO LEGALE MEPLAW
ROMA Foro Traiano 1/A
VIAREGGIO Via dei Pescatori 56
tel. (+39) 06 2312031
l.macchi@meplaw.net
www.meplaw.net

Cybersecurity nello shipping e best practices normative



Avv. Alberto Batini, LLM

La cybersecurity nel settore dello shipping è sempre più cruciale per proteggere le operazioni marittime, in quanto il settore sta diventando sempre più digitalizzato. Le navi, i porti e le aziende di spedizione sono vulnerabili ad attacchi informatici che potrebbero compromettere la sicurezza, la privacy e la continuità delle operazioni.

I principali Rischi Cyber nel Settore dello Shipping sono: (1) Attacchi ransomware: Le compagnie marittime sono a rischio di attacchi ransomware, in cui i dati sensibili vengono criptati e richiesti riscatti per il loro recupero (2) Phishing e social engineering: I criminali informatici possono cercare di rubare credenziali di accesso ai sistemi IT attraverso email di phishing o manipolazioni psicologiche (3) Attacchi alle comunicazioni satellitari: Poiché le navi dipendono dalle comunicazioni satellitari, un attacco a questi sistemi potrebbe compromettere la navigazione e la gestione delle rotte (4) Infiltrazioni nei sistemi di gestione: Gli attacchi ai software di gestione delle flotte o delle operazioni logistiche potrebbero causare interruzioni e modificare i percorsi delle navi, con danni economici significativi.

La International Maritime Organization (IMO) ha introdotto il regolamento MSC 428 (98), che richiede alle compagnie marittime di adottare misure di cybersecurity per proteggere le operazioni. Le linee guida stabiliscono che le compagnie debbano avere piani di gestione del rischio cyber e sistemi di protezione informatica aggiornati. Inoltre, mol-

ti Paesi hanno iniziato a implementare normative nazionali per proteggere le infrastrutture critiche marittime.

Soluzioni e best practices:

Formazione e sensibilizzazione: È fondamentale che il personale sia formato per riconoscere le minacce cyber e prevenire attacchi come il phishing. La consapevolezza è una linea di difesa essenziale. Tecnologie di protezione: L'adozione di tecnologie come firewall, crittografia, rilevamento delle intrusioni (IDS) e autenticazione a più fattori (MFA) aiuta a difendere i sistemi informatici contro gli attacchi.

Piani di risposta agli incidenti: Ogni compagnia marittima dovrebbe disporre di un piano d'emergenza per rispondere a un attacco cyber, che comprenda procedure per isolare e contenere l'incidente, ripristinare i dati e comunicare con le autorità.

L'Avv. Alberto Batini è membro della Sub Committee del CMI per l'elaborazione di una regolamentazione uniforme a livello internazionale volta ad individuare soluzioni normative e Best Practices. ■

BTG LEGAL

GENOVA Via Assarotti 11/9 - 16122

tel. (+39) 010 8310455

mobile (+39) 348 7902191

a.batini@btglegal.it

L'entrata in vigore della e-CMR nel trasporto internazionale di merci su strada. Un passo avanti nel processo di digitalizzazione dei documenti di trasporto

La *Supply chain*, è sempre più basata sullo sviluppo di tecnologie innovative, processi semplificati e standard globali e la dematerializzazione dei documenti di trasporto è un passaggio decisivo che segna la svolta dagli originali “cartacei” ai modelli “nativi” digitali quali e-BL, e-CMR, e-AWB, -FBL. Il trasporto internazionale di merci su strada è regolamentato dalla Convenzione CMR che – come altre norme uniformi del settore – ha la funzione primaria di armonizzare le condizioni contrattuali per le merci trasportate su strada e agevolare il trasporto delle merci in generale. La CMR tradizionale è un documento (lettera di vettura) che attesta l'avvenuta presa in consegna delle merci su strada quando il luogo di carico ed il luogo di consegna sono situati in due Stati diversi. La “CMR elettronica” (e-CMR) è stata introdotta nel 2008 tramite il Protocollo Aggiuntivo alla Convenzione CMR entrato in vigore il 5 giugno 2011. L'Italia ha formalmente aderito al Protocollo con la [legge n. 37 dell'8 marzo 2024](#) (G.U. n. 73, 27.3.2024). Dal 26 settembre 2024 diventano operative anche in Italia le lettere di vettura elettroniche (e-CMR) che accompagnano le spedizioni merci internazionali su strada. L'utilizzo dell'e-CMR si allinea con gli obiettivi di ottimizzazione ed efficientamento della filiera logistica e dei trasporti oggetto del Mobility Package europeo, con particolare riferimento al Regolamento (UE) 2020/1056 sulle informazioni elettroniche trasporto merci (eFTI). La e-CMR presenta funzionalità aggiuntive come la allegazione di documenti e foto e l'autenticazione tramite firma elettronica. La sua funzione è come quella “tradizionale”: è un documento di trasporto emesso dal vettore, dal mittente o da altre parti, tramite una trasmissione elettronica, cioè informazioni generate, inviate, ricevute o memorizzate tramite strumenti elettronici, digitali oppure ottici, compresi file allegati o collegati. L'emissione della CMR elettronica, che consente alle parti di aderire



Avv. Rosa Abbate

re alla Convenzione CMR, deve contenere le stesse informazioni del cartaceo, mentre le procedure utilizzate per l'emissione devono garantire l'integrità dei dati in esso contenuti dal momento della generazione sino alla sua forma finale. La e-CMR elettronico è perciò uno step importante per digitalizzare i processi documentali negli scambi internazionali secondo le norme uniformi. ■

PG LEGAL

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

Appalto e somministrazione illecita, contestazioni fiscali e possibili difese

Tra le contestazioni fiscali più frequenti in ambito trasporti e logistica troviamo quelle fondate sulla riqualificazione dei contratti di appalti di servizi in somministrazioni illecite di manodopera. L'appalto si caratterizza per l'autonomia gestionale dell'appaltatore, che organizza mezzi e assume il rischio d'impresa, mentre la somministrazione di lavoro implica la messa a disposizione di lavoratori da parte di un soggetto terzo.

