

garbamar@garbamar.it



Studio Legale Garbarino Vergani  
Studio Associato



**GUARDIE PRIVATE ARMATE A BORDO DEL  
NAVIGLIO ITALIANO: ANCORA IN ALTO MARE**

\* \* \*

**CONVENZIONE DI BRUXELLES 1952 SUL SEQUESTRO DI  
NAVI: VERSO UNA CANALIZZAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ  
IN CAPO AL PROPRIETARIO?**

\* \* \*

**SHIPPING SEMINAR**

**QUALITY SHIPPING AND FINANCE RAISING:  
PARTIES AND PARTNERS IN WEATHERING THE STORM**

28 maggio 2012 – Genova (Italia)

**GUARDIE PRIVATE ARMATE A BORDO DEL NAVIGLIO  
ITALIANO: ANCORA IN ALTO MARE**

L'arrivo della stagione dei monsoni. Questa è la più utile ed efficace misura antipirateria che il settore dello *shipping* italiano sta aspettando.

Entro il 31 marzo 2012 doveva essere adottato il tanto atteso regolamento interministeriale finalizzato a dare concreta attuazione a quella parte della normativa antipirateria (art. 5 del Decreto Legge n. 107/2011), che prevede la possibilità di impiegare guardie armate private a bordo della navi mercantili battenti bandiera italiana.

A quasi due mesi dalla scadenza del termine, ancora nulla di fatto.

**CONTRACTORS ON BOARD ITALIAN FLAGGED SHIPS:  
STILL A LONG WAY TO GO**

\* \* \*

**INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE  
ARREST OF SEA-GOING SHIPS, BRUSSELS, MAY 10,  
1952: IS THE SHIPOWNER ALWAYS LIABLE?**

\* \* \*

**SHIPPING SEMINAR**

**QUALITY SHIPPING AND FINANCE RAISING:  
PARTIES AND PARTNERS IN WEATHERING THE STORM**

28<sup>th</sup> May 2012 – Genoa (Italy)

**CONTRACTORS ON BOARD ITALIAN FLAGGED  
SHIPS: STILL A LONG WAY TO GO**

Monsoon season is expected to begin. This is the most useful and effective anti-piracy measure which the Italian shipping is waiting for.

The eagerly awaited interdepartmental regulation on anti-piracy measures as provided for by art. 5 of Law-Decree no. 107/2011 should have been issued by 31<sup>st</sup> March 2012. Such a regulation should allow to deploy contractors on board Italian flagged ships.

After almost two months from the deadline, no great progress is recorded.

Eppure la presenza a bordo delle navi che attraversano la HRA (*High Risk Area*) di personale armato sembra al momento rappresentare in modo inequivocabile il deterrente più efficace per la riduzione degli attacchi da parte dei pirati. Dall'inizio del 2012 il numero degli attacchi lungo la costa somale è sensibilmente diminuito, a discapito tuttavia del Golfo di Guinea, dove oggi sembra essersi "spostato" il problema, tanto che anche la costa orientale africana è stata qualificata zona ad alto rischio di pirateria.

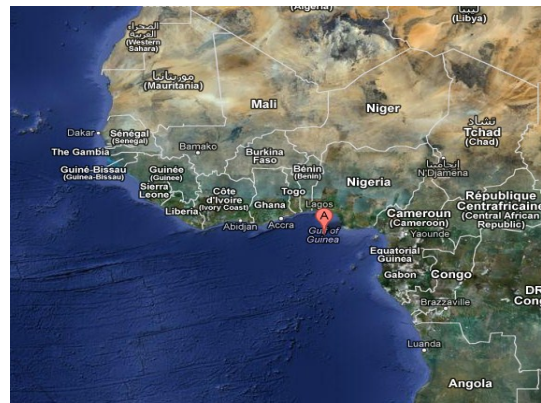
A livello internazionale, la sponsorizzazione dell'utilizzo di contractors a bordo delle navi ha raggiunto livelli di primo piano:

- adozione del formulario BIMCO-GUARDCON, finalizzato a standardizzare i contratti per l'impiego di guardie armate a bordo delle navi;
- UK *Open General Trade Control Licence* (OGTCL), licenza disponibile nel Regno Unito per le compagnie di sicurezza che forniscono servizi anti-pirateria nelle zone ad alto rischio.

E l'Italia?

