



I QUADERNI DEL GRUPPO ASLA **TRASPORTI**

A CURA DI ALBERTO PASINO
CON TESTI DI NICOLA GAMBINO, VALENTINA BELLALBA, ELEONORA MESSURI,
ELENA RACHELE AGNELLI, LUCA DI MARCO, MARCO MANZONE, PIETRO
MORDIGLIA, MARCO COTTONE, PAOLO CATALANO E GIULIA DAVIDONI

LA CRISI DEL MEDIO ORIENTE

Criticità e soluzioni per il settore dei trasporti e del turismo

La pubblicazione si propone di offrire, senza pretesa di completezza, un inquadramento pratico delle principali criticità giuridiche e operative che la crisi del Medio Oriente pone ai settori del trasporto marittimo, del trasporto aereo e del turismo, con particolare attenzione all'allocazione dei rischi contrattuali, ai rimedi esperibili, alla tutela degli operatori e dei passeggeri e agli strumenti di adattamento delle relazioni commerciali.

I QUADERNI DEL GRUPPO ASLA **TRASPORTI**

La pubblicazione si propone di offrire, senza pretesa di completezza, un inquadramento pratico delle principali criticità giuridiche e operative che la crisi del Medio Oriente pone ai settori del trasporto marittimo, del trasporto aereo e del turismo, con particolare attenzione all'allocazione dei rischi contrattuali, ai rimedi esperibili, alla tutela degli operatori e dei passeggeri e agli strumenti di adattamento delle relazioni commerciali.

LA CRISI DEL MEDIO ORIENTE

Criticità e soluzioni per il settore dei trasporti e del turismo

La pubblicazione è stata realizzata a cura di **Alberto Pasino**

Indice

INTRODUZIONE	9
CAPITOLO 1	11
Lo stretto di Hormuz, la crisi energetica e il futuro dei trasporti europei	
1. L'impatto del blocco dello stretto di Hormuz sul settore dei trasporti di merci e persone	11
2. La comunicazione della Commissione europea <i>AccelerateEU – Energy Union</i>	13
3. Gli <i>e-fuel</i> e l'elettrificazione dei trasporti	14
4. Conclusioni	17
CAPITOLO 2	19
La crisi dello stretto di Hormuz: impatti sulle rotte marittime e Rerouting	
1. Il ruolo strategico dello stretto di Hormuz nel traffico marittimo globale.....	19
2. La chiusura dello stretto di Hormuz: effetti sulla continuità dei traffici.....	20
3. Strategie operative adottate dagli operatori.....	20
3.1 <i>Rerouting</i> attraverso il Capo di Buona Speranza	21
3.2 Soluzioni ibride e multimodalità	21
4. Effetti del <i>rerouting</i> sulla catena logistica.....	22
4.1 Effetti su tempi, porti e responsabilità accessorie	22
4.2 Incrementi di costo: carburante, noli e oneri straordinari	23
5. L'importanza delle clausole contrattuali nella gestione dei rischi operativi.....	24
6. Conclusioni.....	25
CAPITOLO 3	27
Rischi guerra, forza maggiore, demurrage e responsabilità nel trasporto marittimo	
Introduzione.....	27
1. I rischi guerra (<i>war risks</i>) e la prassi contrattuale nei contratti di noleggio.....	28
1.1 Il diritto dell'armatore di rifiutare gli ordini di viaggio nei contratti di noleggio a tempo.....	29
1.2 La disciplina del nolo	30
1.3 Particolarità nell'ambito del contratto di noleggio a viaggio.....	31
1.4 Il pagamento dei premi assicurativi aggiuntivi.....	31

2. Forza maggiore e <i>frustration</i>	32
3. <i>Demurrage</i> e <i>detention</i>	34
4. Profili relativi al carico e alle polizze di carico	35

CAPITOLO 4

37

Riflessi assicurativi su merci, corpi, P&I e coperture legate alla disruption

Introduzione: una crisi regionale dagli effetti globali.....	37
1. Le assicurazioni <i>cargo</i> : tra aumento della volatilità e ridefinizione del rischio trasferibile.....	38
2. Le assicurazioni corpi (<i>Hull & Machinery</i>): la centralità del <i>war risk</i>	39
3. I P&I Club: tra responsabilità tradizionali e nuove criticità.....	39
4. Trasporto aereo e turismo: effetti indiretti e dinamiche assicurative emergenti	40
5. La <i>disruption</i> delle <i>supply chain</i> : un rischio assicurativo ancora incompiuto	40
6. Il ruolo dei riassicuratori e la prospettiva sistemica.....	41
7. Conclusioni: verso un nuovo equilibrio tra rischio e copertura	41

CAPITOLO 5

43

Effetti sul trasporto aereo, sulle cancellazioni e sulla riprotezione dei passeggeri

1. Considerazioni introduttive.....	43
2. Quadro normativo di riferimento	44
3. Crisi geopolitica, sicurezza del volo e circostanze eccezionali nel trasporto aereo.....	46
4. Effetti delle circostanze eccezionali sui diritti del passeggero: compensazione, assistenza e riprotezione	48

CAPITOLO 6

51

Ricadute della crisi in Medio Oriente su turismo, pacchetti di viaggi e rapporti tra operatori, vettori e clienti

1. La crisi in Medio Oriente e gli effetti sul turismo.....	51
---	----

2. I contratti di pacchetto turistico: quadro normativo.....	52
3. La qualificazione giuridica della crisi in Medio Oriente.....	53
4. Effetti della crisi sui contratti di pacchetto turistico.....	55
5. Rapporti tra operatori, vettori e clienti	58
6. Conclusioni	59

INTRODUZIONE, di Alberto Pasino – Zunarelli Studio Legale Associato

Il Gruppo Trasporti di ASLA si è consolidato come punto di riferimento per gli operatori del settore grazie a una intensa attività di sistema. Ne sono testimonianze la collaborazione con *Blueconomy – Il Secolo XIX* per analisi e commenti specialistici con cadenza mensile, la curatela di pubblicazioni tematiche come il presente *Quaderno* e l'organizzazione di seminari dedicati al diritto della navigazione e dei trasporti, rivolti a giuristi e operatori del settore. Questa azione sistematica ha l'obiettivo di mettere a rete le competenze dei membri – avvocati con solida esperienza nelle varie branche specialistiche in cui il diritto della navigazione oggi si declina – per accrescere e diffondere una cultura trasportistica informata e operativa, capace di supportare gli operatori nell'assumere le proprie decisioni anche in momenti di crisi quali quelli che stiamo attraversando.

Sarebbe riduttivo traguardare la chiusura dello Stretto di Hormuz nella prospettiva di una mera interruzione logistica, dell'ennesimo fenomeno di crisi sulla linea di faglia che divide Europa ed Estremo Oriente. Ciò cui assistiamo è più grave: un tentativo di sgretolare il principio della libertà dei mari, ponendo in discussione il diritto di passaggio inoffensivo, su cui da secoli si regge la prosperità dei commerci e che spetta a ciascun giurista di presidiare con fermezza.

Vero è che i traffici del commercio internazionale sanno trovare nel proprio DNA gli strumenti per sottrarsi a chi ne comprime la libertà. La prova più chiara è l'emersione di una tendenza – invero non nuova ma oggi più evidente – verso la ridondanza delle soluzioni logistiche, volta a mitigare il rischio che il blocco dei *choke point* (Hormuz, Suez, Bab El Mandeb) esponga i traffici attraverso il Medio Oriente a fortuiti eventi (si pensi all'incaglio dell'Ever Given) o ad azioni illegittime di Stati disinvolti.

In tale prospettiva, i nuovi corridoi terrestri soddisfano il crescente fabbisogno di itinerari alternativi ai *choke point* sotto pressione: il *Middle Corridor* (*Trans-Caspian International Transport Route*), che collega Cina e Unione Europea tramite Mar Caspio e Mar Nero; la *Development Road* irachena, che unisce Bassora a Iskenderun e l'IMEC (*India-Middle East-Europe Economic Corridor*), promosso dal *Memorandum of Understanding* del 2023 di cui l'Italia è firmataria.

Questi tracciati fungono da *land bridge* tra mari diversi, esaltando multimodalità e *short sea shipping*, metodologie di trasporto che conferiscono all'Italia un ruolo baricentrico nell'economia europea dei traffici. Si tratta di un ruolo che essa può a buon diritto rivendicare grazie al suo *cluster* marittimo, alla sua conformazione naturale, al ruolo di cerniera naturale tra le due sponde del Mediterraneo e tra Ovest ed Est dell'Europa, ed infine alla pluralità di Corridoi TEN-T che vi insistono e vi si incrociano.

I tempi turbolenti che stiamo attraversando rafforzano così la consapevolezza di quanto sia nevralgico il comparto trasportistico nell'economia, di quanto sia essenziale una flessibile combinazione modale per ridurre la vulnerabilità sistemica e quanto sia baricentrico il ruolo che il cluster marittimo italiano può giocare in questo critico scenario.

Questo *Quaderno* offre un inquadramento pratico e settoriale della crisi, attraverso contributi complementari che ne esplorano la prismatica natura e forniscono strumenti operativi complementari per affrontarne le implicazioni: dal quadro energetico geopolitico e le risposte UE (*AccelerateEU, e-fuel*), delineato da Nicola Gambino (GPA Studio Legale), agli impatti operativi marittimi – *rerouting*, multi-modalità, *demurrage*, costi connessi alla *disruption* – analizzati da Eleonora Messuri, Valentina Bellalba ed Elena Rachele Agnelli (LCA Studio Legale); dalla dogmatica giuridica marittima su *war risks* (CONWARTIME/VOYWAR), forza maggiore, *frustration*, *laytime* e responsabilità vettoriale, ricostruita da Luca Di Marco e Marco Manzone (Dardani Studio Legale), ai riflessi assicurativi su merci, *corpi*, P&I e *coperture disruption*, curato da Piatro Mordiglia (Studio Legale Mordiglia); fino agli effetti sul trasporto aereo – Reg. 261/2004, circostanze eccezionali, riprotezione – esaminati da Marco Cottone e Paolo Catalano (Legance), e alle ricadute sul turismo – pacchetti turistici, rapporti operatori vettori clienti – illustrate da Giulia Davidoni (Zunarelli e Associati).

L'impostazione redazionale – centrale il testo, assenza di note, forte leggibilità – riflette il modello dei *Quaderni ASLA* e aspira a offrire in modo rapido un primo set di articolate risposte ai quesiti che giuristi e operatori iniziano a porsi, con riguardo alle principali tematiche del diritto dei trasporti e del turismo, di fronte alla crisi in atto in Medio Oriente.

In tale spirito, i contributi qui raccolti intendono non solo analizzare le criticità emerse, ma anche a offrire un primo suggerimento degli strumenti contrattuali e operativi che gli operatori possano considerare per navigare con maggiore resilienza le turbolenze del commercio marittimo globale.

Alberto Pasino - Zunarelli e Associati

Coordinatore Gruppo Trasporti ASLA

Trieste, maggio 2026

CAPITOLO 1, di Nicola Gambino - Studio legale GiusPubblicisti Associati - GPA, Milano

Lo stretto di Hormuz, la crisi energetica e il futuro dei trasporti europei

SOMMARIO: 1. L'impatto del blocco dello stretto di Hormuz sul settore dei trasporti di merci e persone – 2. La comunicazione della Commissione europea *AccelerateEU – Energy Union* – 3. Gli *e-fuel* e l'elettrificazione dei trasporti – 4. Conclusioni

1. L'impatto del blocco dello stretto di Hormuz sul settore dei trasporti di merci e persone

La nuova escalation militare in Medio Oriente e la conseguente chiusura dello stretto di Hormuz hanno riportato l'Europa davanti a una vulnerabilità che sembrava, almeno in parte, superata dopo la crisi energetica seguita all'invasione russa dell'Ucraina nel febbraio 2022. Ancora una volta, la geopolitica dimostra come il sistema energetico europeo continui a dipendere in misura significativa dai combustibili fossili importati e come le tensioni internazionali possano tradursi immediatamente in aumenti dei costi dell'energia, dei carburanti e dei trasporti.

Lo stretto di Hormuz costituisce uno dei principali *chokepoint* energetici del pianeta. Secondo l'International Energy Agency, attraverso questo corridoio marittimo transitavano nel 2025 circa 20 milioni di barili al giorno di petrolio e prodotti petroliferi, pari a circa un quarto del commercio mondiale marittimo di petrolio. Attraverso Hormuz transitava inoltre circa il 20% del commercio mondiale di gas naturale liquefatto (GNL). La chiusura quasi totale dello stretto a seguito dell'escalation militare tra Iran, Stati Uniti e Israele ha quindi prodotto effetti immediati sui mercati globali dell'energia, con aumenti dei prezzi del petrolio, del gas e dei carburanti destinati ai trasporti.

L'Unione europea non dipende dal Golfo Persico nella stessa misura di molti paesi asiatici, ma risulta comunque fortemente esposta agli effetti indiretti della crisi.

La Commissione europea ha ricordato, nella Comunicazione «AccelerateEU – Energy Union. Affordable and Secure Energy through Accelerated Action» del 22 aprile 2026, che oltre il 57% dell'energia consumata nell'Unione deriva ancora da combustibili fossili importati e che nel solo 2025 l'UE ha sostenuto circa 340 miliardi di euro di importazioni di combustibili fossili. Dall'inizio della crisi mediorientale nel marzo 2026, l'UE – sempre secondo dati della Commissione –

avrebbe inoltre sostenuto circa 24 miliardi di euro di costi energetici aggiuntivi a parità di prodotti importati.

Particolarmente rilevante è il dato relativo al trasporto aereo. La Commissione ha evidenziato che circa il 40% del consumo europeo di *jet fuel* è coperto da importazioni e che circa la metà di tali importazioni transita attraverso lo stretto di Hormuz. Una situazione particolarmente delicata se si considera che il traffico aereo europeo si appresta a entrare nella stagione estiva, caratterizzata dal massimo utilizzo delle flotte e dal picco della domanda turistica.

Anche l'Italia presenta una significativa esposizione alla crisi energetica. Secondo dati riportati dalla stampa europea specializzata, il sistema energetico italiano continua a dipendere fortemente dal gas importato, con una quota domestica molto limitata. La dipendenza italiana dai carburanti fossili nel settore dei trasporti rende pertanto inevitabile il trasferimento degli aumenti dei prezzi energetici sui costi logistici, sul trasporto merci e sul costo dei biglietti aerei e navali.

Gli effetti economici della crisi si manifestano immediatamente nel settore dei trasporti. L'aumento del prezzo del diesel e dei *bunker fuel* – ossia i combustibili navali utilizzati dalle navi commerciali – sta facendo crescere i costi del trasporto merci marittimo, della navigazione a corto raggio, della pesca e del trasporto stradale. La stessa Commissione europea, nella Comunicazione AccelerateEU, osserva che l'aumento dei prezzi del diesel e dei *bunker fuel* sta mettendo sotto forte pressione gli operatori logistici, il settore marittimo e quello agricolo.