La giurisprudenza e la prassi individuano elementi sintomatici di un appalto "non genuino" nell'assenza di un'organizzazione autonoma da parte dell'appaltatore, nell'integrazione stabile del personale nella struttura del committente e nella gestione operativa diretta di quest'ultimo. In questi casi, l'Amministrazione finanziaria può riqualificare il contratto come somministrazione illecita, con conseguenze in ambito IVA e imposte dirette. Il disconoscimento del contratto di appalto non elimina l'effettività del costo sostenuto dal committente che incide evidentemente sul reddito dell'impresa; pertanto, si ritiene che, ai fini delle imposte sui redditi (salvo qualche discutibile presa di posizione della Cassazione Penale), tali oneri, proprio in quanto effettivi ed inerenti rispetto all'attività di impresa, debbano restare deducibili ancorché eventualmente riqualificati come "costo del lavoro", in ossequio al principio di capacità contributiva. Ai fini IRAP, la giurisprudenza tende invece a escludere la deducibilità dei costi di personale riqualificati come dipendenti del committente, almeno con riguardo a quelli non assunti a tempo indeterminato.

Ai fini IVA, invece, la Cassazione nega la detrazione in considerazione della nullità del contratto di



Avv. Pietro Semeraro e Avv. Giorgio Infranca

appalto. Tuttavia, recenti sviluppi normativi sulla detraibilità dell'IVA nell'ambito dei distacchi di personale (fattispecie non dissimile) potrebbero essere di supporto per arginare la contestazione, specie laddove il committente dimostri che abbia agito in buona fede.

Si precisa infine che la Legge di Bilancio 2025 ha introdotto una nuova disciplina IVA per i servizi dipendenti da appalti e subappalti con prevalente uso di manodopera nei settori del trasporto merci e della logistica. In via transitoria, in attesa dell'autorizzazione dell'Unione Europea all'introduzione del meccanismo del *reverse charge*, si prevede che, per le suddette prestazioni, derogando alle ordinarie regole di applicazione dell'IVA, l'imposta sia versata dal committente su base opzionale. ■

TAXLIT - AVVOCATI TRIBUTARISTI

MILANO via della Moscova, 38

T +39 02 89073018

info@taxlit.it - www.taxlit.it

Follow us on LinkedIn

CALENDARIO EVENTI

LE DATE INDICATE POTREBBERO SUBIRE VARIAZIONI

2025

7 MARZO

MILANO MALPENSA

FORUM ANNUALE DI
AIR CARGO ITALY

16 APRILE

ANCONA

FORUM DI
SUPER YACHT 24

9 MAGGIO

GENOVA

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
TRAGHETTI E RO-RO

30 AGOSTO

GENOVA

#3 SHIPPING ITALY
TENNIS TOURNAMENT

24 OTTOBRE

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
BREAK BULK ITALY

21 NOVEMBRE

MILANO

BUSINESS MEETING DI SHIPPING ITALY
CONTAINER ITALY

2 DICEMBRE

GENOVA

BSAILING FORUM DI SUPER YACHT 24
HIGH TECH & INNOVAZIONE



Dla Piper, Juridicum e Maresca nella cessione di un ramo di Telepass Innova a Circle

14/1/2025 - Telepass Innova, società del gruppo Telepass, ha ceduto un ramo d'azienda di servizi di telematica e infomobilità a Exyond, società del gruppo Circle, specializzato in soluzioni innovative per i settori portuale e della logistica intermodale.

Telepass e il gruppo Circle hanno altresì sottoscritto un accordo di collaborazione che consentirà a Telepass di offrire ai propri clienti tutti i servizi del ramo d'azienda, nonché a Circle di fruire della forte espansione all'estero dei servizi di tolling di Telepass.

Lo studio legale Dla Piper ha assistito il dipartimento legal affairs di Telepass, guidato dall'head Daniele Ciccolo, con un team guidato dal partner Dino Dima e composto dagli avvocati Simone Castelli e Amedeo Barbato. Per la revisione dei contratti operativi è stato coinvolto lo studio Juridicum avvocati associati, con la partner Monika Sardo.

Circle è stata assistita dallo studio legale Maresca & Partners con un team composto dagli Alessandro Dondero, Davide Maresca e Simona Pelleriti.

Wfw con Euromont e Navigazione Montanari nel sale & leaseback di due navi

13/1/2025 - Watson Farley & Williams ha assistito Euromont Shipping Company, in qualità di venditore, e Navigazione Montanari, come noleggiatore a scafo nudo, nell'operazione di sale & leaseback delle navi cisterna per prodotti petroliferi e chimici denominate Valleblu e Valturchese a due società di leasing giapponesi.

Wfw ha assistito Euromont e Navigazione Montanari nella predisposizione e negoziazione della documentazione finanziaria e di garanzia e nella procedura di iscrizione al registro con un team guidato dal partner e responsabile del dipartimento di shipping Furio Samela e dall'associate Sergio Napolitano. Gli aspetti di diritto inglese sono stati curati da Patrick Smith, Partner della sede di Londra di Wfw.

Studio Legale Turci ed E. Morace & Co. nella cessione di Elba Ferries Srl a BN di Navigazione

8/1/2025- Lo Studio Legale Turci, che aveva appena assistito la società Tita Two Srl facente parte del gruppo Corsica Ferries nella vendita dello storico traghetto Corsica Marina Seconda alla Tarco Air Cargo Services LLC, ha ora supportato la società Corsica Ferries nella cessione dell'intero pacchetto delle quote sociali di Elba Ferries Srl, a BN di Navigazione, diventata ora socio unico della società Elba Ferries.