La situazione appare ancora piuttosto lontana dalle esigenze dei traffici internazionali e dalla prassi dello shipping.

Indeed the employment of armed guards on board vessels crossing HRA would seem presently be the most effective deterrent against piracy attacks and the lessening of same. Since the beginning of this year the number of piracy attacks off Somali coast is considerably decreased. Actually the issue would seem to be simply moved in the Gulf of Guinea, which has been recently declared piracy High Risk Area.



On the international scale the supporting of the employment of contractors on board the vessels has touched first rank levels:

- BIMCO published GUARDCON, a standardized contract for the employment of security guards on ships;
- UK Open General Trade Control License (OGTCL), a license issuing in UK held by the security providers and their personnel.

What about Italy?

The situation seems to be rather far off the demands of the market and shipping business.

Oggi la normativa prevede che l'impiego dei *contractors* sia residuale, ossia in caso di "non previsione" dell'impiego dei NMP. Cosa significa? Presumibilmente, deve intendersi "indisponibilità". Indisponibilità dei NMP. Ma allora l'armatore si vede sempre costretto a richiedere preventivamente al CINCNAV la disponibilità di un team per quella determinata nave, su quella tratta e in quel determinato periodo.

Qualche domanda e/o proposta sorge spontanea:

- tempi di attesa per la risposta da parte del CINCNAV? in caso di silenzio ovvero mancata risposta?

*Potrebbe essere utile stabilire un termine (48 ore) dalla domanda. L'assenza di risposta entro tale termine varrebbe come "non previsione di impiego dei NMP".*

- In caso di differenza tra periodo richiesto e giorno disponibile dei NMP? Equivale a "non previsione di impiego dei NMP"?

*Occorrerebbe chiarire se nel caso il periodo di impiego dei NMP richiesto dall'armatore risulti differente, anche parzialmente, da quello effettivamente disponibile, detta circostanza equivalga a "non previsione di impiego", lasciando libertà all'armatore di eventualmente modificare la richiesta e uniformarsi ai tempi di impiego dei NMP ovvero provvedere all'utilizzo dei contractors.*

For the time being the law provides for that the employment of contractors is subordinate only, in the event of the "unavailability" of NMPs. What does it mean? Most likely, it should be read as "lack of". Lack of NMPs. Anyway, the owners will be forced to require in advance to the CINCNAV the availability of a NMP for such a ship in that seacourse e within that time-frame.



Some questions and/or proposals spring out:

- Waiting time to be replied by CINCNAV? In the event of silence or lack of reply?

*It might be convenient to fix a 48 hours limit from the request. Lack of reply within such a time would be tantamount to the "unavailability of NMPs".*

- In the event of discrepancy between required time and availability of NMPs? Is it to be said as "unavailability of NMPs"?

*It ought to clarify if such a discrepancy, still partial only, would have the same meaning of "unavailability of NMPs", granting to the owners the choice to modify their original request and to comply with the availability of NMPs or rather to deploy contractors.*

- L'art. 5 del decreto legge n. 107/2011 richiama oggi gli artt. 133 e 134 del Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza (T.U.L.P.S.) relativo alle c.d. guardie giurate ed istituti di vigilanza. Oggi i contractors potrebbero essere:
  - \* Cittadini italiani
  - \* Cittadini UE
  - \* Istituti di vigilanza italiani
- Art. 5 of Law-Decree no. 107/2011 refers to section no. 133 and 134 of Legislation on Public Security (T.U.L.P.S.) concerning private contractors and security providers. According to such provisions the contractors would be only:
  - \* Italian citizens;
  - \* EU citizens;
  - \* Italian security providers

*E gli istituti di vigilanza UE? E i contractors/security providers extra UE? Se così fosse, potrebbero sorgere problemi di concorrenza tra imprese di vigilanza italiane ed europee. Inoltre molte imprese leader del mercato di anti-piracy security sono extra-UE ovvero utilizzano contractors extra-UE.*

*EU security providers? Extra-EU contractors / security providers? If so, a breach of competition may turn out between security providers in the EU area. Furthermore, leading security providers are based in extra-EU countries or rather employ extra-EU contractors.*

- Qualifica dei contractors: i membri del NMP sono espressamente qualificati come "personale diverso dall'equipaggio". Le guardie giurate? Faranno parte dell'equipaggio come personale in sovrannumero?
- Status of the contractors: NMP's members are expressly qualified as "other than persons". Contractors? Will they be identified as supernumeraries?