Nel trasporto aereo invece il rischio principale è rappresentato dalla scarsità di *jet fuel* e dall'aumento dei prezzi del carburante aeronautico. Alcune analisi di mercato segnalano che circa il 20% del commercio globale marittimo di *jet fuel* proveniva dal Golfo Persico prima della crisi (cfr. sul tema *15 charts that explain why the Strait of Hormuz shutdown matters for the global economy*, pubblicato su atlanticcouncil.org). In presenza di un blocco prolungato di Hormuz, l'Europa rischia pertanto di dover affrontare non soltanto rincari, ma anche problemi di disponibilità materiale del carburante per l'aviazione civile, come segnalato già poche settimane fa da alcuni aeroporti nazionali.

I carburanti utilizzati oggi dal trasporto aereo e marittimo restano prevalentemente di origine fossile. Nel trasporto aereo il combustibile dominante è il *jet fuel*, generalmente costituito da cherosene raffinato derivante dal petrolio. Nel trasporto navale vengono invece utilizzati *bunker fuel*, *marine diesel oil* e *marine gas oil*, tutti combustibili altamente emissivi. Il settore marittimo utilizza ancora in larga misura *heavy fuel oil (HFO)*, uno dei derivati petroliferi più inquinanti, responsabile di emissioni significative di CO₂, ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolato.

L'impatto ambientale del settore dei trasporti è rilevantisimo. Il trasporto marittimo è responsabile di circa il 3% delle emissioni globali di gas serra e assieme al trasporto aereo rappresenta una delle fonti emissive più difficili da decarbonizzare.

La crisi dello stretto di Hormuz dimostra quindi non soltanto la vulnerabilità economica derivante dalla dipendenza dai combustibili fossili, ma anche la necessità strategica di accelerare la transizione energetica nel settore dei trasporti.

2. La comunicazione della Commissione europea AccelerateEU - Energy Union

È proprio in questa prospettiva che deve essere letta la Comunicazione della Commissione europea «AccelerateEU – Energy Union» del 22 aprile 2026. Il documento rappresenta una vera e propria strategia europea di risposta alla nuova crisi energetica e individua nella transizione energetica uno strumento non soltanto ambientale, ma anche geopolitico, economico e industriale.

La Commissione afferma esplicitamente che la transizione verso un sistema energetico pulito, domestico e resiliente non costituisce soltanto una necessità climatica, ma anche un imperativo di sicurezza economica e strategica. Il documento sottolinea inoltre che gli Stati membri maggiormente avanzati nella produzione di energia pulita, nelle rinnovabili e nel nucleare risultano oggi meno esposti agli effetti della crisi energetica e ai picchi dei prezzi.

Come sottolineato dalla Commissaria europea per la concorrenza e Vicepresidente esecutiva per una Transizione pulita, giusta e competitiva, Teresa Ribera: «Ancora una volta, i cittadini e le imprese pagano il prezzo della nostra dipendenza. La presente comunicazione mira a rafforzare il coordinamento dell'UE e a proteggere i più vulnerabili, accelerando nel contempo la diffusione dell'energia pulita prodotta internamente e dell'elettrificazione per determinare un cambiamento reale e duraturo».

Le strategie individuate dalla Commissione si articolano lungo cinque direttrici fondamentali: maggiore coordinamento europeo, protezione dei consumatori e delle imprese dagli shock dei prezzi, accelerazione della produzione domestica di energia pulita, rafforzamento delle reti energetiche e incremento degli investimenti.

Particolarmente importante è la parte della Comunicazione dedicata ai trasporti. La Commissione riconosce espressamente il rischio di carenze di *jet fuel* e propone un insieme di misure urgenti per il trasporto aereo e navale. Tra queste rientrano il coordinamento europeo delle scorte petrolifere, la creazione di un *Fuel Observatory* europeo per monitorare disponibilità e flussi dei carburanti, l'ottimizzazione della capacità produttiva delle raffinerie europee e la ricerca di forniture alternative di *jet fuel*.

L'obiettivo della Commissione è quello di creare uno strumento di monitoraggio continuo capace di individuare tempestivamente eventuali carenze di approvvigionamento e consentire interventi coordinati a livello europeo. In caso di rilascio delle scorte strategiche di emergenza, l'Osservatorio permetterebbe infatti di orientare in maniera mirata la distribuzione dei carburanti, così da evitare squilibri tra Stati membri e garantire continuità operativa ai principali settori del trasporto aereo, marittimo e terrestre.

Parallelamente, AccelerateEU prevede la possibilità di utilizzare le flessibilità normative europee in materia di slot aeroportuali, introdurre norme *anti-tanker* (ossia divieti o limitazioni alla possibilità di acquistare quantitativi eccessivi di carburante negli aeroporti in cui questo costa meno) e impiego di combustibili alternativi per affrontare eventuali carenze di carburante.

Nel settore marittimo la strategia europea punta invece ad accelerare la diffusione dei *Sustainable Maritime Fuels (SMF)* e più in generale dei carburanti alternativi per la navigazione. La Comunicazione collega esplicitamente la crisi di Hormuz alla necessità di ridurre la dipendenza europea dal petrolio attraverso elettrificazione, combustibili sintetici, biocarburanti sostenibili e produzione domestica di energia pulita.

3. Gli e-fuel e l'elettrificazione dei trasporti

In questo quadro assumono particolare rilievo gli *e-fuel*, cioè combustibili sintetici prodotti combinando idrogeno verde e CO₂ catturata. Gli *e-fuel* rappresentano una delle tecnologie considerate più promettenti per la decarbonizzazione dei trasporti difficili da elettrificare, come aviazione e navigazione.

Nel trasporto aereo gli *e-fuel* possono assumere principalmente la forma di *e-kerosene* o e-SAF (*electro Sustainable Aviation Fuel*). Si tratta di carburanti sintetici chimicamente simili al *jet fuel* tradizionale, che possono essere utilizzati, almeno in determinate percentuali di miscelazione, anche sugli aeromobili già esistenti senza necessità di modifiche radicali ai motori. Proprio questa caratteristica rende gli e-SAF una delle opzioni considerate più realistiche nel breve e medio periodo.

Diverso è il caso di altri combustibili alternativi, come idrogeno liquido e ammoniaca, che richiedono invece modifiche molto più profonde sia nella composizione del combustibile sia nell'architettura dei motori e degli aeromobili. L'utilizzo diretto dell'idrogeno nell'aviazione richiede infatti nuove tecnologie di combustione, sistemi criogenici di stoccaggio e una completa riprogettazione degli aeromobili.

Anche nel settore marittimo gli *e-fuel* stanno assumendo crescente importanza. Tra i principali combustibili alternativi figurano *e-methanol*, *e-ammonia* ed *e-diesel*. Alcuni di questi combustibili, come il metanolo, possono già essere utilizzati su determinate tipologie di motori *dual fuel* o attraverso modifiche relativamente limitate delle navi esistenti. L'ammoniaca, invece, pur essendo considerata molto promettente in termini di riduzione delle emissioni, presenta ancora rilevanti problemi tecnologici e di sicurezza e richiede nuovi motori, nuove infrastrutture portuali e standard normativi dedicati.

Secondo un report dell'organizzazione Transport & Environment (riportato dall'articolo *E-fuel marittimi: tanti progetti in Ue, ma non sostenuti da apparato normativo* pubblicato su rinnovabili.it), nel panorama europeo degli *e-fuel* per il trasporto marittimo, la Norvegia emerge oggi come il principale potenziale fornitore di carburanti sintetici, seguita da Spagna, Finlandia e Danimarca. Uno degli esempi più avanzati proviene dalla Danimarca, dove il progetto Kassø realizzato da European Energy, attivo dal 2025, produce e-metanolo verde destinato alla flotta di Maersk. Ad oggi, l'impianto rappresenta la più ampia iniziativa europea operativa nel campo degli *e-fuel* per il trasporto marittimo e testimonia come le tecnologie legate ai carburanti sintetici abbiano ormai raggiunto un elevato grado di sviluppo industriale. Ciò nonostante, esperienze di questo tipo restano ancora episodiche. Secondo il report citato, gli attuali obiettivi europei per la decarbonizzazione del trasporto navale non riescono ancora a spingere gli investitori a virare verso l'uso massiccio di carburanti verdi. Gli operatori del settore chiedono meccanismi di sostegno e un quadro regolatorio più stabile, capace di accompagnare la crescita industriale degli *e-fuel* nel lungo periodo.

Consapevole della crescita più lenta del previsto di questo mercato, la Commissione europea ha annunciato, sempre nell'ambito della strategia AccelerateEU, una revisione mirata dei criteri di produzione dell'idrogeno rinnovabile, con l'obiettivo di sostenere la decarbonizzazione industriale e accelerare lo sviluppo degli *e-fuel* per l'aviazione (eSAF) e per il trasporto marittimo (eSMF) basati sull'idrogeno. La Commissione intende inoltre chiarire le metodologie applicabili ai processi produttivi che combinano idrogeno rinnovabile e biomassa, così da favorire la diffusione dei carburanti sintetici, mantenendo elevati standard di sostenibilità, trasparenza nelle emissioni lungo il ciclo di vita ed evitando fenomeni di doppio conteggio. Queste attività dovranno essere svolte entro la fine del secondo trimestre del 2026.

Parallelamente allo sviluppo degli *e-fuel*, stanno emergendo nuove strategie di elettrificazione dei trasporti marittimi. Particolarmente innovativi sono i progetti di ricarica elettrica *offshore* destinati alle navi di servizio degli impianti eolici *offshore*. In diversi paesi europei si stanno sperimentando sistemi che consentono alle *service operation vessels* e alle *crew transfer vessels* di ricaricare le proprie batterie direttamente presso le infrastrutture eoliche *offshore*, riducendo drasticamente il consumo di carburanti fossili durante le attività di manutenzione dei parchi eolici.

Un'altra direttrice fondamentale riguarda l'elettrificazione dei porti e il cosiddetto *cold ironing* o *shore-side electricity*. Attraverso questi sistemi, le navi possono spegnere i motori ausiliari durante la permanenza in porto e collegarsi direttamente alla rete elettrica terrestre. Ciò consente una significativa riduzione del consumo di carburante, delle emissioni atmosferiche e dell'inquinamento delle acque portuali.

L'elettrificazione delle banchine assume particolare rilevanza nelle fasi di ingresso e permanenza in porto, quando le navi continuano normalmente a utilizzare combustibili fossili per alimentare i sistemi di bordo. La diffusione delle infrastrutture portuali elettrificate costituisce pertanto uno degli strumenti più immediatamente efficaci per ridurre le emissioni del trasporto marittimo nelle aree urbane costiere.

Anche i principali operatori energetici italiani stanno valutando il ruolo dell'elettrificazione nel settore dei trasporti. Il report «Prospettive di sviluppo del sistema energetico nel settore trasporti al 2050» di Snam e Terna evidenzia infatti come la decarbonizzazione del trasporto richiederà una combinazione di elettrificazione diretta, sviluppo di carburanti sintetici e diffusione dell'idrogeno nei settori più difficili da convertire.

Ciò che emerge con chiarezza tanto dalla Comunicazione AccelerateEU quanto dagli studi e report pubblicati negli ultimi mesi è che la transizione energetica e l'elettrificazione dei consumi non possono realizzarsi senza un profondo potenziamento del sistema delle reti. L'aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili richiede infatti infrastrutture elettriche capaci di trasportare, accumulare e distribuire l'energia prodotta, evitando congestioni e dispersioni.

Per questo motivo la Commissione europea considera prioritaria sia la piena attuazione della normativa europea già vigente, sia la rapida conclusione dei negoziati sul cosiddetto «pacchetto reti», destinato a rafforzare le interconnessioni e la resilienza del sistema energetico europeo.

La questione delle reti rappresenta oggi uno dei principali colli di bottiglia della transizione energetica europea. Secondo i dati di Ember, richiamati nel report «Crisi energetica europea 2026» pubblicato dal sito specialistico rinnovabili.it, almeno 120 GW di impianti eolici e fotovoltaici pianificati in Europa starebbero subendo forti limitazioni e ritardi nelle connessioni alla rete elettrica. Ancora più significativo è il dato relativo alle cosiddette «code di connessione»: in soli otto Paesi europei circa 700 GW di progetti rinnovabili risulterebbero oggi bloccati in attesa di ottenere capacità di connessione disponibile.

Anche sotto il profilo fiscale e tariffario, la Commissione ritiene necessario accompagnare l'elettrificazione con strumenti coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione. AccelerateEU prevede infatti una futura proposta legislativa sugli oneri di rete e sulla tassazione energetica, con l'obiettivo, tra l'altro, di garantire che l'energia elettrica venga tassata meno dei combustibili fossili, incentivando così il passaggio verso consumi elettrici.

Anche l'Italia sta cercando di affrontare il problema. Con il D.L. Bollette n. 21/2026, il legislatore ha introdotto nuove disposizioni finalizzate alla riforma del sistema delle connessioni elettriche, demandando ad ARERA l'adozione delle relative regole applicative. In particolare, l'articolo 7 del decreto ha introdotto nel d.lgs. 190/2024 (c.d. Testo unico delle Fonti Rinnovabili) il nuovo articolo 10 *bis*, volto a contrastare il fenomeno della cosiddetta «saturazione virtuale» della rete, ossia la situazione in cui capacità di connessione risultano formalmente occupate da progetti non ancora autorizzati, impedendo di fatto l'accesso alla rete a nuovi impianti rinnovabili concretamente cantierabili.

4. Conclusioni

La crisi dello stretto di Hormuz dimostra quindi come la sicurezza energetica europea e la sostenibilità dei trasporti costituiscano ormai due facce della stessa medaglia. La dipendenza dai combustibili fossili non produce soltanto vulnerabilità ambientali, ma determina anche rischi economici, logistici e geopolitici.

Peraltro, gli effetti della crisi mediorientale non si limitano ai rincari energetici o alle difficoltà operative delle imprese di trasporto. Esiste anche un importante impatto reputazionale e psicologico sul settore turistico e sulla mobilità internazionale. I consumatori europei potrebbero infatti risultare meno propensi a viaggiare, verso aree percepite come geopoliticamente instabili o prossime agli scenari di guerra.

In questo senso, sebbene l'Unione europea non sia geograficamente limitrofa allo stretto di Hormuz, gli effetti economici, energetici e sociali degli eventi bellici in Medio Oriente si propagano inevitabilmente anche sul continente europeo. Ed è proprio questa interdipendenza globale che la strategia AccelerateEU tenta oggi di affrontare, trasformando la transizione energetica in una questione non soltanto climatica, ma di sicurezza strategica europea.