Elba Ferries è società che ha come focus principale la linea di trasporto passeggeri con auto al seguito tra Piombino e Portoferraio ed è armatrice dell'high speed craft Corsica Express Three che invece è di proprietà di Corsica Ferries.

Corsica Ferries nell'intera operazione è stata assistita dallo Studio Legale Turci nelle persone dei Partner Paolo Turci e Antonella Turci e dell'associato Federico Remorino, mentre BN di Navigazione è stata assistita dallo studio E. Morace & Co. Studio Legale Law Firm nelle persone degli Avv. Carlo Morace e Alessandro Malangone, unitamente al Prof. Fabrizio Guerrera dello Studio SBNP di Milano.



Tutti gli studi nell'acquisizione di Litus da parte di Wecoya Marine Underwriting

23/12/2024 - RSM Studio Tax Legal & Advisory ha assistito il gruppo GGW nell'acquisizione del 100% del capitale sociale di Litus, una managing general agent italiana attiva nel settore dei trasporti e della logistica. L'operazione è stata condotta tramite la controllata WECOYA Marine Underwriting GmbH, MGA specializzata nel medesimo settore, che opera attraverso varie linee di business con sedi in 12 stati europei.

Il venditore, Nicola Larizza, è stato assistito da Greco Vitali Associati Studio Legale.

RSM Studio Tax Legal & Advisory ha seguito l'operazione per la due diligence legale e per quella fiscale, gli aspetti legati al diritto del lavoro e per assistenza su questioni giuslavoristiche.

Greco Vitali Associati Studio Legale ha assistito il venditore per gli aspetti di diritto societario e M&A, per le questioni di diritto del lavoro, mentre gli aspetti fiscali dell'operazione sono stati gestiti dallo Studio Associato Busca Gastaldi.

Inzaghi, PedersoliGattai e Forvis Mazars nell'acquisizione di un asset logistico in Toscana

20/12/2024 - Studio Inzaghi e Forvis Mazars Italia hanno assistito Principal Asset Management nell'acquisizione da Corà Domenico & Figli, assistita da PedersoliGattai, di un asset logistico in Toscana per conto di Log In Spci, fondo logistico e industriale gestito da Theorem.

L'asset, realizzato da Corà a Collesalveti (Livorno), ha un'estensione di 19.600 mq, ed è stato locato per altri 12 anni a una società specializzata nella logistica integrata e nella gestione della supply chain.

Meplaw nella compravendita di un Baglietto Fast di 46 metri

06/12/2024 - Cambio di proprietà per il pleasure yacht LUCKY ME, un Baglietto Fast di 46 metri costruito dal cantiere spezzino nel 2022.

Lo studio legale Meplaw, con un team composto dal partner Lorenzo Macchi e dall'associate Niloozar Foroosanfar, ha assistito il compratore e la banca finanziatrice in relazione agli aspetti contrattuali e societari cross border dell'operazione.

Slt Yacht, con il socio fondatore Michael Tirrito, ha coadiuvato il compratore nella gestione dei rapporti di natura giuslavorista dell'equipaggio. Agenzia Marittima De Felice ha assunto il ruolo di coordinatore della transazione e curato gli aspetti di reflagging nonché quelli operativi della consegna della nave.

Norton Rose Fulbright, con un team guidato dal counsel Scott McCabe e dall'associate Rebecca Martindale ha assistito il venditore.

Haikiplus acquista i rami Rae e logistica del gruppo Treee. Dentons e BonelliErede gli studi

5/12/2024 - Lo studio legale Dentons ha assistito Haikiplus, società del gruppo quotato Innovatec, specializzato in ambiente ed economia circolare, nell'acquisizione dei compendi aziendali dedicati allo smaltimento, recupero e trasporto di rifiuti Rae (apparecchiature elettriche ed elettroniche) delle società Treee, Treee Logistics e Vallone, assistite da BonelliErede.

L'operazione si inserisce nel contesto di un procedimento di composizione negoziata della crisi di impresa del gruppo Treee ai sensi degli artt. 12 e seguenti del d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 del Codice della Crisi; gli accordi sono stati sottoscritti previa autorizzazione del Tribunale di Venezia ai sensi dell'art. 22 del Codice della Crisi.



Studio Legale Turci con Med Roll Shipping and Logistics per la linea ro-ro fra Egitto e Nord Europa

28/11/ 2024 - Lo Studio Legale Turci è il partner legale che ha assistito Med Roll Shipping and Logistics S.r.l. per l'avvio, grazie al supporto dei soci (Alpe Adria, Autamarocchi, Samer, e Zenatek) e alla collaborazione con primari operatori internazionali (fra cui in primis il gruppo armatoriale danese Dfds), della nuova linea di trasporto ro-ro fra i porti di Damietta in Egitto e Trieste in Italia. Med-Roll è stata assistita, per tutti gli aspetti dell'operazione (dalla costituzione e governance societaria, alla negoziazione dei contratti con partner commerciali, fornitori e clienti) dallo Studio Legale Turci, con un team composto dal socio Marco Turci, dal Prof. Luca Calzolari e da Matteo Turci.

Tre studi nell'acquisto del 32% di Sacs Tecnorib

21/11/2024 - Chiomenti ha assistito la holding d'investimento Nuo nell'acquisizione del 32% di Sacs Tecnorib, azienda nautica italiana specializzata in motoscafi maxi-rib.

Il team di Chiomenti è stato coordinato da Luigi Vaccaro e da Mario Pelli Cattaneo e composto da Gianluca Riccardino, Francesca Andrisani e Carmelo Tabone per gli aspetti corporate. I profili giuslavoristici sono stati seguiti da Luigi Mariani, mentre quelli ip da Anna Gardini e da Martina Natali.