*Diversamente potrebbero sorgere alcune problematiche sullo status di "non-crew" ovvero "passengers" in termini di autorizzazione al trasporto di passeggeri (certificato di sicurezza dei passeggeri) ed equipaggiamento di sicurezza.*

*Some problems may concern the "non-crew" status or rather "passenger" status in terms of sea passengers certificate and life equipment.*

- Safety/security: verranno richiamate le regole e i principi del Decreto 963/2011 del 7.10.2011 del Comando Centrale delle Capitanerie di Porto?
- Safety/security: will Decree no. 963/2011 issued on 7th October 2011 by Head Office of Italian Coast Guard concerning technical and administrative procedures in terms of safety and security be referred in the new regulation?

*Si auspica altresì che le regole tecniche in tema di locale deposito armi/munizioni siano conformi alle linee guida espresse dal RINA ovvero prevedano l'approvazione da parte dell'Ente di Classifica.*

*It would be desirable that technical rules concerning the location for ammunition/weapon store are in compliance with the rules issued by RINA or anyway Class approval is required.*

- Regole di ingaggio: l'autorizzazione all'utilizzo della forza potrebbe trovare un punto di riferimento nell'art. 52 c.p., che disciplina l'uso della forza quale legittima difesa proporzionata rispetto all'aggressione ricevuta. Detto principio troverebbe facile applicazione dopo l'introduzione nel 2006 dell'ipotesi di violazione di domicilio quale luogo di esercizio di una attività commerciale, definizione che potrebbe ben adattarsi alla nave.
- Rules of the Use of Force (RUF): the authorization to use the force may refer to art. 52 of Italian Criminal Code, which provides for the legal and proportionate use of the force in the event of self-defense against an attack. Such a principle might be applicable in the event of an attack against a vessel following the amendment of the above article in 2006, which provides for the crime of house-breaking also as a place where a business is ongoing.

*In questo modo le regole di ingaggio verranno contrattualizzate privatamente tra l'armatore ed i contractors. Si permette l'uso proporzionato della forza, ma si lascia che le modalità vengano totalmente disciplinate fra privati. Vista la delicatezza della questione, potrebbe essere utile che lo Stato Italiano regolamenti in modo uniforme a bordo del proprio naviglio le regole di ingaggio, a cui tutte le guardie giurate ed armatori devono conformarsi. Perché non riprendere le regole di comportamento ed ingaggio previste nel GUARDCON BIMCO, contratto standard riconosciuto ed approvato a livello internazionale?*

Oggi l'utilizzo di guardie armate private a bordo del naviglio italiano è e resta illegittimo, in attesa che il regolamento interministeriale venga adottato. In ogni caso, l'impiego dei *contractors* non sarà un'alternativa effettiva all'utilizzo dei Nuclei Militari di Protezione (NMP). E non lo potrà essere, almeno fino a quando l'impostazione assunta con l'art. 5 del decreto legge n. 107/2011 non verrà ulteriormente modificata.

*In this way the rules of force will be entirely negotiated by owners and security providers. It is allowed the use of the force, but the rules are fully regulated by the parties. Due to the sensitivity of the matter at issue, it may be useful that the Italian State issues the rules of force to be adopted on board Italian flagged ships, which all parties have to comply with. A solution may be to refer to the rules already provided for by GUARDCON BIMCO.*

For the time being the employment of contractors on board Italian flagged ships is banned, waiting for the interdepartmental regulation is definitely issued. Anyway, the employment of contractors is not a real alternative to NMPs, neither it will be until the present framework of Art. 5 of Law-Decree no. 107/2011 will not be further amended.

\* \* \*

**LA CONVENZIONE DI BRUXELLES 1952 SUL SEQUESTRO DI NAVI: VERSO UNA CANALIZZAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ IN CAPO AL PROPRIETARIO?**

Il panorama composito creatosi in merito all'interpretazione dell'art. 3.4. della Convezione di Bruxelles del 1952 sul Sequestro di Navi si arricchisce di una nuova pronuncia recentemente emessa dal Tribunale di Genova (non pubblicata), con la quale viene ancora ulteriormente confermato l'orientamento assunto dal Foro genovese, incline a concedere il sequestro di una nave per crediti marittimi anche non assistiti da privilegio sulla nave ed in assenza di un attuale collegamento cronologico con la disponibilità della nave stessa da parte dell'effettivo debitore, sia esso conduttore a scafo nudo, noleggiatore a tempo od a viaggio.