CAPITOLO 2, di Valentina Bellalba, Eleonora Messuri ed Elena Rachele Agnelli - LCA Studio Legale

La crisi dello stretto di Hormuz: impatti sulle rotte marittime e Rerouting

SOMMARIO: 1. Il ruolo strategico dello stretto di Hormuz nel traffico marittimo globale – 2. La chiusura dello stretto di Hormuz: effetti sulla continuità dei traffici – 3. Strategie operative adottate dagli operatori – 3.1 *Rerouting* attraverso il Capo di Buona Speranza – 3.2 Soluzioni ibride e multimodalità – 4. Effetti del *rerouting* sulla catena logistica – 4.1 Effetti su tempi, porti e responsabilità accessorie – 4.2 Incrementi di costo: carburante, noli e oneri straordinari – 5. L'importanza delle clausole contrattuali nella gestione dei rischi operativi – 6. Conclusioni

1. Il ruolo strategico dello stretto di Hormuz nel traffico marittimo globale

La crisi che ha interessato lo Stretto di Hormuz a partire dalla fine di febbraio ha determinato una situazione di sostanziale chiusura del passaggio, con effetti sistemici sui flussi energetici, sui servizi di linea e sulle catene logistiche integrate.

Tale contesto ha imposto agli operatori marittimi l'adozione di strategie di deviazione di rotta e di soluzioni ibride multimodali, nonché un riassetto complessivo nella gestione contrattuale e assicurativa del rischio.

Lo Stretto di Hormuz, situato tra la Penisola Arabica e l'Iran, collega il Golfo Persico con il Golfo di Oman e il Mar Arabico, costituendo un passaggio marittimo di primaria rilevanza strategica. Vi transitano circa 20 milioni di barili al giorno di petrolio greggio e prodotti raffinati, pari a circa il 25% del consumo mondiale e al 27-34% del commercio petrolifero globale via mare. Anche nel settore del GNL (Gas Naturale Liquefatto) rappresenta uno svincolo necessario: Qatar ed Emirati Arabi Uniti vi convogliano la quasi totalità delle loro esportazioni, pari circa al 19-20% del commercio globale.

Le recenti tensioni geopolitiche nell'area hanno sostanzialmente interrotto i traffici marittimi attraverso lo Stretto, producendo effetti immediati sui mercati, con rilevanti ripercussioni sui prezzi e sulla sicurezza energetica, evidenziando la vulnerabilità strutturale di un sistema caratterizzato da limitate alternative di transito.

L'importanza dello Stretto va ben oltre il solo profilo energetico, configurandosi quale nodo essenziale della logistica marittima globale. I porti della regione -in particolare Jebel Ali e Khor Fakkan- svolgono un ruolo cruciale quali hub di

trasbordo, fungendo da piattaforme di connessione tra la produzione manifatturiera asiatica e i mercati europei e africani.

La chiusura dello Stretto ha pertanto inciso sull'intera rete dei traffici marittimi, coinvolgendo i servizi containerizzati, i traffici di rinfuse solide e liquide e, più in generale, tutti i circuiti logistici che fanno affidamento sui porti del Golfo quali nodi intermedi.

2. La chiusura dello stretto di Hormuz: effetti sulla continuità dei traffici

A partire da febbraio 2026, la navigazione commerciale è entrata in una fase di chiusura, intesa come impraticabilità di fatto del transito derivante dalla combinazione di minaccia alla sicurezza, di incertezza operativa e di aggravio o carenza di coperture assicurative.

Durante tale periodo, i transiti medi giornalieri stimati dall'UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*), sono scesi da centoventinove a sei, arrivando vicino alla paralisi (-95%). Numerosi vettori hanno sospeso o limitato le traversate, orientando i servizi verso rotte alternative e soluzioni ibride mare-terra, replicando schemi già sperimentati in occasione del blocco del Canale di Suez nel 2021 e nella crisi del Mar Rosso del 2023.

In tale contesto, la gestione del rischio non si esaurisce nel disegno di una rotta alternativa, ma richiede una riconfigurazione complessiva della rete e una chiara allocazione contrattuale dei tempi e dei costi della deviazione.

3. Strategie operative adottate dagli operatori

La principale risposta degli operatori a fenomeni di questo tipo si è sostanzialmente tradotta in deviazioni di rotta (c.d. *rerouting*) volte a evitare aree ad alto rischio, pur nella consapevolezza che tali scelte comportano ripercussioni significative sulla capacità operativa, sulle economie di impiego e sui programmi di scalo.

3.1 Rerouting attraverso il Capo di Buona Speranza

Quando viene meno la praticabilità dei canali e degli stretti dell'area medio-orientale, come anticipato, il *rerouting* più frequente è l'aggiramento dell'Africa via Capo di Buona Speranza.

Tale soluzione, già adottata in precedenti crisi, consente la continuità operativa ma comporta un significativo allungamento dei tempi di transito e un conseguente aumento dei costi, senza risolvere il problema dell'accesso ai porti dell'Alto Golfo, per i quali Hormuz resta un passaggio imprescindibile.

La conseguenza pratica è stata pertanto la combinazione di deviazioni oceaniche con sospensioni selettive e riprogrammazioni dei porti nel Golfo da parte dei vettori.

Alcune compagnie di navigazione hanno preventivamente comunicato deviazioni oceaniche, sospensioni selettive e riprogrammazione di scali, sospendendo le traversate di Hormuz fino a nuovo avviso e prefigurando ritardi e aggiustamenti di *schedule* per i porti del Golfo Arabico.

3.2 Soluzioni ibride e multimodalità

Accanto alle deviazioni oceaniche, alcuni operatori logistici hanno predisposto corridoi multimodali per ricostruire la connettività verso il Medio Oriente, mantenendo una prevedibilità minima su tempi e sulle responsabilità, valorizzando porti alternativi come hub di trasbordo, punti di accesso verso corridoi terrestri e soluzioni per il riposizionamento dei contenitori. Tra i principali nodi si segnalano:

- Jeddah, in Arabia Saudita, quale nodo naturale per soluzioni di ponte terrestre verso l'Alto Golfo, fungendo anche da centro di accentrimento dei vuoti, riorganizzazione dei flussi e potenziale porto di appoggio per stoccaggi temporanei sia in import sia in export;
- Aqaba, in Giordania, quale porta alternativa con prosecuzione via terra, seppur con limiti operativi (es. vincoli doganali, di sicurezza interna);
- Sohar e Salalah, in Oman, con funzioni differenziate di connessione e trasbordo.

Nel corso del 2026, tali porti hanno progressivamente assunto un ruolo sempre più centrale anche nella gestione operativa dei contenitori e nello stoccaggio temporaneo delle merci.

4. Effetti del rerouting sulla catena logistica

4.1 Effetti su tempi, porti e responsabilità accessorie

Il *rerouting* ha determinato un aumento significativo dei tempi di transito, con conseguente pressione sui nodi alternativi e sui porti di appoggio. A ciò si accompagnano una maggiore complessità nel riposizionamento di navi e contenitori, l'incremento dei reclami per ritardi e avarie e la crescita del rischio, inclusa la pirateria in aree sensibili come il Corno d'Africa.

La difficoltà di assicurare la consegna in tempo utile ha inoltre imposto l'impiego di porti di stoccaggio temporaneo ovvero il cambio di destinazione finale del carico.

È in tale area di criticità operativa che assumono particolare rilievo le voci di *demurrage* e *detention* (costi extra applicati dalle compagnie marittime per l'uso prolungato dei container oltre il tempo libero concordato) che riflettono la difficoltà di completare il ciclo del contenitore e incidono in modo significativo sul costo complessivo del trasporto.

In risposta a tali criticità, si sono progressivamente affermate soluzioni contrattuali volte a trasformare – per quanto possibile – un rischio in un costo predefinito. Tra queste si segnalano i pacchetti di estensione della franchigia presso porti-hub alternativi, come i giorni aggiuntivi a pagamento a Salalah e a Jeddah introdotti da diverse compagnie di navigazione per i contenitori scaricati a partire da date prefissate.

Ha preso forma, inoltre, lo schema dello stoccaggio in transito (*«storage in transit»*), che prevede la possibilità di completare il viaggio con stoccaggio temporaneo, includendo un periodo iniziale di deposito in una tariffa emergenziale (*«emergency freight rate»*) e la successiva applicazione di tariffe giornaliere di *storage*, oltre a costi specifici per i *reefer* (monitoraggio e *plug-in*).

Tale schema evidenzia un punto di particolare interesse tanto sul piano giuridico quanto su quello industriale: spesso il problema non consiste nello scegliere una rotta alternativa una volta per tutte, bensì nel gestire una destinazione momentaneamente indisponibile con un porto-cuscinetto, rimandando la decisione finale sulla riconsegna, sul ritorno all'origine o sul cambio di destinazione.

Per le merci non deperibili, per esempio, può essere preferibile un *rerouting* (marittimo o multimodale); per quelle deperibili, invece, uno stoccaggio alternativo potrebbe costituire la soluzione migliore, salva la possibilità che, in relazione alla posizione della nave, risulti economicamente e operativamente più opportuno procedere a un cambio di destinazione o tornare all'origine.

Sul piano operativo, alcuni vettori hanno sospeso i pacchetti di protezione del valore per i refrigerati diretti o in transito per i porti del Medio Oriente, data l'impossibilità di garantire standard di servizio in un contesto di itinerari limitati, flessibilità ridotta e rischio di ritardo.

In un simile scenario di incertezza operativa, le difficoltà si traducono, anche dal punto di vista assicurativo, nell'impossibilità di anticipare ragionevolmente i rischi verificabili, con la conseguenza che potrebbe non risultare agevole far valere gli eventuali danni verificatisi alle merci in un eventuale futuro giudizio.

La scelta tra deviazione marittima, soluzione multimodale o stoccaggio temporaneo deve quindi essere calibrata sulla natura della merce, sulla posizione della nave e sulle condizioni della rete, con valutazioni aggiornate caso per caso.

4.2 Incrementi di costo: carburante, noli e oneri straordinari

Poiché le deviazioni comportano un allungamento delle rotte, esse possono indurre i vettori ad aumentare la velocità di navigazione al fine di preservare, per quanto possibile, i programmi di scalo. Ciò produce un effetto sul consumo di carburante per unità di distanza, con conseguenze accentuate dalla volatilità del mercato *bunker* a causa delle circostanze geopolitiche in corso.

La reazione tariffaria ha incluso sovrapprezzi emergenziali in tutti i settori commerciali, destinati a coprire le fluttuazioni non assorbite dai meccanismi standard. In tale ambito si colloca, ad esempio, l'*Emergency Bunker Surcharge* globale introdotto da diverse compagnie di navigazione, tra cui a titolo esemplificativo Ocean Network Express Holdings, Ltd ("ONE"), Hapag-Lloyd AG ("Hapag-Lloyd") e A.P. Møller - Mærsk ("Maersk"), qualificato come non rimborsabile e distinto dagli ordinari correttivi tariffari relativi al combustibile.

La deviazione via Capo di Buona Speranza, già nel 2024, aveva offerto un precedente allarmante, evidenziando rialzi e oscillazioni dei noli tali da consolidare una tendenza strutturale all'instabilità tariffaria. Così, l'inaffidabilità nella rete contribuisce a livelli di prezzo elevati, mentre la congestione portuale riduce la capacità effettiva del sistema.

Ne deriva che, anche quando la rotta non è formalmente chiusa, il rischio incorporato nel nolo può rendere il transito non competitivo per catene di approvvigionamento a margine ridotto, mettendo in evidenza la necessità di considerare il costo totale di trasporto, comprensivo non soltanto del nolo, ma anche del carburante, degli oneri variabili, dei costi portuali e dei premi assicurativi.

Su tale ultimo aspetto, la questione dirimente concerne l'estensione delle coperture rispetto alla decisione di procedere al transito ovvero alla deviazione, con particolare riguardo alle polizze merci e ai rischi di guerra.

Per quanto concerne le merci, le *Institute Cargo Clauses (A) 2009* (comunemente indicate come "ICC(A)"), qualificate come polizze «all risks», operano in realtà secondo il principio del «salvo esclusioni». Ai fini del *rerouting*, assumono particolare rilievo due esclusioni: da un lato, la guerra e i rischi assimilati; dall'altro il ritardo, generalmente escluso anche ove sia causato da un rischio assicurato, fatta salva la copertura di alcune spese specifiche (ad esempio l'avaria generale).

La copertura dei rischi bellici richiede estensioni dedicate, quali le *Institute War Clauses (Cargo)* 2009. Il pregio di tali clausole risiede nel definire l'ambito di operatività della copertura in caso di deviazione o variazione del viaggio. Le *War Clauses* prevedono, ad esempio, che la copertura possa permanere durante le deviazioni o variazioni di rotta effettuate dal vettore, subordinatamente, tuttavia, a notifica immediata e, ove richiesto, al pagamento di un premio addizionale. Analogamente, l'eventuale mutamento di destinazione disposto dall'assicurato deve essere tempestivamente comunicato, al fine di concordare tassi e condizioni.

Per spedizionieri e caricatori, la conseguenza pratica è evidente: il *rerouting* non costituisce una mera scelta logistica, bensì un evento contrattualmente rilevante che può richiedere notifica e riallineamento delle condizioni assicurative, pena il rischio di trovarsi in un'area di incertezza in caso di sinistro.

5. L'importanza delle clausole contrattuali nella gestione dei rischi operativi

Nel contesto della crisi dello Stretto di Hormuz, il *rerouting* non si configura come una mera scelta operativa, bensì come una decisione che deve trovare un preciso fondamento nel quadro contrattuale del *charterparty*. In tale prospettiva, la comunicazione BIMCO (Baltic and International Maritime Council) del 3 marzo 2026 assume rilievo non tanto per il contenuto innovativo, quanto per il richiamo a un utilizzo consapevole delle clausole esistenti ai fini della gestione delle deviazioni.

L'indicazione rivolta agli operatori è, in primo luogo, quella di verificare in concreto se il contratto consenta di modificare il viaggio originariamente pattuito e a quali condizioni tali modifiche possano essere attuate senza integrare un inadempimento. Il *rerouting*, infatti, incide direttamente su elementi essenziali del rapporto - itinerario, tempi, costi - e richiede quindi una chiara copertura contrattuale.

In tale ambito, le clausole *war risks* svolgono una funzione centrale, in quanto permettono di qualificare la deviazione come esercizio di una facoltà contrattuale, anziché come violazione degli obblighi di trasporto.

Nel noleggio a viaggio, la clausola VOYWAR consente all'armatore, al ricorrere di un rischio qualificabile come bellico, di non dare esecuzione all'ordine di viaggio ovvero di modificarne il percorso. Sotto il profilo operativo, ciò si traduce alternativamente nella possibilità di: deviare la rotta; modificare l'itinerario del viaggio originariamente previsto; eseguire prestazioni alternative su ordine del noleggiatore; ovvero non procedere verso l'area a rischio. Tali poteri devono, tuttavia, essere esercitati sulla base di una valutazione ragionevole e oggettiva del rischio, fondata su informazioni aggiornate e verificabili.