Gitti & Partners ha curato per Nuo gli aspetti fiscali con un team composto da Diego De Francesco, Elisa Resmini e Lorenzo Paliaga.

I venditori, azionisti di Sacs Tecnorib, sono stati assistiti dallo studio legale De Lorenzi Miccicchè Scalera Spada con un team composto da Francesco De Lorenzi, Marco Spada e Beatrice Lanzani.

Clearwater ha agito in qualità di advisor M&A degli azionisti di Sacs Tecnorib.

Baker McKenzie e Conte Maienza nell'acquisizione del ramo trasporti e logistica di Sifte Berti

11/11/2024 - Baker McKenzie ha assistito Planzer, gruppo attivo nei settori dei trasporti e della logistica di magazzino, per i profili legali relativi all'acquisizione del ramo d'azienda trasporti e logistica di Sifte Berti. Leonardo De Luca (De Luca Advisory) ha agito in qualità di coordinatore, lead advisor finanziario e deal structuring dell'acquirente, mentre lo studio legale Conte Maienza e associati ha assistito la famiglia venditrice.

Eurizon Capital acquisisce la maggioranza di Germani. Tutti gli studi legali

8/11/ 2024 - Linklaters e Di Tanno associati hanno assistito i fondi gestiti da Eurizon Capital Real Asset sgr, controllata di Eurizon Capital sgr, società capofila della divisione asset management del gruppo Intesa Sanpaolo, nel perfezionamento dell'acquisizione della maggioranza di Germani, azienda di San Zeno Naviglio (Brescia) attiva nel trasporto su gomma e nel trasporto intermodale di rifiuti e altri materiali, da Megrani, assistita da Osborne Clarke e Spada Partners.

Il pool di finanziatori composto da Bper Banca, anche in qualità di agente, Banco Bpm, Bnl Bnp Paribas, Cassa Depositi e Prestiti, Civibank, Banca Cividale e Intesa Sanpaolo, è stato assistito da Legance.



Wfw con Navigazione Montanari e Intesa Sanpaolo nell'acquisto e finanziamento della nave Astella

17/10/2024 - Watson Farley & Williams ha assistito la società armatoriale italiana Navigazione Montanari nell'acquisto della chemical product tanker Astella, successivamente ribattezzata Valderice.

Wfw ha, inoltre, assistito Intesa Sanpaolo nel finanziamento navale, tramite Garanzia Futuro di Sace, che ha consentito a Navigazione Montanari di reintegrare parte delle risorse finanziarie utilizzate per l'acquisto di tale tanker.

Il team di Wfw è stato guidato dal partner Furio Samela, responsabile del dipartimento di shipping in Italia, coadiuvato dall'associate Sergio Napolitano nell'operazione di acquisto e dalla senior associate Antonella Barbarito nell'operazione di finanziamento.

Dentons con 360 Payment Solutions nell'acquisizione di Global Star

2/10/2024 - Lo studio legale Dentons ha assistito 360 Payment Solutions, società italiana attiva nella fornitura di soluzioni di pagamento e di supporto logistico a operatori nel settore dei trasporti, in relazione all'acquisizione, da Grupo Europa Enlazo, delle società spagnole Tsi Plus e José Miguel López, entrambe precedentemente operative sul mercato sotto il marchio Global Star.

L'operazione consentirà a 360 Payment Solutions di consolidare la propria posizione di mercato in Spagna e in Portogallo nel campo delle soluzioni di pagamento e di mobilità per gli operatori di mezzi pesanti.

Nunziante Magrone con GS&P nell'acquisizione di Paack Logistics Italia

2/10/2024 - Lo studio legale Nunziante Magrone ha assistito la holding italiana GS&P (Growth System & Platform), realtà attiva in digital transformation, business process outsourcing e smart logistics, nell'operazione di acquisizione di Paack Logistics Italia, controllata italiana della spagnola Paack Spv Investments attiva nell'ambito della logistica smart.

Nello specifico, Nunziante Magrone ha assistito la società acquirente GS&P con un team composto dal socio fondatore Gianmarco Mileni e dall'associate Caterina Ghelli di Rorà (nella foto).

La società venditrice Paack Spv Investments è stata invece assistita da Carmen Mascaray Martí, head of legal di Paack Spv, insieme a Marco Petrucci ed Enrico Bressan dello studio Mgi Creo+.

Norton Rose Fulbright, con un team guidato dal counsel Scott McCabe e dall'associate Rebecca Martindale ha assistito il venditore.

Phse, assistita da Eversheds Sutherland, acquisisce Moving Forward International

7/10/2024 - Phse (logistica farmaceutica a temperatura controllata) approda nel mercato tedesco attraverso l'acquisizione del 100% di Moving Forward International GmbH (Mfi).

Per tutti gli aspetti relativi alla strutturazione e negoziazione dell'operazione, Phse è stata assistita da Eversheds Sutherland, con un team multi-giurisdizionale guidato dal partner Davide Proverbio e composto dall'associate Giuseppe Angiulli della sede di Milano e dalla partner Sandra Link, con la senior associate Sabrina Rübsam e l'associate Rebecca Flachs Nóbrega della sede di Francoforte.



Chiomenti, Dla Piper e McDermott nel primo investimento del fondo Ora di Silver Fir Capital

3/10/2024 - Lo studio legale Dla Piper ha assistito Af Logistics nella prima operazione di investimento del fondo Ora, un nuovo strumento dedicato al settore della logistica lanciato da Silver Fir Capital sgr, società di gestione del risparmio specializzata in investimenti immobiliari e infrastrutture sociali, assistita dallo studio legale Chiomenti.

L'operazione segna l'inizio di una collaborazione strategica tra Silver Fir Capital e Af Logistics, con l'obiettivo di creare un portafoglio logistico di alta qualità e sostenibile per gli investitori.