Il caso, a dire il vero tutt'altro che infrequente nella realtà dei traffici marittimi, riguarda il mancato pagamento di una fornitura di carburante ordinato da parte dei sub-noleggiatori a tempo. I fornitori hanno dunque richiesto, ed ottenuto *inaudita altera parte*, il sequestro della nave, poi convertito in deposito di libretto bancario, su istanza della proprietà. Tale provvedimento veniva reso, e il sequestro autorizzato, benché, in forza di una complessa concatenazione di rapporti contrattuali originatisi dalla locazione a scafo nudo della nave, il proprietario fosse completamente estraneo alla sua gestione armatoriale.

\* \* \*

**INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, BRUSSELS, MAY 10, 1952: IS THE SHIPOWNER ALWAYS LIABLE?**

A recent decision of the Tribunal of Genoa (not published) enhances the wide range of interpretations developed on Section 3.4 of the International Convention relating to the Arrest of Sea-going Ships, Brussels, 10<sup>th</sup> May 1952, confirming the trend which seems to allow the arrest of a ship for a maritime claim even if not secured by a maritime lien and in the absence of any current connection/link between the arrested ship and the real debtor, should it be demise charterer, time or voyage charterer.

The facts concern an outstanding in a bunker supply, ordered by the time sub-charterers, quite a common case in the maritime trade. The suppliers applied for the arrest of the vessel, which was granted *inaudita altera parte*, and then converted into a bank deposit book lodged in Court, upon shipowner's request. The arrest has been granted even if the shipowner was completely stranger to the management of the vessel, due to a composite connections of contractual covenants originated from the demise charter.



Non solo. Al momento della concessione del sequestro – è circostanza da sottolineare – il contratto di sub-noleggio, così come il contratto di noleggio, erano ormai da tempo terminati e, pertanto, la nave non era più nella disponibilità del sub noleggiatore.

La vicenda sopra brevemente sintetizzata ha offerto l'occasione al Tribunale genovese di avvalorare nuovamente e con particolare vigore l'orientamento, quasi esclusivamente giurisprudenziale, che vede nella Convenzione di Bruxelles del 1952 uno strumento di tutela del creditore pressoché illimitato, anche in assenza di un privilegio marittimo e nonostante sia venuto meno l'impiego della nave da parte del soggetto debitore.

Ad esso si contrappone una diversa interpretazione, confortata peraltro da recenti contributi dottrinali, e fondata su una lettura esegetica del dettato normativo e su una visione sistematica della disciplina prevista dalla Convenzione, per la quale il sequestro della nave in relazione ad un credito marittimo non privilegiato nei confronti del noleggiatore è ammissibile:

- i. qualora il credito sia assistito da privilegio sulla nave; ovvero
- ii. nei limiti in cui quest'ultimo sia ancora l'attuale detentore qualificato della nave stessa.

Furthermore, when the arrest was granted, the sub time-charter party, as well as the time charter party were over long ago, and the sub time-charterer had no longer the employment of the vessel.

The above case briefly summarized gave the opportunity to the Tribunal of Genoa to confirm once again and with particular strength the trend according which the Brussels Convention 1952 would allow an unlimited protection to the claimant, even if the claim is not secured by a maritime lien, nor the real debtor has the employment of the vessel.

On the other side, it is worth reporting a different trend, recently supported by some authors, and based on the literal meaning of the Convention wording and on the general system of the same, according which the arrest of the vessel for a claim against the charterer, in the absence of a maritime lien, shall be granted:

- i. if the claim is secured by a maritime lien; or
- ii. if the charterer has the actual management of the vessel.

Diversamente si potrebbe concretizzare il paradosso per cui i creditori del noleggiatore ricevono una tutela più efficace rispetto ai creditori del proprietario, nei cui confronti la stessa Convenzione non riconosce il diritto di seguito in caso di alienazione della nave.

I punti di forza essenziali sui quali il Foro genovese fonda la propria adesione all'orientamento per primo citato, si rinvergono in una molteplicità di aspetti, giuridici ed economici, invero non tutti così pacifici.