Ne consegue che, ai fini della legittimità del *rerouting*, assume rilievo non solo il contenuto della clausola, ma anche il processo decisionale che conduce alla deviazione, il quale deve essere adeguatamente documentato.

Nel noleggio a tempo, la clausola CONWARTIME conserva all'armatore il diritto di rifiutare istruzioni che comportino l'esposizione a rischi di guerra, con la conseguenza che il *rerouting* può emergere come risultato di un'interazione tra le parti, volta a individuare soluzioni alternative praticabili. La clausola assume particolare rilevanza nei contesti, come quello in esame, in cui il rischio evolve nel corso dell'esecuzione del contratto, trovando applicazione anche rispetto a situazioni sopravvenute.

Diversa è la funzione della *BIMCO Force Majeure Clause 2022*, la quale non consente di sospendere o evitare automaticamente l'esecuzione del contratto per il solo fatto che l'attività in una determinata area sia divenuta più rischiosa, costosa o meno conveniente sotto il profilo commerciale. Infatti, la clausola presuppone un impedimento effettivo all'adempimento e non si estende alle ipotesi in cui l'esecuzione rimanga possibile, seppur più onerosa o rischiosa. Ne deriva che la deviazione della rotta trova il proprio fondamento naturale nelle clausole *war risks*, piuttosto che nella disciplina della forza maggiore.

Alla luce di quanto precede, il *rerouting* deve essere inteso come una decisione giuridicamente qualificata, che richiede, contemporaneamente, una base contrattuale esplicita, una valutazione documentata del rischio ed il coordinamento con il noleggiatore e con i soggetti assicurativi.

Solo in presenza di tali elementi, la deviazione può essere ricondotta all'esercizio legittimo delle prerogative contrattuali dell'armatore, evitando il rischio di contestazioni in ordine alla corretta esecuzione del contratto.

6. Conclusioni

La crisi dello Stretto di Hormuz del 2026 costituisce un caso paradigmatico di vulnerabilità sistemica delle rotte marittime globali e solleva interrogativi di fondo sulla tenuta dei principi cardine del diritto internazionale del mare, a cominciare dalla libertà di navigazione. L'impraticabilità di fatto di un *chokepoint* di tale rilevanza strategica ha dimostrato come fattori geopolitici, assicurativi e operativi possano convergere nel produrre effetti equivalenti a una chiusura fisica, con ripercussioni immediate sulla sicurezza energetica e sull'intero sistema logistico mondiale.

Sul piano operativo, l'analisi svolta mostra come la risposta degli operatori si sia articolata su tre direttrici fondamentali: il *rerouting* oceanico via Capo di Buona

Speranza, l'attivazione di corridoi multimodali attraverso porti-hub alternativi e la rinegoziazione dei termini contrattuali e assicurativi. Tali strategie, pur consentendo di preservare una continuità operativa minima, hanno comportato incrementi significativi dei tempi di transito, dei costi di trasporto e della complessità gestionale, con ricadute particolarmente gravi per le merci sensibili al fattore tempo.

Sotto il profilo giuridico-contrattuale, emerge con chiarezza il ruolo centrale delle clausole in materia di rischi di guerra, che offrono agli operatori strumenti negoziali idonei a disciplinare *ex ante* la gestione della deviazione, il rifiuto di ordini suscettibili di esporre a rischi bellici e il riparto dei relativi costi e tempi. L'efficacia di tali clausole, tuttavia, presuppone una loro attenta selezione e un coordinamento coerente con le coperture assicurative al fine di evitare lacune di protezione che potrebbero tradursi in aree di incertezza in caso di sinistro.

In definitiva, la vicenda di Hormuz conferma che, nelle crisi marittime contemporanee, la continuità del traffico non dipende soltanto dalla praticabilità materiale della rotta, ma anche dalla capacità degli operatori di integrare pianificazione logistica, disciplina contrattuale e gestione assicurativa del rischio all'interno di un quadro decisionale tempestivo, flessibile e giuridicamente presidiato.

CAPITOLO 3, di Luca Di Marco e Marco Manzone – Dardani Studio Legale

Rischi guerra, forza maggiore, demurrage e responsabilità nel trasporto marittimo

SOMMARIO: Introduzione – 1. I rischi guerra (*war risks*) e la prassi contrattuale nei contratti di noleggio – 1.1 Il diritto dell'armatore di rifiutare gli ordini di viaggio nei contratti di noleggio a tempo – 1.2 La disciplina del nolo – 1.3 Particolarità nell'ambito del contratto di noleggio a viaggio – 1.4 Il pagamento dei premi assicurativi aggiuntivi – 2. Forza maggiore e *frustration* – 3. *Demurrage* e *detention* – 4. Profili relativi al carico e alle polizze di carico

Introduzione

A partire dalla fine di febbraio 2026, l'escalation militare tra Iran, Stati Uniti e Israele ha determinato una situazione senza precedenti nello Stretto di Hormuz, tradizionale arteria del commercio energetico globale. In seguito alle operazioni militari e alle reciproche misure di ritorsione, si è assistito, da un lato, alla sostanziale e/o anche apertamente dichiarata chiusura dello stretto da parte iraniana, accompagnata da attacchi, sequestri di navi mercantili e posa di mine, e, dall'altro, all'imposizione di un blocco navale da parte degli Stati Uniti nei confronti delle navi dirette verso e provenienti da porti iraniani. Il quadro risultante è caratterizzato da un livello di rischio elevatissimo per la navigazione commerciale, nel quale la distinzione tra pericolo potenziale e pericolo attuale tende progressivamente a sfumare, incidendo in modo diretto e immediato sull'operatività delle navi e sulle scelte commerciali degli operatori.

Quanto sta accadendo nello Stretto di Hormuz e, più in generale, nel Golfo Persico, rappresenta, pertanto, un vero e proprio *stress test* per analizzare come i rischi guerra abbiano effetti non solo sul piano operativo, ma incidano anche sull'equilibrio dei rapporti contrattuali e sull'allocazione dei rischi tra le parti dei contratti di noleggio e di trasporto marittimo.

Muovendo da queste premesse, il presente contributo esamina, con approccio pratico, quattro profili di particolare rilievo: in primo luogo, i rischi di guerra (*war risks*) e le clausole che consentono di evitare il transito in aree pericolose; in secondo luogo, le clausole di forza maggiore e la teoria della *frustration* di diritto inglese, quali rimedi eccezionali rispetto all'esecuzione del contratto; quindi, il regime delle stallie (*laytime*), delle controstallie (*demurrage*) e della *detention* in caso di ritardi; e, infine, la responsabilità contrattuale dei vettori marittimi nei confronti

dei terzi ricevitori della merce soggetta ai ritardi o alle deviazioni derivanti dalla contingenza di guerra.

Va peraltro precisato che i contratti di utilizzazione della nave e, in particolare, i *charterparties*, sono nella quasi totalità dei casi regolati dalla legge inglese. Di conseguenza, l'analisi che segue si fonda prevalentemente sui principi elaborati dalla giurisprudenza e dalla prassi contrattuale inglese, che costituiscono il principale punto di riferimento in materia.

1. I rischi guerra (war risks) e la prassi contrattuale nei contratti di noleggio

Nei contratti di noleggio è prassi costante prevedere clausole volte a limitare il potere del noleggiatore di impiegare la nave in aree esposte a rischi di guerra. Tali disposizioni, comunemente qualificate come clausole di *war risk*, rispondono all'esigenza di contemperare l'obbligo dell'armatore di seguire le istruzioni commerciali con la necessità di tutelare la sicurezza della nave e dell'equipaggio. Non tutti i formulari standard contengono originariamente una disciplina di questo tipo, con la conseguenza che le parti vi provvedono normalmente mediante pattuizioni aggiuntive. Nella prassi, tali clausole sono frequentemente modellate sui testi predisposti dalla BIMCO (Baltic and International Maritime Council - la più grande associazione marittima internazionale di armatori), tra cui spiccano la CONWAR-TIME Clause (nella versione del 2013, recentemente aggiornata nel 2025) per i contratti di noleggio a tempo e la VOYWAR Clause (anche in questo caso, la versione del 2013 è stata aggiornata nel 2025) per i contratti di noleggio a viaggio.

L'inserimento di tali clausole incide in modo significativo sull'assetto degli obblighi contrattuali, introducendo un correttivo al principio per cui la nave deve essere impiegata secondo le istruzioni del noleggiatore nei contratti di noleggio a tempo, ovvero conformemente al viaggio contrattualmente predeterminato nei contratti di noleggio a viaggio. In presenza di un rischio di guerra qualificato, infatti, l'armatore può legittimamente discostarsi da tali previsioni, qualora ritenga che la loro esecuzione comporti un'esposizione non ragionevole a pericoli per la nave o per l'equipaggio.

Occorre peraltro sottolineare come l'operatività delle clausole di *war risk* non sia ancorata alla mera esistenza di un conflitto armato in senso formale, bensì alla qualità e all'immediatezza del rischio cui la nave risulta esposta. Il parametro rilevante è, dunque, quello della valutazione circa la concreta esposizione a un pericolo per la nave, il carico e l'equipaggio, da parte dell'armatore e, operativamente, del comandante. Tale valutazione deve essere esercitata secondo criteri di buona

fede e ragionevolezza, alla luce delle informazioni disponibili al momento della decisione.

Nel contesto attuale, caratterizzato da un conflitto armato nell'area del Golfo Persico, difficilmente potrebbe mettersi in discussione, in linea di principio, la ragionevolezza di una decisione volta a evitare l'esposizione della nave a tali rischi. Tuttavia, la situazione si presenta estremamente fluida e soggetta a rapide evoluzioni, con informazioni spesso divergenti e variabili rilevanti che incidono in modo significativo sulla valutazione del rischio. Tra queste assumono particolare rilievo la bandiera della nave, i suoi eventuali collegamenti con Stati coinvolti nel conflitto, la natura del carico trasportato e il porto di destinazione, nonché il rischio di misure ritorsive o di escalation mirate. In tale contesto, la valutazione di ragionevolezza non può che mantenere un carattere dinamico e casistico, destinato a essere scrutinato *ex post* alla luce delle circostanze concrete.

Le clausole prevedono generalmente anche la tutela economica dell'armatore, stabilendo che i costi e le spese derivanti dalla deviazione verso un porto alternativo, inclusi quelli connessi a eventuali ritardi, alle maggiori distanze o ai profili assicurativi, siano posti a carico del noleggiatore. Si rafforza così la funzione delle clausole di *war risk* quale strumento non solo di protezione operativa, ma anche di allocazione del rischio economico connesso a scenari di conflitto.

1.1 Il diritto dell'armatore di rifiutare gli ordini di viaggio nei contratti di noleggio a tempo

Le clausole di *war risk*, nella loro formulazione tipica, attribuiscono all'armatore la facoltà di rifiutare l'esecuzione di ordini di viaggio che comportino l'esposizione della nave a rischi di guerra, alla luce delle definizioni contenute nelle stesse clausole. In particolare, esse consentono di non procedere verso aree nelle quali la nave sarebbe esposta a tali rischi, riconoscendo al contempo il diritto di richiedere al noleggiatore istruzioni alternative. Si tratta di una deroga significativa al principio, proprio del noleggio a tempo, secondo cui la nave deve essere impiegata conformemente alle direttive del noleggiatore, e che trova giustificazione nella necessità di tutelare la sicurezza della navigazione.

Un profilo particolarmente delicato emerge nei casi in cui il rischio di guerra fosse già noto, e in qualche misura accettato, al momento della conclusione del contratto. In linea di principio, la CONWARTIME Clause, sia nella formulazione del 2013 che in quella del 2025, è destinata a operare indipendentemente dal fatto che il rischio esistesse già al momento della stipulazione o sia sopravvenuto successivamente. Ciò risponde all'esigenza di consentire all'armatore di reagire anche a situazioni di rischio già note, ma suscettibili di evoluzione in termini di intensità o modalità.

Tale impostazione deve tuttavia essere coordinata con l'assetto complessivo del contratto. Qualora le parti abbiano espressamente previsto il transito in un'area notoriamente esposta a rischi, il margine di operatività della clausola risulta inevitabilmente ridotto. In questa prospettiva, la giurisprudenza inglese ha chiarito che, ove il rischio sia stato specificamente considerato e allocato contrattualmente,

esso entra a far parte dell'equilibrio sinallagmatico originario e non può essere successivamente invocato dall'armatore per sottrarsi all'esecuzione della prestazione. È quanto emerge, in particolare, dalla decisione *The Polar (Herculito Maritime Ltd ans others v. Gunvor International BV and others (The "Polar"))* [2024] UKSC 2), nella quale si è ritenuto che rischi già noti e accettati dalle parti, quali quelli connessi al transito nel Golfo di Aden, non potessero essere invocati dall'armatore per rifiutare l'esecuzione della rotta contrattualmente prevista.

Diversamente, la clausola torna a esplicitare pienamente i propri effetti qualora si verifichi un mutamento qualitativo del rischio, ossia quando la natura o l'intensità del pericolo evolvano in modo tale da renderlo sostanzialmente diverso rispetto a quello originariamente contemplato dalle parti. È proprio su questo piano che si colloca, nella prassi, la distinzione tra rischio accettato e rischio sopravvenuto, con la conseguenza che la legittimità del rifiuto dell'armatore dipende da una valutazione concreta delle circostanze.

Il legittimo esercizio del diritto di rifiuto comporta, a sua volta, una serie di conseguenze operative ed economiche, disciplinate in modo puntuale dalla CONWARTIME Clause. In primo luogo, l'armatore è tenuto a informare tempestivamente il noleggiatore della decisione di non procedere verso il porto o l'area indicati, attivando così un obbligo di cooperazione tra le parti nella gestione della situazione di rischio. Tale obbligo si inserisce in una logica di coordinamento, volta a consentire al noleggiatore di riorientare, ove possibile, l'impiego commerciale della nave.

Inoltre, la clausola disciplina in modo dettagliato l'ipotesi in cui si renda necessario procedere allo sbarco del carico in un porto alternativo. In tal caso, l'armatore non può procedere unilateralmente, ma deve previamente notificare la propria intenzione e richiedere al noleggiatore la designazione di un porto sicuro. Solo in caso di mancata indicazione entro il termine previsto, fissato in settantadue ore nella formulazione standard della clausola del 2025, egli è legittimato a scegliere autonomamente il porto di sbarco. Tale meccanismo consente, da un lato, di preservare l'interesse commerciale del noleggiatore e, dall'altro, di evitare che la sua inerzia paralizzi l'operatività della nave.

Sotto il profilo economico, infine, la clausola pone a carico del noleggiatore tutti i costi, i rischi e le spese derivanti dallo sbarco alternativo. In tal modo, l'onere economico conseguente alla modifica dell'itinerario resta allocato in capo al soggetto che ha originariamente determinato l'impiego della nave, mentre l'armatore viene tutelato rispetto agli effetti pregiudizievoli derivanti da una decisione resa necessaria dall'esposizione a rischi di guerra.