Nordic Transport Group acquisisce ramo di Schenker Italiana. PedersoliGattai e B&C Legal gli studi

3/10/2024 - Lgt Logistics, controllata italiana di Ntg Nordic Transport Group, gruppo logistico danese quotato che opera nel settore del trasporto stradale, marittimo e aereo, ha acquisito le attività di logistica del mobile di Schenker Italiana, con efficacia a partire dal 1° ottobre 2024.

Questa integrazione si inserisce nel progetto di Ntg di creare un fornitore pan-europeo di logistica del mobile su terra.

Ntg è stata assistita nell'operazione da PedersoliGattai, con un team coordinato da Jean-Daniel Regna-Gladin e composto da Gregorio Lamberti e Alessandro Pirera, insieme ad Andrea Scarpellini per le questioni di diritto del lavoro e Paolo Viganò per gli aspetti fiscali.

Schenker Italiana è stata assistita da B&C Legal con Francesco Bonaccorsi, Giorgio Colombo e Luca D'Addesio.

Wfw e Dardani nel finanziamento Bper per l'acquisto di una nave bulk carrier

17/9/2024 - Watson Farley & Williams ha assistito Bper Banca nell'ambito di un'operazione di finanziamento a medio-lungo termine per un importo massimo di circa 7,7 milioni di dollari statunitensi in favore della società maltese Red Coral Bulkera, specializzata in armamento marittimo e trasporto di merci.

Wfw ha curato tutti gli aspetti relativi alla documentazione finanziaria con un team composto dal partner e responsabile del dipartimento di shipping Furio Samela e dall'associate Sergio Napolitano. Brian Dardani dello studio legale Dardani ha assistito Dry Investment in relazione al finanziamento e all'acquisto della nave, mentre gli aspetti di diritto maltese sono stati curati da Robert Radmilli dello studio legale maltese Camilleri Delia Randon & Associates.

Squire Patton Boggs e PedersoliGattai nel venture building di Cdp Venture per la filiera nautica-portuale

17/9/2024 - Squire Patton Boggs e PedersoliGattai hanno prestato assistenza in un'innovativa operazione di "venture building" promossa da Cdp Venture Capital. Attraverso il Fondo Boost Innovation, la società ha infatti favorito la costituzione di un venture builder dedicato alla costruzione di nuove iniziative imprenditoriali che svilupperanno prodotti o servizi per la digitalizzazione delle pmi che operano nelle filiere nautica e logistico-portuale. Tra gli investitori del progetto figurano Cariplo Factory, in joint venture con la tedesca Bridgemaker; Fincantieri; Psa Italy; Neva sgr (Intesa Sanpaolo Innovation Center), attraverso il Fondo Sei - Sviluppo ecosistemi innovativi; Fondazione Compagnia di San Paolo; Friulia. Il progetto "Venture Builder di Filiera Nautica e Logistico-Portuale" si propone di creare 10 nuove imprese nei prossimi 3 anni, che saranno oggetto di successivi investimenti in equity da parte del Fondo Boost Innovation di Cdp Venture Capital.



Bracchi acquisisce Mateco. Giovannelli, Wst e Forvis Mazars gli advisor

3/10/2024 - Bracchi, società di trasporti e logistica controllata da Argos Wityu tramite il fondo di buyout grey-to-green "Climate Action" e partecipata da Anima Alternative sgr e Clessidra Capital Credit sgr, ha acquisito l'intero capitale sociale di Mateco società attiva nel campo dei trasporti speciali e pesanti con particolare focus nei settori dell'elettromeccanica, dell'energia e delle grandi infrastrutture.

Bracchi è stata assistita dallo studio legale Giovannelli e associati con un team composto da Alessandro Giovannelli, Matteo Bruni e Camilla Lanzafame. Per gli aspetti fiscali dell'operazione, Bracchi è stata assistita dal team M&A dello studio Wst.

I venditori sono stati assistiti da Forvis Mazars, con un team coordinato dall'avvocato Massimiliano Vento e composto dagli avvocati Andrea Gambardella, Luca Battilana e Davide Mauro. Per gli aspetti fiscali Forvis Mazars è intervenuta con un team guidato da Attilio Torracca.

Gli studi legali nell'acquisizione di tre asset logistici tra Piacenza e Milano da parte di Kryalos Sgr

9/9/2024 - Lo studio legale White & Case ed Ey studio legale tributario hanno prestato assistenza a Kryalos sgr, che è subentrata nella gestione di un fondo immobiliare dedicato ad investimenti di logistica last mile, nell'ambito di una più ampia operazione di acquisizione di quote dello stesso da parte di fondi riconducibili a Blackstone.

Di Tanno associati ha assistito Kryalos sgr per tutti gli aspetti regolamentari, societari e contrattuali relativi al trasferimento del mandato gestorio.

Dentons ha agito seller side gestendo gli aspetti real estate M&A relativi alla cessione del fondo e alla dismissione degli immobili e delle quote della società, per i profili regolamentari inerenti alla dismissione delle quote del fondo e al trasferimento del mandato gestorio, nonché per le tematiche energy connesse all'operazione.

Sts Deloitte ha assistito lato sell-side per gli aspetti fiscali dell'operazione.

PedersoliGattai e Taylor Wessing con Sennder nell'acquisizione delle attività logistiche europee di Ch Robinson

1/8/2024 - PedersoliGattai ha assistito Sennder Technologies, società specializzata nell'intermediazione di carichi per gli spedizionieri attraverso la sua piattaforma online, negli aspetti di diritto italiano dell'acquisizione delle attività logistiche europee di Ch Robinson Worldwide, provider di soluzioni nella logistica.

Si tratta di una operazione cross-border che ha coinvolto 12 giurisdizioni.

Il team di PedersoliGattai ha operato in sinergia con Taylor Wessing e il team legale di Sennder Technologies.