Risalta, innanzitutto, l'osservazione per cui non sarebbe condizione necessaria per la concessione del sequestro l'attualità del titolo né tantomeno la costanza del rapporto contrattuale, generalmente il contratto di noleggio, sulla base del quale il debitore ha contratto il debito per cui si procede. La Convenzione di Bruxelles del 1952 porrebbe, infatti, quali unici limiti alla concessione del sequestro la sequestrabilità della sola nave per cui è sorto il credito, senza possibilità di estendere le cautele a *sister ships* e il divieto di più sequestri della stessa nave a garanzia del medesimo credito.

Superata la necessità di un collegamento cronologico tra la concessione del sequestro per debiti derivanti dalla gestione delle navi in capo all'utilizzatore e l'attualità della detenzione del bene da parte del medesimo, la tesi illustrata ricerca ulteriori conferme in valutazioni economiche ricavate dall'analisi della prassi commerciale del settore.

Otherwise, the charterers' creditors would be protected even more than the owners' creditors, towards who the same Convention does not allow to exercise a lien when the vessel is no longer owned by the person who would be liable for the claim.

The main legal and economical aspects, taken into consideration by the Tribunal of Genoa in order to support its decisions, are the following, even if the same are rather disputed.

First of all, neither the title, nor the contractual agreement, usually a charter party agreement, upon which the debtor undertake the debt, should be current. Indeed, according to the above trend, the Brussels Convention 1952 does not allow to arrest other vessel, no sister ship arrest shall be granted, as well as no different arrests of same vessel for the same credit shall be granted.

Denied the necessity that the ship arrest for charterer's debtor shall be granted when the charterers still have the employment of the vessel according to the charter party, the above thesis observes the common practice in maritime trade, identifying further economical reasons to support such an interpretation of section 3.4 of Brussels Convention.



Esse si fondano principalmente sulla particolarità del bene “nave”, sulla consuetudine dei proprietari di stipulare apposite garanzie per tutelarsi dai danni derivanti da un’inopinata gestione della nave da parte del noleggiatore e, più in generale, sulla comunanza sostanziale di interessi economici fra quest’ultimo e il proprietario finalizzati a trarre lucro dall’utilizzo della nave.



In un simile contesto, il proprietario non potrebbe mai essere considerato totalmente estraneo alla gestione della nave, e di conseguenza dovrebbe essere considerato responsabile della medesima, indipendentemente dall’effettiva titolarità del debito contratto in costanza del rapporto di noleggio.

Inevitabili sono le inquietudini circa i riflessi che un simile atteggiamento di favore verso il creditore e di scarsa considerazione verso i reali assetti del mercato nella concessione del sequestro potrebbe proiettare sulla successiva fase di esecuzione.

Reference is made to the peculiarities of the “ship”, to the usual procedure of shipowners which draw up securities in order to protect themselves from unexpected bad management of the ship by the charterer, and more generally to the substantial community of interest between the charterer and the owner of the vessel, in order to make huge profit from the charter of the vessel.

In the above context, the shipowner should be never considered completely stranger to the management of the vessel, and consequently he should be considered liable of the same, apart from the circumstance that the real debtor is the charterer.

Obviously, the above recorded favour in granting the ship arrest towards the creditor and the scarce consideration for the real structure of the maritime field, give rise to some worries, especially regarding the enforcement of the ship arrest.



Il proprietario, infatti, generalmente deposita in Tribunale una garanzia (un libretto di risparmio), per ottenere il rilascio immediato della nave. Il ricorrente creditore, per ottenere il pagamento in suo favore di detta garanzia deve ottenere un titolo nei confronti del proprietario, instaurando una procedura esecutiva ed ottenendo la relativa sentenza.

Nell'ordinamento italiano, tuttavia, questo è possibile solo nel caso in cui si tratti di crediti privilegiati, non essendo altrimenti ammissibile ottenere un titolo esecutivo nei confronti di un soggetto diverso dal debitore o dal suo garante. E la Convenzione di Bruxelles del 1952 è molto chiara nel precisare che la disciplina ivi contenuta non deve in alcun modo essere interpretata nel senso di creare nuovi privilegi che non esistono nella *lex fori* ovvero nella Convenzione del 1926 sui privilegi ed ipoteche.