1.2 La disciplina del nolo

Un ulteriore profilo di rilievo nei contratti di noleggio a tempo concerne gli effetti dei rischi di guerra sull'obbligo di pagamento del nolo. In linea generale, tale questione deve essere risolta alla luce delle clausole di *off-hire* contenute nel *charterparty*, le quali individuano in modo tassativo le ipotesi in cui il noleggiatore è legittimato a sospendere il pagamento del nolo. In assenza di specifiche modifiche,

le clausole standard previste nei principali formulari difficilmente ricomprendono, tra gli eventi di *off-hire*, situazioni riconducibili all'insorgenza o al perdurare di ostilità nel Golfo Persico o in altre aree a rischio. Eventuali deroghe, quali l'estensione delle ipotesi di sospensione mediante formule più ampie o il riferimento a fattispecie di detenzione della nave, devono pertanto essere valutate caso per caso, alla luce del testo contrattuale concretamente applicabile.

A ciò si aggiunge che, secondo un principio consolidato nel diritto inglese, eventuali ambiguità interpretative in materia di *off-hire* tendono a essere risolte in senso favorevole all'armatore, atteso che il pagamento del nolo costituisce un'obbligazione fondamentale del noleggiatore. In questa prospettiva si colloca anche la CONWARTIME Clause 2025, la quale, pur disciplinando il diritto di rifiuto e le conseguenze operative dei rischi di guerra, prevede espressamente che la nave resti *on hire* nelle ipotesi contemplate dalla clausola stessa, fatto salvo quanto eventualmente disposto dalle clausole di *off-hire* del *charterparty*. Ne deriva che, salvo specifiche pattuizioni contrarie, l'esercizio dei diritti connessi ai *war risks* non comporta, di per sé, la sospensione del nolo, confermando la tendenziale prevalenza dell'interesse dell'armatore alla continuità della remunerazione della nave.

1.3 Particolarità nell'ambito del contratto di noleggio a viaggio

A differenza della CONWARTIME Clause, la VOYWAR Clause 2025 si articola in funzione delle diverse fasi del viaggio, distinguendo tra il periodo anteriore e quello successivo alla caricazione e la fase di esecuzione della navigazione.

In particolare, prima dell'inizio delle operazioni di carico, la clausola consente all'armatore, sulla base della ragionevole valutazione del comandante o dello stesso armatore, di rifiutare l'esecuzione del contratto o di risolverlo mediante apposita comunicazione, qualora il viaggio programmato comporti l'esposizione della nave al transito in un'area interessata da rischi di guerra. Diversamente, qualora il carico sia già stato imbarcato o il viaggio sia già iniziato, la clausola attribuisce all'armatore il potere di modificare la rotta o di adottare soluzioni alternative per evitare l'area a rischio, prevedendo altresì il diritto a un adeguamento del nolo, parametrato al tempo stimato o ai costi effettivamente sostenuti o risparmiati in conseguenza della deviazione. Ne emerge una disciplina che riflette l'esigenza di adattare la gestione del rischio alle diverse situazioni operative in cui può trovarsi la nave nel corso dell'esecuzione del viaggio.

1.4 Il pagamento dei premi assicurativi aggiuntivi

Sia la CONWARTIME Clause sia la VOYWAR Clause prevedono meccanismi di allocazione dei maggiori costi assicurativi connessi all'esposizione della nave a rischi di guerra, stabilendo, in linea generale, che, qualora la nave proceda verso un'area a rischio o vi permanga, il noleggiatore sia tenuto a rimborsare all'armatore i maggiori oneri sostenuti. In particolare, la CONWARTIME dispone che, in tali circostanze, il noleggiatore debba farsi carico dei costi assicurativi aggiuntivi.

Un elemento di novità nelle versioni più recenti della clausola, rispetto alla formulazione del 2013, è rappresentato dall'introduzione di un più marcato obbligo di trasparenza in capo all'armatore. Quest'ultimo è infatti tenuto a dimostrare di aver posto in essere ogni ragionevole sforzo per ottenere una copertura assicurativa adeguata a condizioni di mercato (*reasonable endeavours to obtain appropriate cover and terms, including premium*). Tale previsione assume particolare rilievo nella prassi, in quanto consente al noleggiatore non solo di richiedere evidenza dell'attività svolta dall'armatore sul mercato assicurativo, ma anche di contestare eventuali premi ritenuti eccessivi.

Nell'ambito della VOYWAR Clause, la disciplina dei costi assicurativi connessi ai rischi di guerra si articola prevedendo che, qualora l'armatore provveda a stipulare coperture assicurative specifiche e la nave proceda verso o permanga in un'area esposta a tali rischi, il noleggiatore sia tenuto a rimborsare i relativi costi. Un elemento chiaramente desumibile dalla versione più recente della clausola è che il diritto al rimborso riguarda esclusivamente i costi effettivamente sostenuti dall'armatore. Ne consegue che non è ammissibile il trasferimento di importi forfettari o predeterminati, né l'applicazione automatica di percentuali standard, ma solo il ribaltamento del costo reale del premio assicurativo aggiuntivo.

In questo quadro, assume particolare rilievo la presenza, in taluni contratti di noleggio, di clausole che prevedono un limite massimo (*cap*) agli extra premi assicurativi. Si tratta di pattuizioni che, in un contesto di forte incremento dei premi, come quello attuale, essendo passati da percentuali contenute (intorno allo 0,25% del valore assicurato) a livelli significativamente più elevati, talora anche superiori al 7%, possono incidere in modo determinante tra le parti. La presenza di un *cap*, infatti, può determinare uno scostamento rilevante rispetto al meccanismo standard delle clausole di *war risk*, imponendo all'armatore di sopportare una parte dei costi non recuperabili e rendendo, pertanto, tali previsioni oggetto di particolare attenzione nella negoziazione e nell'interpretazione del contratto.

2. Forza maggiore e frustration

Accanto alle clausole di *war risks*, nelle situazioni di crisi viene spesso invocata la forza maggiore. Conflitti, chiusure di rotte, indisponibilità di porti o difficoltà assicurative possono incidere sull'esecuzione del contratto e porre un tema di sospensione delle obbligazioni o di esonero da responsabilità.

Nel diritto inglese, la forza maggiore non costituisce un principio generale, ma opera solo se prevista dal contratto e nei limiti della clausola. Nei *charterparties* non esiste quindi una forza maggiore implicita: la possibilità di invocarla dipende interamente dall'esistenza di una clausola e da come la stessa sia formulata.

Sarà dunque necessario verificare se la clausola disciplini l'evento in questione e a quali condizioni. In concreto, l'analisi si concentra su alcuni profili sostanziali e ricorrenti: se l'evento rientra tra quelli previsti, se ha inciso direttamente sull'esecuzione, se la parte interessata ha adottato misure ragionevoli per evitarne o limitarne gli effetti e se sono stati rispettati gli obblighi di notifica.

Le clausole di forza maggiore non sono uniformi e possono presentare differenze anche significative da contratto a contratto.

Tuttavia, esistono modelli di clausole standard come la BIMCO Force Majeure Clause 2022, che richiedono il ricorrere di presupposti stringenti per la loro operatività

La parte che le invoca deve dimostrare che l'evento sia al di fuori del proprio controllo, non prevedibile al momento della conclusione del contratto e non evitabile con misure ragionevoli. Il riferimento a una situazione geopolitica critica, di per sé, non è sufficiente: anche quando guerra o ostilità rientrano tra gli eventi elencati, è necessario che abbiano impedito in concreto l'esecuzione. Impedimenti effettivi (come la chiusura di rotte, il blocco della nave o divieti di transito) possono rilevare; il mero aumento di costi, rischi o tempi, invece, difficilmente lo è, soprattutto se tali rischi sono già disciplinati da altre clausole.

L'obbligo di mitigazione ha un ruolo centrale. La parte colpita deve adottare tutte le misure ragionevoli per limitare gli effetti dell'evento, ad esempio valutando rotte alternative o soluzioni operative diverse, ma non è tenuta ad accettare una prestazione sostanzialmente diversa da quella pattuita.

Le notifiche sono altrettanto rilevanti. Le clausole richiedono, di regola, che l'evento e i suoi effetti siano comunicati senza ritardo e in modo adeguatamente circostanziato. Non è un aspetto formale: l'esonero da responsabilità opera normalmente solo dalla notifica, con la conseguenza che ritardi o comunicazioni incomplete possono pregiudicare la posizione della parte interessata. Nella prassi, soprattutto in contesti incerti, sono frequenti notifiche formulate in via cautelativa.

Quanto agli effetti, la forza maggiore non comporta automaticamente la sospensione di tutte le obbligazioni. In particolare, gli obblighi di pagamento restano, in linea di principio, dovuti, salvo che siano direttamente colpiti dall'evento. Nei *charterparties*, ciò significa spesso che il nolo continua a maturare e che *laytime* e *demurrage* proseguono secondo contratto.

L'incidenza della clausola varia in funzione della struttura del contratto. Nei *time charter* con ampia area di impiego, un impedimento limitato a una determinata zona difficilmente paralizza il rapporto, perché la nave può essere destinata ad altri traffici. Nei *voyage charter* o nei traffici dedicati, invece, l'impatto è più diretto, soprattutto quando la nave ha già carico a bordo. In questi casi, la prassi privilegia soluzioni operative, come l'individuazione di porti alternativi, piuttosto che la cessazione del contratto.

La risoluzione resta una soluzione residuale, configurabile solo quando l'esecuzione divenga impossibile, illecita o radicalmente diversa, o quando l'impedimento incida in modo sostanziale e prolungato sull'intero contratto.

In assenza di una clausola di forza maggiore, in diritto inglese, viene in rilievo la teoria della cosiddetta “*frustration*”, rimedio distinto e di applicazione restrittiva. Si tratta di un istituto di origine giurisprudenziale del diritto inglese, che opera al di fuori della disciplina contrattuale e comporta, al ricorrere dei presupposti, lo scioglimento automatico del rapporto.

Perché si configuri la *frustration*, è necessario che un evento sopravvenuto, non imputabile alle parti e non previsto dal contratto, renda l’esecuzione impossibile o radicalmente diversa rispetto a quanto originariamente pattuito. Non è invece sufficiente che la prestazione diventi più onerosa, più rischiosa o meno conveniente.

La soglia applicativa di questo istituto è quindi elevata e, nella prassi dei *charter-parties*, la *frustration* viene raramente riconosciuta, soprattutto quando il contratto contiene già clausole che disciplinano i rischi rilevanti.

Solo in ipotesi estreme, come ad esempio un impedimento sostanziale e duraturo all’esecuzione del viaggio, si può giustificare lo scioglimento del contratto.

In sintesi, in diritto inglese forza maggiore e *frustration* operano su piani diversi: la prima, su un piano esclusivamente contrattuale, richiedendo un attento esame della clausola e il rispetto dei suoi presupposti; la seconda, operante sul piano del diritto dei precedenti, resta un rimedio eccezionale.

3. Demurrage e detention

Nel contesto attuale, uno degli effetti più immediati della crisi riguarda i ritardi nella navigazione, in particolare nelle fasi di accesso ai porti e di transito in aree interessate dalle operazioni militari. Congestione, controlli di sicurezza, sistemi di autorizzazione e limitazioni imposte dalle autorità stanno già incidendo in modo significativo sui tempi operativi.

Nei contratti di noleggio a viaggio, tali ritardi pongono un problema di qualificazione: se rientrano nel regime delle controstallie (*demurrage* in inglese) o in quello della *detention*, dal quale dipende l’allocazione del rischio tra le parti.

Le *demurrage* rappresentano una forma di liquidazione forfettaria del danno dovuta quando il tempo concesso per le operazioni di caricazione o scarica, tempo di stalla o *laytime* in inglese, viene superato. Presuppone quindi che la nave sia arrivata al porto di caricazione o di scaricazione, sia pronta a operare e che il *laytime* abbia iniziato a decorrere. Il *laytime*, una volta iniziato, decorre in via continuativa, salvo eccezioni espresse, normalmente interpretate in modo restrittivo.

Una volta esaurito il *laytime*, trova applicazione il principio consolidato “*once on demurrage, always on demurrage*”, le *demurrage* continuano a maturare senza inter-

ruzioni fino al completamento delle operazioni, salvo diversa previsione contrattuale. Eventi esterni, anche se eccezionali, non incidono, di regola, sul suo decorso. Tuttavia, anche in questo caso, salvo diversa pattuizione contrattuale.

È quindi sul piano delle clausole contrattuali che si gioca, in concreto, l'allocatione del rischio. Alcuni formulari e molte pattuizioni negoziate prevedono espressamente che determinati eventi, quali ostilità, attacchi, blocchi o l'impossibilità di utilizzare il porto per ragioni di sicurezza, incidano sul computo del *laytime* o della *demurrage*, sospendendone il decorso o facendoli decorrere secondo criteri ridotti.

Si tratta, tuttavia, di previsioni che derogano alla regola generale e che, come tali, devono risultare chiaramente dal testo contrattuale. In loro assenza, il fatto che il porto sia di fatto inutilizzabile o che le operazioni siano rallentate o interrotte da eventi connessi al conflitto non è, di per sé, sufficiente a impedire il decorso del *laytime* o della *demurrage*.

Nel contesto attuale, la verifica di tali clausole, e della loro portata, diventa quindi essenziale, è da esse che dipende se i ritardi legati alla situazione di sicurezza restino a carico del *charterer* o ricadano, in tutto o in parte, sull'armatore.

Diversa è la posizione dei ritardi che si verificano al di fuori delle operazioni portuali. Attese per il transito in uno stretto, per l'assegnazione di finestre di passaggio, per controlli o per autorizzazioni delle autorità non rientrano, in linea di principio, nelle *demurrage*.

In questi casi viene in rilievo la *detention*. A differenza delle *demurrage*, che opera automaticamente al superamento del *laytime*, la *detention* non è un meccanismo predeterminato, ma una forma di risarcimento del danno per ritardo. Essa trova applicazione quando la nave è trattenuta oltre il tempo contrattualmente previsto per effetto di un inadempimento del *charterer*.

Ne consegue che, per ottenere un corrispettivo a titolo di *detention*, l'armatore deve dimostrare non solo l'esistenza del ritardo, ma anche che esso sia imputabile alla sfera del *charterer* e costituisca una violazione del contratto. In assenza di tale prova, e, in particolare, quando il ritardo deriva da fattori esterni come restrizioni imposte da autorità, condizioni di sicurezza o congestione generalizzata, la *detention* non è normalmente dovuta e il rischio resta a carico dell'armatore.

4. Profili relativi al carico e alle polizze di carico

Le situazioni di conflitto e, più in generale, l'esposizione della nave a rischi di guerra pongono inevitabilmente il problema delle possibili pretese risarcitorie degli interessi al carico, in particolare nei casi di danno alla merce, ritardo nella

consegna o impossibilità sopravvenuta di eseguire il trasporto. La responsabilità dell'armatore in tali ipotesi dipende in larga misura dal contenuto della polizza di carico e, in particolare, dall'eventuale incorporazione in essa dei termini del *charterparty*.