Deloitte, Eversheds e Mmba nell'accordo per il passaggio del sito Wärtsilä a Msc

30/7/2024 - A luglio 2024 è stato firmato l'accordo di programma per la realizzazione del progetto elaborato dal gruppo dei trasporti e della logistica Msc per la riconversione industriale e lo sviluppo produttivo del sito Wärtsilä di Bagnoli della Rosandra, a Trieste, che realizzerà il primo stabilimento produttivo di carrelli e vagoni ferroviari dell'Europa occidentale, in joint venture con l'azienda ferroviaria Innofreight.

In questo progetto Msc è stata assistita da Deloitte Legal con un team coordinato dai partner Francesco Munari per gli svariati aspetti legali dell'accordo di programma, Alessandra Maniglio per l'assistenza nelle articolate e delicate questioni sindacali e giuslavoristiche e Andrea Blasi per la formalizzazione degli accordi con Wärtsilä. Per gli aspetti fiscali il gruppo Msc è stato supportato da Sts Deloitte con un team multidisciplinare coordinato dai partner Stefano Basso, Ranieri Villa, Fabio Tullio Coaloa e Giorgio Alberto D'Addato.

Wärtsilä Italia è stata assistita da Eversheds Sutherland, sia con riferimento agli aspetti giuslavoristici che per la complessa articolazione delle relazioni sindacali; anche gli aspetti corporate dell'operazione sono stati curati sempre dal medesimo studio.

Gli studi coinvolti nella compravendita di uno dei più grandi e importanti hub di logistica a livello europeo

22/7/2024 - Dla Piper e Fivers Studio Legale e Tributario hanno assistito investitori istituzionali - advised da J.P. Morgan Asset Management - nell'acquisizione di uno dei più grandi e importanti hub di logistica a livello europeo.

Il complesso logistico si trova all'interno del Parco Logistico di Castel San Giovanni (Piacenza-Nord Italia) e gode di una posizione strategica grazie alla vicinanza al casello autostradale A21, che fornisce collegamenti diretti con le autostrade A1 (Milano-Napoli) e A7 (Milano-Genova) nel Nord Italia. Bertacco Recla & Partners ha assistito il venditore per tutti gli aspetti legali dell'operazione.

Pirola Pennuto Zei & Associati e PwC Tls nella cessione di Pinna Trasporti a Intermodaltrasporti

10/7/2024 - Pirola Pennuto Zei & Associati ha assistito Intermodaltrasporti e Blue Logistic nell'operazione di acquisizione dell'intero capitale sociale di Pinna Trasporti Logistica, società attiva nel trasporto conto terzi di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

Pirola Pennuto Zei & Associati ha agito con un team multidisciplinare guidato dal partner Gabriele Arcuri: il counsel Antonio Modola ha coordinato le attività di due diligence coadiuvato dalla partner Maria Clelia Chinappi e dal senior associate Andrea Sitra per gli aspetti giuslavoristici, dall'associate partner Ermanno Vaglio per gli aspetti regolamentari, dall'associate Marta Terzani per gli aspetti societari e di m&a e dall'associate Federica Lamoratta per gli aspetti legati alla privacy.

Gli aspetti payroll sono stati gestiti dal partner Carlo Dori, con il senior associate Stefano Sestili mentre gli aspetti fiscali sono stati seguiti da un team guidato dai partner Paolo Nagar e Christian Giuliano e dal dottor Rodolfo Di Benedetto dello studio Di Benedetto & Partners.

PwC TLS Avvocati e Commercialisti ha assistito i venditori in tutti gli aspetti dell'operazione, con un team coordinato dal partner Alvisè Becker e composto da Alberto Anchora ed Edoardo Calvi Parisetti.

Patrizia Im acquisisce due asset logistici a Mantova. Tutti gli studi legali

5/7/2024 - Legance, Pirola Pennuto Zei & Associati e Dla Piper hanno assistito Patrizia Investment Management nell'acquisto, tramite Lie I Sicaf e il fondo immobiliare Re Fund Plie III, di due edifici a uso logistico dal fondo Italian Sheds, gestito da Savills Investment Management sgr, per conto di Barings, assistita dallo studio legale Dentons.

L'operazione riguarda due asset situati a Mantova, nel cosiddetto "triangolo d'oro" industriale, lungo l'autostrada A22 tra Verona e Bologna. Il sito comprende oltre 90mila metri quadri di spazi, occupati al 100% da due player internazionali del settore logistico 3pl (logistica di terze parti). Costruito tra il 2022 e il 2023, il moderno polo logistico vanta elevati standard Esg, conformi all'accordo sul clima di Parigi: entrambi gli asset hanno infatti ottenuto la classificazione Epc e le certificazioni Leed Gold.

Andersen con Sanlorenzo per l'accordo di sviluppo approvato dal Ministero delle Imprese

4/7/2024 - Lo studio legale Andersen ha assistito Sanlorenzo e la controllata Bluegame nella predisposizione dell'istanza di Contratto di Sviluppo e nella sottoscrizione di un Accordo di Sviluppo con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), Invitalia e Regione Toscana, propedeutico alla successiva firma del Contratto di Sviluppo.

L'accordo, presentato dal gruppo leader a livello mondiale nel settore della nautica di lusso, prevede un programma industriale di investimenti per complessivi 91,5 milioni di euro, attuati nelle regioni Liguria e Toscana, incentrato su sostenibilità e innovazione tecnologica, in particolare riguardo ai combustibili e ai materiali green applicati allo sviluppo prodotto, nonché alla digitalizzazione di servizi e processi e ad un significativo aumento della capacità produttiva.

Andersen, con un team guidato dal partner Roberto Panero, coordinato da Giovanni Faroti, con la collaborazione di Massimiliano Carafoli Bozzalla e la partecipazione di Laura Bergamini, ha supportato Sanlorenzo e Bluegame in tutte le attività propedeutiche e funzionali alla predisposizione dell'istanza di Contratto di Sviluppo, nella redazione della stessa istanza, nei colloqui con Invitalia nel corso dell'analisi preliminare, nonché in tutte le attività finalizzate alla firma dell'Accordo di Sviluppo, ivi incluse le interlocuzioni con Invitalia e con il MIMIT.