L'orientamento fatto proprio dal Tribunale di Genova, al contrario, sembra spingersi fino ad estendere la tutela accordata al creditore all'immediato soddisfacimento del suo credito sulla garanzia depositata in Tribunale. Tutto ciò senza dover prima esperire vittoriosamente la procedura esecutiva nei confronti del soggetto che detta garanzia ha prestato e che, in ultima analisi, non è il suo effettivo debitore.

Indeed the shipowner generally provides security by lodging a bank deposit book in Court, in order to have the vessel immediately released. The applicant, in order to obtain the payment of the security, should enforce the arrest, gaining the relevant decision against the shipowner.

Nevertheless, according to Italian law, the ship arrest for debts undertaken by the charterer against the shipowner shall be granted only if the claim is secured by a maritime lien, since it is not possible to enforce a title against someone who is not the real debtor or his guarantor. Furthermore, the Brussels Convention 1952 expressively states that it does not create maritime lien which did not already exist under the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages (1926) or a relevant *lex fori*.

On the contrary, the Tribunal of Genoa seems to extend the favour towards the creditors, allowing such creditors to obtain the release of the security immediately, without enforcing the arrest against the shipowner which provided the security even if he is not the real debtor.

Non v'è dubbio che la posizione assunta dal Tribunale di Genova a favore di una responsabilizzazione sempre maggiore del proprietario della nave nell'ambito di un sequestro di nave concesso ai sensi della Convenzione del 1952 possa offrire interessanti spunti di riflessione, anche alla luce dell'entrata in vigore della Convenzione di Ginevra del 1999 sul sequestro di navi.

Rimane, tuttavia, da valutare il suo effettivo impatto sulla realtà dei traffici marittimi dove la coerenza dei rapporti economici e la speditezza nella realizzazione dei crediti e nella risoluzione delle controversie rivestono fondamentale importanza, specialmente in un momento economico particolarmente delicato come quello attuale.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo articolo al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale.

Per ogni ulteriore informazione, vi preghiamo di contattare lo studio ai recapiti indicati qui sotto.

The decisions taken by the Tribunal of Genoa in order to invest shipowners with wider liability under Brussels Convention 1952 could be considered interesting, also in the light of the Convention of Geneva 1999, which has been recently become effective.

Nevertheless, it should be taken into consideration the impact of this interpretation of section 3.4 Brussels Convention on maritime trade, where the coherence in economic relationship, the promptness in the payment of the credits and in the resolution of the disputes are of core importance, especially in a financial conjuncture extremely tricky as the present situation.

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice.

For any further information, please contact Studio Legale Garbarino Vergani at the following contacts as reported hereunder


---

SHIPPING SEMINAR

---

QUALITY SHIPPING AND FINANCE RAISING:

PARTIES AND PARTNERS IN WEATHERING THE STORM

 **NORTON ROSE**



**Quality shipping and finance raising: Parties and partners in weathering the storm**

Thursday, 31 May 2012 from 6pm to 9.30pm

*Seminar and drinks reception organised by  
Norton Rose LLP and Studio Legale Garbarino Vergani*

**Programme**

- 18.00 *Registration*
- 18.15 **Welcome**  
Simona Coppola - Partner, Studio Legale Garbarino Vergani -
- 18.20 **Presentation of speakers, market overview and key topics**  
Enrico Vergani - Partner, Studio Legale Garbarino Vergani
- 18.30 **Corporate structure of the guarantor in the deal**  
Francesco Fuselli – Financial Consultant - Managing Director, Banchemo Costa & C. S.p.A.
- 18.50 **Piracy and covenants within a ship finance transaction**  
Philip Roche - Partner, Norton Rose LLP (London office)
- 19.10 **Quality shipping and finance raising: the ship manager point of view**  
Roberto Giorgi - President, V. Ships Ship Management
- 19.30 **Stormy Waters: Shipping insolvency and key issues facing Owners, Charterers and Mortgagees**  
Dimitra Capas – Associate, Norton Rose LLP (Piraeus office)
- 19.50 **Non financial covenants under Italian law**  
Gennaro Mazzuocolo - Partner, Norton Rose LLP (Milan office)
- 20.10 **Q&A and closing remarks**  
Enrico Vergani - Partner, Studio Legale Garbarino Vergani
- 20.30 *Drinks reception*

**UNICREDIT S.P.A.**

**Piazza Dante 1 – Genoa**