Anche in assenza di tale incorporazione, tuttavia, potrebbe trovare generale applicazione il regime uniforme previsto dalle Regole dell'Aja-Visby, che disciplina la responsabilità del vettore in caso di trasporto documentato da polizza di carico.

In presenza di ritardi dovuti a eventi bellici o a misure di sicurezza adottate per evitarli, l'armatore potrebbe verosimilmente avvalersi dell'evento esonerativo di cui all'art. IV, comma 2, delle Regole dell'Aia-Visby, lettera (f) dei fatti di guerra, nonché della clausola residuale di cui alla lettera (q) relativa a cause non imputabili alla colpa o alla partecipazione del vettore.

Un ulteriore profilo riguarda l'ipotesi in cui il porto di destinazione originariamente previsto non sia più sicuro o accessibile. In molti formulari standard di polizza di carico è infatti presente la clausola che consente la consegna in un diverso porto sicuro vicino. L'esercizio di tale facoltà consente all'armatore di procedere allo sbarco della merce in un porto alternativo senza incorrere in responsabilità contrattuale per inadempimento, purché la scelta sia giustificata da esigenze di sicurezza. In tali casi, la consegna in un porto diverso da quello originariamente pattuito non integra una violazione del contratto di trasporto, ma rappresenta una modalità legittima di esecuzione dello stesso alla luce delle circostanze sopravvenute.

Le considerazioni che precedono devono tuttavia essere in parte rimodulate con riferimento ai vettori operanti nei traffici di linea. In tali contesti, infatti, la disciplina dei rapporti con gli interessi al carico è generalmente regolata dalle condizioni standard riportate sul retro delle polizze di carico o delle *seaway bills*, le quali contengono clausole di ampia portata a favore del vettore. Tali clausole, comunemente note come *liberty clauses*, attribuiscono al vettore una significativa flessibilità nell'esecuzione del trasporto, consentendo, tra l'altro, la deviazione della nave, lo sbarco della merce in un porto diverso da quello originariamente pattuito e l'adozione di misure ritenute necessarie per la sicurezza della nave e del carico.

In presenza di scenari di rischio bellico, tali previsioni assumono un rilievo ancora maggiore, in quanto consentono al vettore di adeguare l'esecuzione del trasporto alle circostanze senza incorrere, in linea di principio, in responsabilità contrattuale. Non meno rilevante è la facoltà, frequentemente prevista, di imputare agli interessi al carico i costi aggiuntivi derivanti da tali decisioni, quali quelli connessi a deviazioni, soste prolungate o scarichi in porti alternativi. Ne deriva che, nei traffici di linea, la gestione del rischio di guerra risulta in larga misura già "internalizzata" nelle condizioni contrattuali standard, con un ampliamento significativo delle prerogative del vettore rispetto a quanto avviene nei rapporti regolati esclusivamente dalle regole uniformi.

CAPITOLO 4, di Pietro Mordiglia – Studio Legale Mordiglia Riflessi assicurativi su merci, corpi, P&I e coperture legate alla disruption

SOMMARIO: Introduzione: una crisi regionale dagli effetti globali – 1. Le assicurazioni *cargo*: tra aumento della volatilità e ridefinizione del rischio trasferibile – 2. Le assicurazioni corpi (*Hull & Machinery*): la centralità del *war risk* – 3. I P&I Club: tra responsabilità tradizionali e nuove criticità – 4. Trasporto aereo e turismo: effetti indiretti e dinamiche assicurative emergenti – 5. La *disruption* delle *supply chain*: un rischio assicurativo ancora incompiuto – 6. Il ruolo dei riassicuratori e la prospettiva sistemica – 7. Conclusioni: verso un nuovo equilibrio tra rischio e copertura

Introduzione: una crisi regionale dagli effetti globali

La crisi geopolitica che investe il Medio Oriente negli ultimi anni, e che ha conosciuto una significativa intensificazione tra il 2025 e il 2026, rappresenta uno dei fattori di rischio più rilevanti per il sistema dei trasporti internazionali. Le tensioni tra Iran, Stati Uniti e i rispettivi alleati, unite alla crescente instabilità di aree strategiche come il Golfo Persico, il Mar Rosso e soprattutto lo stretto di Hormuz, stanno ridefinendo profondamente l'equilibrio tra sicurezza, operatività e sostenibilità economica delle attività di trasporto.

In questo contesto, il settore assicurativo emerge come un osservatore privilegiato e, allo stesso tempo, come attore direttamente coinvolto. L'assicurazione, infatti, non si limita a riflettere il rischio esistente, ma contribuisce a determinarne la gestibilità concreta. Quando i premi aumentano rapidamente o le coperture vengono ritirate o limitate, si produce un effetto diretto sulle scelte operative degli operatori economici, fino a rendere impraticabili alcune rotte o attività. Non è quindi eccessivo affermare che il mercato assicurativo costituisca una vera e propria infrastruttura invisibile del commercio globale.

Uno degli aspetti più rilevanti della crisi attuale risiede nella sua natura sistemica. A differenza di altri eventi, essa combina fattori geopolitici, militari, economici e logistici, generando un impatto multilivello. Le conseguenze non si limitano ai danni materiali diretti, ma si estendono alle interruzioni delle catene di approvvigionamento, alla volatilità dei costi energetici e alla ridefinizione delle rotte commerciali.

In questo scenario complesso, il concetto stesso di rischio assicurabile è oggetto di revisione, poiché emergono sempre più frequentemente situazioni *borderline*, nelle quali diventa difficile distinguere tra eventi coperti e rischi esclusi.

1. Le assicurazioni cargo: tra aumento della volatilità e ridefinizione del rischio trasferibile

Le assicurazioni sulle merci trasportate rappresentano il primo ambito in cui si percepiscono gli effetti concreti della crisi.

Il trasporto internazionale, già caratterizzato da una forte dipendenza da variabili esterne, è oggi esposto a un incremento significativo dell'incertezza operativa. Le merci possono subire ritardi prolungati, deviazioni di percorso o, nei casi più estremi, perdite totali, non necessariamente per effetto diretto di eventi bellici, ma piuttosto per conseguenze indirette quali congestioni portuali o blocco delle rotte.

Questa evoluzione ha determinato un aumento dei premi assicurativi, che si manifesta con particolare evidenza nei cosiddetti *war risk premium*. Tali sovrappremi, applicati alle spedizioni che transitano in aree considerate ad alto rischio, sono spesso soggetti a variazioni rapide e frequenti, riflettendo l'evoluzione quotidiana del contesto geopolitico. Il loro peso economico può risultare determinante, soprattutto per le imprese che operano su margini ridotti.

Parallelamente, si osserva una trasformazione qualitativa delle coperture. Le polizze *cargo* tendono a diventare più articolate e selettive, con una maggiore attenzione ai rischi di guerra, terrorismo e sanzioni. Gli assicuratori introducono clausole più stringenti e richiedono informazioni dettagliate sulle rotte, sulle controparti e sulle modalità di trasporto. Ciò comporta un aumento dei costi di *compliance* e una maggiore responsabilizzazione degli assicurati.

Un aspetto particolarmente interessante riguarda il progressivo spostamento del rischio verso forme ibride di gestione. Le imprese non possono più contare esclusivamente sull'assicurazione tradizionale, ma devono integrare strumenti di pianificazione logistica, diversificazione delle rotte e gestione delle scorte. In questo senso, l'assicurazione *cargo* diventa parte integrante di una strategia più ampia di resilienza operativa.

2. Le assicurazioni corpi (Hull & Machinery): la centralità del war risk

Le assicurazioni corpi, che coprono i danni materiali alle unità navali, sono particolarmente sensibili all'evoluzione della crisi. In un contesto caratterizzato da rischi crescenti di attacchi, sabotaggi o incidenti legati ad attività militari, la distinzione tra rischio ordinario e rischio di guerra assume un'importanza cruciale.

Le coperture *Hull & Machinery* tradizionali escludono generalmente i rischi di guerra, che vengono trasferiti a polizze specifiche. Tuttavia, l'attuale contesto ha messo sotto pressione questo modello. Da un lato, l'aumento della probabilità di eventi estremi ha portato a un incremento significativo dei premi per le coperture *war risk*; dall'altro, alcuni assicuratori hanno scelto di ridurre o sospendere la propria esposizione, limitando la disponibilità di tali coperture.

Questo fenomeno produce effetti immediati sul mercato dei trasporti marittimi. Gli armatori si trovano a dover affrontare costi assicurativi più elevati e condizioni contrattuali più rigide, che possono includere clausole di cancellazione rapida o limitazioni territoriali. In alcuni casi, la mancanza di una copertura adeguata rende impossibile il transito in determinate aree, costringendo le navi a percorsi alternativi più lunghi e costosi.

Si crea così un circolo complesso nel quale il rischio assicurativo influisce direttamente sulle decisioni operative, mentre queste ultime contribuiscono a ridefinire il profilo di rischio complessivo. L'assicurazione, in altre parole, diventa un fattore determinante nella configurazione delle rotte commerciali globali.

3. I P&I Club: tra responsabilità tradizionali e nuove criticità

Le coperture offerte dai P&I Club rappresentano un pilastro fondamentale del sistema assicurativo marittimo. Esse garantiscono la protezione contro una vasta gamma di responsabilità, che includono danni a terzi, inquinamento e obblighi verso l'equipaggio. Tuttavia, la gestione di tali responsabilità diventa significativamente più complessa in un contesto caratterizzato da instabilità geopolitica.

Uno degli aspetti più rilevanti riguarda il crescente peso delle sanzioni internazionali. Il rispetto delle normative sanzionatorie è diventato un elemento centrale nella valutazione del rischio, poiché la loro violazione può comportare l'esclusione della copertura assicurativa. I P&I Club richiedono pertanto un livello elevato di *due diligence*, spingendo gli operatori a monitorare costantemente le proprie attività e le controparti coinvolte.

Inoltre, la gestione dei sinistri in aree di conflitto presenta difficoltà operative e giuridiche di notevole entità. L'accesso ai luoghi degli incidenti può essere limitato o pericoloso, mentre l'incertezza normativa rende complessa la determinazione delle responsabilità. In tale contesto, i P&I Club assumono un ruolo sempre più attivo, non solo come assicuratori ma anche come partner strategici nella gestione del rischio.

4. Trasporto aereo e turismo: effetti indiretti e dinamiche assicurative emergenti

La crisi mediorientale non si limita a influenzare il trasporto marittimo, ma si estende anche al settore aereo e turistico. Le restrizioni dello spazio aereo e la necessità di evitare determinate aree comportano deviazioni delle rotte e aumento dei tempi di percorrenza, con conseguenti incrementi dei costi operativi.

Dal punto di vista assicurativo, si osserva una dinamica analoga a quella del settore marittimo. Le polizze *aviation* stanno registrando un aumento dei premi e una revisione delle condizioni relative ai rischi di guerra e terrorismo. Le compagnie aeree devono affrontare una crescente incertezza, che si riflette anche sulla pianificazione delle operazioni e sulla gestione delle flotte.

Nel settore turistico, gli effetti della crisi si manifestano attraverso un aumento delle cancellazioni e una riduzione della domanda in alcune aree. Le crociere e i pacchetti turistici risultano particolarmente vulnerabili, poiché dipendono dalla percezione di sicurezza dei clienti. Le polizze assicurative legate ai viaggi assumono quindi un ruolo maggiore, ma spesso presentano limitazioni che riducono l'efficacia della copertura in caso di eventi geopolitici.

5. La disruption delle supply chain: un rischio assicurativo ancora incompiuto

Uno degli effetti più significativi della crisi riguarda la *disruption* delle catene di approvvigionamento. Le interruzioni dei flussi commerciali, i ritardi sistemici e la congestione delle infrastrutture logistiche rappresentano fenomeni che sfidano i modelli assicurativi tradizionali.

Le polizze di *business interruption*, infatti, sono generalmente progettate per coprire perdite derivanti da danni materiali diretti. Nel caso della *disruption* logistica, invece, il danno è spesso immateriale e diffuso, rendendo difficile l'applicazione delle coperture esistenti. Ciò genera un'area di rischio non coperto, che può avere conseguenze rilevanti per le imprese.

Il mercato assicurativo sta cercando di rispondere a questa sfida attraverso lo sviluppo di nuove soluzioni, come le coperture parametriche o i prodotti ibridi. Tuttavia, tali strumenti sono ancora in fase di evoluzione e non sempre riescono a soddisfare pienamente le esigenze degli operatori. La gestione della *disruption* richiede pertanto un approccio integrato, che combini assicurazione, pianificazione logistica e analisi del rischio.

6. Il ruolo dei riassicuratori e la prospettiva sistemica

I riassicuratori svolgono un ruolo cruciale nel sostenere la capacità del mercato assicurativo. Sebbene le perdite registrate finora siano rimaste contenute, il rischio di eventi sistemici resta elevato. Un'*escalation* del conflitto o un blocco prolungato delle principali rotte potrebbe generare effetti a catena su più segmenti del mercato.

In risposta a questo scenario, i riassicuratori stanno adottando un approccio prudente, caratterizzato da una maggiore selettività e da un attento monitoraggio del rischio geopolitico. Questo atteggiamento contribuisce alla stabilità del sistema, ma comporta anche una riduzione della capacità disponibile, con conseguenze sui costi delle coperture.

7. Conclusioni: verso un nuovo equilibrio tra rischio e copertura

La crisi del Medio Oriente evidenzia la necessità di un ripensamento profondo del ruolo dell'assicurazione nel settore dei trasporti e del turismo. In un contesto caratterizzato da instabilità persistente, l'assicurazione non può più essere considerata un semplice strumento di protezione, ma deve diventare parte integrante della strategia aziendale.

Gli operatori sono chiamati a sviluppare una maggiore resilienza, attraverso la diversificazione delle rotte, l'adozione di tecnologie avanzate e la collaborazione

con partner assicurativi specializzati. Allo stesso tempo, il mercato assicurativo deve evolvere, sviluppando prodotti innovativi e modelli di valutazione del rischio più sofisticati.

In definitiva, la crisi attuale rappresenta una sfida, ma anche un'opportunità per ripensare il rapporto tra rischio, assicurazione e operatività. Solo attraverso un approccio integrato e dinamico sarà possibile garantire la sostenibilità del sistema in un contesto globale sempre più complesso e incerto.