Acciaierie d'Italia, MN Tax&Legal con Paratori, T&R, Sistemi Trasporti e Riva e Mariani

27/6/2024 - MN Tax&Legal, con un team composto dal partner Emiliano Nitti, dal senior associate Mattea Carretta e dall'associate Emanuele Rossi coadiuvati dalla trainee Martina Mauri, ha assistito le società Paratori, T&R e Sistemi Trasporti, operanti nel settore del trasporto di merci su gomma, nonché la società Riva e Mariani, attiva nel settore dell'impiantistica industriale, nel procedimento concorsuale di amministrazione straordinaria della società Acciaierie d'Italia, ottenendo l'ammissione allo stato passivo in prededuzione degli interi crediti vantati da ciascuna società nei confronti di Acciaierie d'Italia, unitamente agli interessi legali.



Gli studi nell'acquisizione di Teklog da parte di Armonia Group

21/6/2024 - Osborne Clarke ha assistito Armonia Group, società specializzata nella logistica integrata di magazzino e nel packaging alimentare per conto terzi, nell'acquisizione del 100% di Teklog, operatore attivo nella logistica integrata e nei trasporti in ambito fashion ed e-commerce. Lo stesso studio ha inoltre assistito Armonia nella negoziazione dei documenti finanziari relativi al finanziamento strutturato concesso da Banco Bpm a supporto dell'operazione.

Nell'ambito dell'operazione, Armonia, controllata al 96,5% da Mirco Serafino (presidente), Pier Paolo Quaranta (amministratore delegato) e Filippo Belmondo, ha coinvolto nell'azionariato il management team di Teklog, Alberto Passero e Alberto Rolandi, artefici della crescita e dei positivi risultati conseguiti negli ultimi anni dalla società.

Armonia Group è stata inoltre assistita da Chiaravalli Reali associati per gli aspetti fiscali e da Nexia Audirevi per gli aspetti contabili. B&C Legal ha assistito Banco Bpm.

Cba con Iccrea e Bcc Napoli nel finanziamento di Sarda Bunkers per la nave Sb Avantea

17/6/2024 - Iccrea Banca ha strutturato un'operazione di finanziamento in favore della società Sarda Bunkers per l'acquisto della nave denominata Sb Avantea. L'operazione è stata sottoscritta da un pool di finanziatori formato da Iccrea Banca e Bcc Napoli. Iccrea Banca ha perfezionato l'operazione attraverso il supporto specialistico della Divisione Impresa dedicata alle iniziative nel settore shipping. Cba studio legale e tributario, con un team composto dal partner Francesco Djaliti, dal senior associate Vincenzo Cimmino e dall'associate Lucrezia Ghezzi, ha assistito il pool di finanziatori nell'operazione di finanziamento e nella redazione della documentazione finanziaria.

I profili di diritto maltese sono stati seguiti da Robert Tufigno, partner dello studio Gtg Advocates.

Watson Farley & Williams con Navigazione Montanari nella vendita della motonave "Valle di Nervion"

14/6/2024 - Watson Farley & Williams ha assistito Navigazione Montanari in relazione alla vendita della nave cisterna Valle di Nervion.

La nave, costruita in Corea del Sud nel 2004 presso il cantiere Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. e impiegata per il trasporto di prodotti petroliferi, è stata venduta da Navigazione Montanari ad acquirenti mediorientali.

Il team di Wfw è stato guidato da Furio Samela, partner responsabile del dipartimento di Shipping, coadiuvato dall'associate Sergio Napolitano.

BonelliErede con Fincantieri nella jv con Edge Group negli Emirati Arabi Uniti

5/6/2024 - BonelliErede ha assistito il gruppo cantieristico Fincantieri nella formalizzazione con Edge Group, gruppo specializzato in tecnologia e difesa, della joint venture denominata Maestral, costituita negli Emirati Arabi Uniti.

BonelliErede, tramite l'ufficio di Dubai, ha agito al fianco del team legale interno di Fincantieri con un team composto dal partner Marco De Leo, membro del Focus Team Shipping, Transport & Logistics e managing partner della sede di Dubai, dal managing associate Riccardo Denaro e dalla senior associate Marzia Spadea. Per il team legale interno di Fincantieri hanno agito la general counsel Alessandra Battaglia, Andrea Buti, head of international legal affairs, Giacomo Ramponi di international legal affairs e Giacomo Olivari di ship contracts & sales support.



Mutual Logistics acquista una quota di maggioranza in Safim: gli studi coinvolti

3/6/2024 - Gianni & Origoni (Gop) e Pavesio e Associati with Negri-Clementi hanno prestato assistenza nell'acquisizione da parte del gruppo francese Mutual Logistics di una quota di maggioranza in Safim (logistica del freddo, stoccaggio e trasporto di merci a temperatura controllata). Mutual Logistics è stata assistita da Gop con un team guidato dal partner Federico Dettori, coadiuvato dal managing associate Matteo Canonico e dall'associate Arianna Paone. La "due diligence" finanziaria, fiscale, tecnico ambientale e real estate è stata seguita da PwC Business Services. Safim è stata assistita da Pavesio e Associati with Negri-Clementi con un team composto dai soci Carlo Pavesio, Marco Tessera Chiesa (nella foto, a destra) e Vittorio Torazzie e dall'associate Alberto Buffa mentre gli aspetti fiscali sono stati seguiti dallo Studio Emilio e Giuseppe Rossi. I profili finanziari e di corporate finance sono stati seguiti dal Gruppo Azimut.