CAPITOLO 5, di Marco Cottone e Paolo Catalano - Legance

Effetti sul trasporto aereo, sulle cancellazioni e sulla riprotezione dei passeggeri

SOMMARIO: 1. Considerazioni introduttive – 2. Quadro normativo di riferimento – 3. Crisi geopolitica, sicurezza del volo e circostanze eccezionali nel trasporto aereo – 4. Effetti delle circostanze eccezionali sui diritti del passeggero: compensazione, assistenza e riprotezione

1. Considerazioni introduttive

La crisi geopolitica che sta interessando il Medio Oriente ha inciso in maniera significativa sull'assetto operativo del trasporto aereo internazionale, determinando una perturbazione non episodica bensì strutturale delle condizioni di esercizio dei voli. A differenza di altre ipotesi di disservizio tipicamente riconducibili a fattori interni all'organizzazione del vettore, il contesto in esame si caratterizza, *prima facie*, per la presenza di elementi esterni, imprevedibili e non controllabili, che incidono direttamente sulla possibilità dello stesso vettore di eseguire la prestazione di trasporto in condizioni di sicurezza. In concreto, tali fattori si manifestano attraverso la chiusura o la limitazione degli spazi aerei in aree strategiche, l'imposizione di rotte alternative più lunghe e complesse, la congestione dei corridoi disponibili e, nei casi più gravi, la sospensione totale dei collegamenti verso determinate destinazioni; a ciò si aggiungono ulteriori effetti indiretti, quali l'incremento dei tempi di percorrenza, l'aumento dei costi operativi, l'assorbimento della capacità su rotte sostitutive e la difficoltà di riprogrammare i voli in modo efficiente. Si tratta, dunque, di un contesto che altera profondamente l'equilibrio tra pianificazione e operatività del trasporto aereo, incidendo, non solo su un singolo volo o vettore, ma sull'intero sistema.

In tale contesto, la crisi mediorientale è qualificabile come fattore esterno suscettibile di incidere direttamente sull'esecuzione dell'operazione di trasporto e, pertanto, rilevante ai fini dell'applicazione della disciplina internazionale e unionale in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto aereo.

2. Quadro normativo di riferimento

Il quadro normativo di riferimento in materia di tutela del passeggero nel trasporto aereo si configura come un sistema di norme complesso, distribuito su più livelli ordinamentali e composto da fonti internazionali, unionali e nazionali. Questo quadro giuridico stabilisce un regime di responsabilità rigorosa per i vettori aerei, basato principalmente sulla colpa presunta, con l'obiettivo di garantire ai passeggeri il riconoscimento di diritti inderogabili che riguardano tra l'altro i casi di ritardo, cancellazione, danni a persone o cose trasportate, con il chiaro intento di assicurare un adeguato e certo ristoro.

In ambito comunitario il principale riferimento normativo è il Regolamento (CE) n. 261/2004 (il «Regolamento»), il quale ha introdotto un sistema uniforme volto a garantire alcuni diritti minimi ai passeggeri in caso di disservizi quali negato imbarco, cancellazione del volo e ritardi prolungati. Tale disciplina si applica ai voli in partenza da aeroporti situati nell'Unione europea e, in determinate condizioni, anche ai voli provenienti da Paesi terzi ma operati da vettori comunitari, con l'obiettivo di assicurare un elevato livello di protezione a una categoria contrattuale generalmente considerata debole.

Sul piano nazionale, il Regolamento è qualificato come una vera e propria «Carta dei diritti del passeggero» (tale espressione è stata formalmente adottata da ENAC), in quanto introduce un sistema di indennizzi automatici svincolato dalla prova del danno effettivo, rafforzando così la tutela del trasportato e segnando un'evoluzione rispetto ai tradizionali modelli risarcitori. In questo senso, esso si affianca ma non si sovrappone alla disciplina della Convenzione di Montreal del 1999, che contiene regole comuni sul trasporto aereo internazionale e che continua a essere il punto di riferimento in materia di risarcimento del danno di persone e cose trasportate.

A tale riguardo, si osserva che il Regolamento disciplina le ipotesi del ritardo secondo criteri più dettagliati rispetto alla normativa internazionale e, altresì, offre una serie di strumenti a tutela del passeggero anche nei casi di negato imbarco e cancellazione del volo, che non vengono disciplinate dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Oltretutto il tema del coordinamento tra norme di diverso rango, internazionale e comunitario, è stato oggetto di analisi da parte della Corte di Giustizia (*Corte di Giustizia, 10 gennaio 2006, C-344/04, IATA e ELFAA*) con riferimento alla compatibilità del Regolamento con il meccanismo di tutela previsto dalla Convenzione di Montreal. In particolare, la Corte ha stabilito che vi è compatibilità tra le due disposizioni e ha chiarito che dai casi di inadempimento del vettore quali per esempio il ritardo, possono individuarsi due tipologie di danni per il passeggero. Infatti: «da un lato, un ritardo eccessivamente prolungato determina danni quasi identici per tutti i passeggeri, il cui risarcimento può assumere la forma di un'assistenza o di un supporto standardizzati e immediati a tutti gli interessati, attraverso la fornitura, per esempio di bevande, pasti, sistemazione in albergo e telefonate»; dall'altro lato, i singoli utenti possono subire dei danni rapportati alla ragione del loro spostamento, sia esso per affari o per motivi personali, che indubbiamente

richiedono una valutazione, o da parte della compagnia aerea o da parte dell'organo giurisdizionale, «caso per caso». Il legislatore comunitario ha inteso attuare un sistema di assistenza immediato e uniforme per tutti i passeggeri che subiscono gli effetti negativi del ritardo, inquadrabili nella prima categoria dei danni di cui sopra, con l'intento di favorire gli utenti del trasporto aereo «senza che essi debbano sopportare gli inconvenienti che comporta l'esperimento di azioni di risarcimento del danno dinanzi agli organi giurisdizionali». Pertanto, la compatibilità del Regolamento con la Convenzione di Montreal del 1999 si giustifica in virtù del disposto di cui all'articolo 12 (Regolamento) che permette il risarcimento dei danni patrimoniali e individuali, valutabili *ex post*.

In questa sede, ci si limita a rilevare che lo strumento comunitario offre una serie di obblighi minimi di assistenza in favore dei passeggeri (somministrazione di pasti e bevande, sistemazione in albergo, possibilità di effettuare comunicazioni), nei casi di inadempimento contrattuale del vettore considerati di lieve entità (articolo 9 del Regolamento). Accanto a tali obblighi, la norma prevede, in caso di cancellazione del volo, di negato imbarco (*overbooking*) e di ritardo prolungato, il diritto a una compensazione forfettaria, in ragione della distanza della tratta aerea, che può essere ridotta in alcune ipotesi, come per esempio nel caso di «riprotezione» del passeggero su voli alternativi.

La corresponsione di una somma forfettaria, avente finalità indennitaria, così come si dirà più avanti, non esclude dunque il risarcimento del maggior danno subito dal passeggero, che incontra il limite di responsabilità del vettore di 6.303 DSP, sempre che tale danno non sia derivato da dolo o colpa temeraria del vettore o dei suoi preposti (articolo 20, I e V co., Convenzione di Montreal del 1999).

È importante notare che i diritti di compensazione forfettaria e di assistenza operano automaticamente al verificarsi dei presupposti previsti dal Regolamento, configurando una forma di responsabilità del vettore che prescinde, almeno in parte, dall'accertamento della colpa. In tal modo, il legislatore europeo ha inteso riequilibrare il rapporto tra passeggero e compagnia aerea, assicurando standard minimi uniformi in tutti gli Stati membri e attuando un sistema c.d. «misto», in grado di offrire un'adeguata garanzia per il pregiudizio sofferto attraverso una tutela indennitaria senza però impedire l'eventuale risarcimento del danno.

Per quanto riguarda, poi, l'inquadramento giuridico dei rimedi soddisfattori previsti dal Regolamento, appare ragionevole ricondurli nell'alveo della tutela indennitaria piuttosto che nell'area del risarcimento dei danni per inadempimento contrattuale.

Sul punto, si osserva che l'approccio del legislatore comunitario verso tali pratiche imprenditoriali, ormai sempre più diffuse nel settore dei trasporti, presenta un carattere sostanzialmente permissivo. Nei «considerando» della normativa europea emerge chiaramente la *ratio* protezionistica volta a contrastare fenomeni quali la sovrapprenotazione e i ritardi nel trasporto aereo, nonché l'obiettivo di ridurre al minimo le inefficienze. Al contempo, tuttavia, risulta altrettanto evidente come il legislatore non intenda ricondurre tali condotte nell'ambito dell'illecito contrattuale, tant'è vero che nel testo normativo, esse non sono mai qualificate né come inadempimenti contrattuali né come comportamenti illeciti.

Come è stato chiarito nella richiamata decisione della Corte di Giustizia, nel caso C-344/04, gli indennizzi riconosciuti ai sensi del Regolamento potranno essere scomputati, nel caso in cui il passeggero ottenga un risarcimento del danno a causa di un fatto illecito imputato al vettore (articolo 12 del Regolamento). Pertanto, come è stato osservato, «nella liquidazione del complessivo danno per il passeggero (anche) personalmente leso non si potrà tener conto dei pregiudizi dai quali il passeggero stesso è stato messo al riparo da contegni tenuti dal vettore aereo in esecuzione del regolamento» (così M. Maggiolo, *Overbooking, ritardo e cancellazione del volo: contratto, compensazione e responsabilità*, a cura di L. Masala, E. Rosafio, Milano, 2006, p. 135; sul punto in generale anche M. Piras, *Il rifiuto di trasportare e il ritardo del vettore aereo*, a cura di M. Deiana, *Studi su: negato imbarco*, Cagliari 2005, p. 157).

3. Crisi geopolitica, sicurezza del volo e circostanze eccezionali nel trasporto aereo

Con riferimento all'oggetto principale del presente scritto, ovvero all'applicazione delle norme a protezione del passeggero del trasporto aereo alla luce delle conseguenze e criticità conseguenti alla crisi in Medio Oriente, vengono in aiuto indicazioni interpretative che la Commissione europea ha fornito, volte a favorire un'applicazione più uniforme del Regolamento, anche in considerazione di criticità operative come gli scenari derivanti dai conflitti armati (*Comunicazione della Commissione C/2024/5687*). In tale ambito, la stessa Commissione ha suddiviso le circostanze eccezionali richiamate all'interno del Regolamento in circostanze «esterne», ovvero derivanti da fattori naturali o da atti di terzi sottratti al controllo del vettore, ed eventi definiti «interni», riconducibili alla normale sfera organizzativa e tecnica dell'impresa aerea, con la conseguenza che le prime, in quanto connotate da un più elevato grado di imprevedibilità e da un ridotto margine di controllo da parte del vettore, assumono peculiare rilievo ai fini della loro qualificazione come circostanze eccezionali.

Il profilo della sicurezza non si limita a costituire uno dei parametri rilevanti, ma opera come criterio prevalente, idoneo a orientare e, ove necessario, a condizionare le scelte operative del vettore, fino a incidere sulla stessa possibilità di eseguire la prestazione di trasporto. È proprio questa incidenza diretta sul piano della sicurezza del volo (*safety*) che consente di ricondurre la crisi in Medio Oriente nell'ambito delle «circostanze eccezionali esterne» di cui al Regolamento: non tanto in quanto evento meramente esterno, quanto piuttosto quale fattore esogeno che, sfuggendo al controllo del vettore, incide sui presupposti di sicurezza dell'operazione aerea, potendone impedire o limitare lo svolgimento. In tal senso si collocano sia le FAQ sull'assistenza ai passeggeri in caso di interruzioni dei voli

verso i paesi del Medio Oriente connesse alla situazione in Iran (le «FAQ della Commissione»), sia, da ultimo, la Comunicazione della Commissione europea dell'8 maggio 2026 recante orientamenti su talune norme dell'UE applicabili ai passeggeri e al turismo nonché agli operatori di trasporto, alla luce dell'attuale riduzione dell'offerta di carburante per aviazione a causa del conflitto in Medio Oriente (*Comunicazione C(2026) 3172*) (la «Comunicazione del maggio 2026»), secondo cui gli eventi geopolitici e i conseguenti rischi per la sicurezza rientrano tra le circostanze astrattamente idonee a giustificare l'esenzione dall'obbligo di compensazione pecuniaria gravante sul vettore in caso di interruzione del servizio di trasporto aereo. Le medesime FAQ della Commissione e la Comunicazione del maggio 2026 confermano, infatti, come tali fattori possono integrare circostanze eccezionali «esterne» ai sensi del Regolamento. Ciò che rileva è, tuttavia, che tale inquadramento non può essere applicato in modo automatico o indistinto: esso presuppone una valutazione in concreto, volta ad accertare se e in quale misura l'evento abbia inciso sui presupposti di sicurezza e sulla possibilità di eseguire il trasporto. Gli orientamenti della Commissione, in linea con la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, escludono che ogni situazione di instabilità politica o di rischio per la sicurezza determini, di per sé, un effetto liberatorio generalizzato in favore del vettore (*causa C-549/07 Wallentin-Hermann, punto 22*). Al contrario, impongono una verifica in concreto, da condurre caso per caso e con riferimento al singolo volo, volta ad accertare se l'evento sia estraneo al normale esercizio dell'attività del vettore, se esuli dal suo controllo effettivo e se siano state adottate tutte le misure ragionevoli per evitare o contenere le conseguenze del disservizio.

Ne deriva che l'onere della prova grava sul vettore aereo, nel rispetto del generale principio di colpa presunta del vettore applicato a tutte le modalità di trasporto, il quale è tenuto a dimostrare non solo il nesso causale tra la cancellazione o il ritardo e una circostanza eccezionale «esterna», ma anche di aver adottato tutte le misure ragionevoli, dando conto della concreta diligenza organizzativa mediante idonei elementi probatori, quali documentazione operativa, rapporti di volo e comunicazioni delle autorità competenti.

In questa cornice, è possibile distinguere tra ipotesi in cui la qualificazione come circostanza eccezionale «esterna» appare sostanzialmente pacifica, come nei casi di chiusura dello spazio aereo, di adozione di bollettini di sicurezza da parte delle autorità aeronautiche o di impossibilità di operare in condizioni di sicurezza, e ipotesi più sfumate, derivanti da effetti indiretti o mediati della crisi, quali l'allungamento delle rotte, la congestione dei corridoi alternativi, le criticità nella rotazione degli aeromobili o l'incremento dei costi operativi. In queste ultime situazioni, l'esimente non può essere presunta, ma richiede una verifica in concreto del nesso tra la crisi geopolitica e il singolo disservizio. In tal proposito, la Comunicazione del maggio 2026 ha introdotto un'utile distinzione: la Commissione ritiene che una carenza locale di carburante che impedisca l'operatività di un volo possa essere considerata una «circostanza eccezionale» ai sensi del Regolamento, in linea con la giurisprudenza della Corte di giustizia (*causa C-308/21, SATA International – Azores Airlines, punto 28*); per converso, le cancellazioni determinate dal mero aumento dei prezzi del carburante, per quanto significativo, non possono essere

qualificate come «circostanze eccezionali», in quanto la gestione della volatilità dei costi del carburante rientra nella normale attività imprenditoriale del vettore aereo. Sotto questo profilo, la guerra in Ucraina costituisce un precedente significativo: sin dal febbraio 2022, la *European Union Aviation Safety Agency* (EASA) ha qualificato lo spazio aereo ucraino come area di conflitto attivo, anche mediante l'adozione di specifiche comunicazioni operative i «*Conflict Zone Information Bulletins* (CZIB)» estendendo progressivamente l'attenzione regolatoria anche ai rischi connessi allo spazio aereo russo. Ciò evidenzia come il parametro dirimente sia rappresentato dalla sicurezza e come la reazione normativa non si esaurisca nella chiusura dell'area direttamente interessata, ma si proietti sull'intera rete dei collegamenti, sulle rotte di sorvolo alternative e, più in generale, sull'equilibrio del traffico aereo europeo e internazionale.