Tonucci con Idea Sgv nella cessione di due immobili

29/4/2024 - Lo studio legale Tonucci & Partners, con Vincenzo Iacovazzi, ha assistito Idea Sgv, società del gruppo Idea, nella cessione di un portafoglio immobiliare in provincia di Roma al fondo di investimento alternativo immobiliare "Mars", dedicato alla logistica last-mile, sottoscritto da fondi riconducibili a Blackstone e gestito da Kryalos sgr. Nello specifico, è stato formalizzato l'accordo onnicomprensivo che ha riguardato la cessione di un immobile ubicato a Santa Palomba (zona Ardeatina) con destinazione "light industrial" e logistica, esteso per circa 27.500 metri quadrati e dedicato ad attività produttive e accessorie, adibito a uffici e magazzini e attualmente locato a una multinazionale del settore robotica e automazione. L'altro cespite oggetto dell'accordo, di circa 11.400 mq di superficie, è in corso di realizzazione a Guidonia Montecelio (zona Nomentana, a pochi chilometri dal Grande Raccordo Anulare). Anch'esso avrà destinazione logistica e sarà completato all'inizio del 2025.

Cba, Norton Rose Fulbright e Slc nel finanziamento per la nuova nave di Caronte & Tourist

17/4/2024 - Cba e Norton Rose Fulbright hanno assistito, rispettivamente, il gruppo Caronte & Tourist e Banco Bpm, nell'operazione di finanziamento e consegna della motonave denominata Las Palmas. La nuova nave entrerà in servizio sulle rotte che collegano le isole minori siciliane. Il team di Cba, composto dal partner Francesco Dialti, dal senior associate Vincenzo Cimmino e dagli associate Lucrezia Ghezzi e Claudio Mastrobattista ha assistito il gruppo Caronte & Tourist in relazione al finanziamento e alla consegna. Il team di Norton Rose Fulbright che ha assistito Banco Bpm è stato guidato da Gennaro Mazzuocolo, 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 compravendita con Trasmediterranea.

Dla Piper e Advant Nctm nell'acquisizione di Priano Marchelli da parte di Global Transport Solutions

25/3/2024 - Global Transport Solutions Group (Gts), una società di Ait Worldwide Logistics, ha acquistato Priano Marchelli, operatore italiano della logistica crocieristica. Dla Piper ha assistito Global Transport Solutions Holding con un team multidisciplinare guidato dai partner Jochem Beurskens (ufficio di Amsterdam) e Christian Iannaccone (ufficio di Milano), composto dagli avvocati Flip Kaptein, Elena Davanzo e da Fulvio Miano ed Elena Wang per gli aspetti corporate e negoziali dell'operazione. Il partner Federico Strada e l'avvocato Stefano Petri hanno curato gli aspetti giuslavoristici. Il partner Giulio Coraggio, l'avvocato Giulia Zappaterra ed Enila Elezi hanno seguito gli aspetti di natura IT e Privacy. L'avvocato Andreas Fiore ha seguito alcuni aspetti real estate relativi all'operazione. Advant Nctm ha assistito gli azionisti di Priano Marchelli con un team guidato dal partner Luca Cavagnaro e dal counsel Marco Cosa, coadiuvati dall'avvocato Martina Da Re, per gli aspetti corporate e negoziali dell'operazione.

Pirola Pennuto Zei & Associati con Movianto nell'acquisizione di Xcm

1/3/2024 - Movianto International (Gruppo Walden), operante nei settori della logistica e del trasporto di farmaci, dispositivi medici e cosmetici, ha acquisito la maggioranza di XCM Healthcare insieme alla società controllata al 100%, Unitex.

Pirola Pennuto Zei & Associati ha assistito l'acquirente per la parte legale e in particolare per gli aspetti societari e di M&A, le attività di due diligence e la redazione e negoziazione dei documenti contrattuali. Lo studio si è anche occupato della due diligence in materia di privacy, IT e IP, della due diligence regolamentare e delle questioni antitrust con il counsel Cora Steinringer.

Il venditore, Farmacia S. Caterina, è stato assistito, per gli aspetti legali, da Iaione & Partners - Studio Legale, e per gli aspetti fiscali da Falco & Associati.

EY SLT con Poste Italiane nella partnership con Italtrans per servizi innovativi 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).

L'operazione è stata posta in essere mediante costituzione di un veicolo societario che erogherà in Italia servizi evoluti di consegna dedicati al segmento dei prodotti alimentari freschi nel mercato e-commerce B2C e/o delle spedizioni schedulabili, attraverso una rete di logistica e trasporto a temperatura controllata.

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 ed alla Manager Annachiara Mastellone.

Mazzocco S.r.l. è stata assistita da Michele Marocchi dello Studio Legale BCMS.

BonelliErede e Siccardi Bregante nel finanziamento per l'ampliamento della flotta di LPG di Carbofin

18/1/2024 - BonelliErede ha assistito un gruppo di banche italiane nel finanziare l'ampliamento della flotta di navi LPG (utilizzate per il trasporto di gas di petrolio liquefatti) gestite da Carbofin sotto la denominazione Carboflotta.

La linea di credito, che include la concessione di una hunting line da impiegarsi nel reperimento di tonnellaggio sul mercato, è stata resa disponibile per il tramite del financial advisor Bancosta Finance, e si estende anche al rifinanziamento della nave Enrico Fermi per un complessivo ammontare di 55 milioni di dollari.

BonelliErede ha prestato assistenza con un team composto dal partner Enrico Vergani e dagli associate Giulia Morelli e Marco Pirino, rispettivamente leader e membri del Focus Team Shipping, Transport & Logistics.

L'armatore è stato assistito dallo studio legale Siccardi Bregante & Co. con i partner Corrado Bregante e Francesca Ronco.

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
SUPERYACHT 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

Sabrina Carozzino
Cell: +39 350 0716304
marketing@alocinmedia.it