È proprio questa esperienza ad aver chiarito, anche sul piano sistematico, che la crisi geopolitica costituisce sì un paradigma di circostanza eccezionale, ma non legittima una deresponsabilizzazione generalizzata del vettore: essa impone, piuttosto, un accertamento rigoroso del rapporto tra fattore esterno, misure ragionevoli concretamente esigibili e impatto effettivo sul singolo volo.

4. Effetti delle circostanze eccezionali sui diritti del passeggero: compensazione, assistenza e riprotezione

Il sistema delineato dal Regolamento distingue nettamente tra il diritto alla compensazione pecuniaria e gli obblighi di assistenza e informazione gravanti sul vettore. Se, infatti, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), in combinato disposto con l'articolo 7 del Regolamento, il diritto alla compensazione può essere escluso qualora il vettore dimostri, con onere probatorio a suo carico, che la cancellazione è dovuta a circostanze eccezionali inevitabili anche mediante l'adozione di tutte le misure ragionevoli, gli obblighi di assistenza e informazione permangono in ogni caso. Questi ultimi costituiscono, infatti, un nucleo essenziale e inderogabile della tutela riconosciuta al passeggero dall'ordinamento europeo.

In questa prospettiva, gli obblighi previsti dagli articoli 8 e 9 del Regolamento, relativi rispettivamente al rimborso o alla riprotezione e all'assistenza, operano indipendentemente dalla causa dell'evento e continuano a trovare piena applicazione anche in presenza di circostanze eccezionali anche se «esterne». In tal senso si esprime chiaramente anche la Commissione, tanto negli orientamenti interpretativi quanto nelle FAQ della Commissione e, da ultimo, nella Comunicazione del maggio 2026, precisando che: «A norma del regolamento (CE) n. 261/2004, il vettore aereo è tenuto a rispettare l'obbligo di assistenza anche se la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali, vale a dire circostanze che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del

caso. Il regolamento (CE) n. 261/2004 non contiene alcun elemento che consenta di concludere che sia riconosciuta una categoria distinta di eventi «particolarmente eccezionali», al di là delle «circostanze eccezionali» di cui all'articolo 5, paragrafo 3, che esonererebbe il vettore aereo dal rispetto dei suoi obblighi, compresi quelli a norma dell'articolo 9 del regolamento, anche in caso di circostanze eccezionali che persistono per un lungo periodo, tanto più che i passeggeri sono particolarmente vulnerabili in tali circostanze o eventi” (*Comunicazione della Commissione C/2024/5687 pag. 20*).

Sul punto si è espressa la Corte di cassazione, affermando che tali obblighi permangono anche in presenza di circostanze eccezionali «esterne» e che la loro violazione, ove comporti la costrizione del passeggero a permanere in aeroporto per un periodo prolungato, può integrare una compressione della libertà di movimento costituzionalmente tutelata (articolo 16 Cost.), con conseguente risarcibilità anche del danno non patrimoniale (*Cassazione civile sez. III, 9 aprile 2026, n. 8999*).

In altri termini, l'eventuale esonero dall'obbligo di compensazione pecuniaria non incide sugli altri diritti riconosciuti al passeggero, i quali continuano a trovare piena applicazione anche in contesti di crisi grave e prolungata. Tale impostazione risponde a una logica di fondo chiara: l'eccezionalità dell'evento può attenuare il profilo sanzionatorio-compensativo, ma non può comprimere il livello minimo di tutela dovuto a chi resta esposto, talvolta per periodi prolungati, agli effetti della disorganizzazione del traffico aereo. Proprio in tali situazioni di crisi sistemica assumono particolare rilievo i diritti del passeggero al rimborso del biglietto e alla riprotezione verso la destinazione finale, che costituiscono le principali alternative previste, in caso di cancellazione del volo, ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento. La disciplina riconosce, infatti, al passeggero la facoltà di scegliere tra il rimborso del prezzo del biglietto e la riprotezione, da effettuarsi non appena possibile ovvero in una data successiva; tuttavia, la concreta attuazione di tali diritti può risultare particolarmente complessa quando la crisi non incide su una singola tratta, ma sulla rete complessiva dei collegamenti aerei.

La riduzione della capacità operativa, la limitazione delle rotte disponibili, la saturazione dei corridoi alternativi e il conseguente effetto domino sulla rotazione degli aeromobili possono rendere la riprotezione difficile, lenta e incerta. Non a caso, lo stesso orientamento interpretativo della Commissione riconosce che, in presenza di gravi perturbazioni dei viaggi, la riprotezione del passeggero su altro volo «non appena possibile» può subire ritardi considerevoli o essere caratterizzata da un elevato grado di incertezza, con la conseguenza che il rimborso del prezzo del biglietto o la riprotezione in una data successiva scelta dal passeggero possono, in concreto, rappresentare le opzioni più praticabili.

È proprio in questo snodo che emerge la tensione più delicata tra la dimensione formale del diritto e la sua effettiva utilità sostanziale: il rimborso si configura come ipotesi «giuridicamente» corretta, ma non sempre soddisfa l'interesse concreto del passeggero, specie quando quest'ultimo abbia l'esigenza di raggiungere tempestivamente la destinazione finale; la riprotezione, per converso, può restare astrattamente garantita, ma risultare in concreto difficilmente attuabile a

causa della ridotta capacità disponibile, della chiusura di hub regionali o dell'assenza di slot utilizzabili in tempi ragionevoli.

In tale contesto, assumono un rilievo peculiare i voli organizzati dagli Stati membri nell'ambito dell'assistenza consolare, i quali, pur rappresentando spesso l'unica soluzione effettiva per il rientro dei passeggeri, si collocano al di fuori della logica della riprotezione disciplinata dal Regolamento. La recente giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, in particolare nella causa C 49/22 *Austrian Airlines AG c. TW*, ha chiarito, infatti, che tali voli, in quanto non classificabili come trasporto aereo commerciale, non possono essere qualificati come «riavviamento (i.e. riprotezione) verso la destinazione finale in condizioni di trasporto comparabili» ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento, con la conseguenza che il relativo accesso, anche quando subordinato al versamento di un contributo obbligatorio, non fonda di per sé un diritto al rimborso a carico del vettore aereo. (*Causa C-49/22, Austrian Airlines, ECLI:EU:C:2023:454, punto 33*)

In definitiva, il quadro che emerge evidenzia come le crisi geopolitiche contemporanee mettano sotto tensione l'impianto del Regolamento. Se, da un lato, la qualificazione di tali eventi come circostanze eccezionali «esterne» risponde all'esigenza di non gravare il vettore di responsabilità per fattori che sfuggono al suo controllo, dall'altro essa non può tradursi in un arretramento del livello effettivo di tutela del passeggero.

L'esperienza delle recenti crisi, dalla guerra in Ucraina alle tensioni in Medio Oriente, mostra come le perturbazioni del traffico aereo assumano una dimensione sistemica, incidendo non solo sul singolo rapporto contrattuale, ma sull'intero funzionamento della rete dei collegamenti. In tali contesti, il rischio è che i diritti formalmente riconosciuti dal Regolamento risultino, almeno in parte, difficilmente esercitabili sul piano concreto.

Ne deriva che la sfida al giorno d'oggi non consiste tanto nell'ampliare o restringere la nozione di circostanza eccezionale, quanto nel garantire che, anche in presenza di eventi prolungati e su larga scala, il nucleo essenziale dei diritti del passeggero non venga svuotato. In altri termini, il bilanciamento tra esigenze operative del vettore e tutela del passeggero deve tradursi in una lettura del Regolamento capace di preservarne la funzione originaria: assicurare una protezione effettiva, e non meramente formale, anche nei contesti di maggiore stress del sistema del trasporto aereo.

CAPITOLO 6, di Giulia Davidoni - Zunarelli e associati

Ricadute della crisi in Medio Oriente su turismo, pacchetti di viaggi e rapporti tra operatori, vettori e clienti

SOMMARIO: 1. La crisi in Medio Oriente e gli effetti sul turismo – 2. I contratti di pacchetto turistico: quadro normativo – 3. La qualificazione giuridica della crisi in Medio Oriente – 4. Effetti della crisi sui contratti di pacchetto turistico – 5. Rapporti tra operatori, vettori e clienti – 6. Conclusioni

1. La crisi in Medio Oriente e gli effetti sul turismo

Il 28 febbraio 2026 Israele e Stati Uniti d'America hanno effettuato un'operazione militare congiunta contro vari obiettivi in Iran. Tale evento ha generato una situazione di intensa instabilità in Medio Oriente, che ha prodotto effetti su molteplici piani, da quello geopolitico ed economico a quello turistico, con riverberi su aree che si estendono ben oltre la regione mediorientale inizialmente colpita.

Dall'inizio della crisi diverse istituzioni hanno cercato di misurare le ricadute della situazione sul turismo e di effettuare previsioni sui possibili sviluppi. Per quanto riguarda gli effetti della crisi sul turismo, l'analisi condotta da *Oxford Economics* all'inizio del mese di marzo pone alla base delle previsioni due possibili scenari: uno scenario di risoluzione del conflitto entro tre settimane dal suo inizio e uno di risoluzione entro due mesi (Smith, Jessie, *Tourism impacts in Middle East from Iran War*, *Tourism Economics*, 3 marzo 2026, p. 3).

Lo scenario che considera una risoluzione rapida della crisi stima una riduzione degli arrivi in ingresso nell'area del Medio Oriente dell'11% rispetto al 2025, con conseguente perdita di 23 milioni di visitatori internazionali e perdita economica pari a 34 miliardi di dollari. Lo scenario che presuppone una soluzione del conflitto entro due mesi dal suo inizio stima un calo degli arrivi del 27% nel 2026, con una perdita di visitatori internazionali pari a 38 milioni e una perdita economica stimata in circa 56 miliardi di dollari.

Nel momento in cui si scrive, a più di due mesi dall'inizio della crisi, la situazione in Medio Oriente appare ancora caratterizzata da profonda incertezza. Da ciò consegue che, con buona probabilità, le previsioni relative ai possibili effetti della crisi sul turismo subiscano un aggravio con esiti peggiori di quelli preventivati sia nell'area coinvolta dal conflitto sia al di fuori di essa.

Se, infatti, i Paesi che subiscono maggiormente l'impatto della crisi in Medio Oriente sono Israele, Iran e vari Paesi limitrofi, molte conseguenze si ripercuotono anche in Europa e Asia a causa della chiusura dello spazio aereo di un'area quale, appunto, il Medio Oriente, che svolge il ruolo di importante hub per i viaggi a lungo raggio, nonché per la scarsità di carburante e l'aumento dei relativi costi derivante dal blocco dello Stretto di Hormuz.

Dall'indagine realizzata il 25 marzo 2026 dall'Osservatorio AIDIT Feder-turismo Confindustria su un campione di duecentotrentacinque agenzie di viaggio distribuite sul territorio italiano è emerso che il 75% degli operatori rileva un impatto significativo della crisi sulla propria attività e che gli effetti si manifestano principalmente attraverso una riduzione delle nuove prenotazioni, un incremento dei costi operativi e un aumento delle cancellazioni e delle richieste di rimborso (<https://aidit.it/osservatorio-aidit-criisi-medio-oriente-aumenta-lincertezza-nel-mercato-turistico/>).

Proprio le cancellazioni dei viaggi e le richieste di rimborso assumono particolare rilievo nell'ambito dei contratti di pacchetto turistico dal momento che la situazione di crisi in Medio Oriente può generare una maggior difficoltà, se non addirittura impossibilità in determinati casi, di dare esecuzione a contratti già conclusi. Visto il protrarsi della crisi e le incertezze che caratterizzano i suoi sviluppi, appare opportuno inquadrare il contratto di pacchetto turistico e analizzare le conseguenze concrete che la crisi può avere sull'esecuzione di contratti di pacchetti turistici e sui rapporti tra operatori, vettori e clienti.

2. I contratti di pacchetto turistico: quadro normativo

Il 13 giugno 1990 è entrata in vigore la Direttiva 90/314/CEE della Comunità Europea con il fine di creare standard minimi e uniformi in tema di viaggi, vacanze e circuiti c.d. «tutto compreso» offerti a livello comunitario. Tale direttiva era applicabile ai c.d. «pacchetti vacanze» preconfezionati e venduti nei cataloghi dalle agenzie di viaggio, ma la disciplina in essa contenuta si è presto rivelata lacunosa e mal si adattava al progresso tecnologico e alle nuove modalità in cui i pacchetti di viaggio venivano offerti ai consumatori e da questi ultimi acquistati.

La Direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati ha abrogato e sostituito la direttiva del 1990, modernizzando la disciplina precedentemente in vigore alla luce del ruolo sempre più attivo che il viaggiatore stava assumendo nell'ideazione e nella preparazione delle proprie vacanze e delle nuove modalità di acquisto di pacchetti turistici, estendendo le tutele previste (A. Zamponi, *Riflessioni sulla Dir. (UE) 2015/2303 relativa ai pacchetti turistici ed ai servizi turistici collegati*, *Diritto dei trasporti*, 2018, pag. 1).

La Direttiva (UE) 2015/2302, le cui disposizioni hanno rango primario nella gerarchia delle fonti del diritto (articolo 4) e carattere imperativo (articolo 23), è stata recepita all'interno dell'ordinamento italiano dal D. Lgs. n. 62/2018, che ha a sua volta modificato il D. Lgs. n. 79/2011, il c.d. «Codice del Turismo». La fonte principale che disciplina i contratti di pacchetto turistico a livello interno, pertanto, è costituita dal Codice del Turismo come modificato dal D. Lgs. n. 62/2018. Tale disciplina può essere integrata con quella civilistica, come emerge dai molteplici richiami a essa presenti nel testo del Codice del Turismo, purché sia interpretata in modo conforme ai principi e alla disciplina sostanziale contenuti nella prevalente direttiva europea sui pacchetti turistici.

Gli articoli 32 e seguenti del Codice del Turismo disciplinano il contratto atipico definito «contratto di pacchetto turistico». L'articolo 33 comma 3 lo descrive più specificamente come «il contratto relativo all'intero pacchetto [turistico] oppure, se il pacchetto è fornito in base a contratti distinti, l'insieme dei contratti riguardanti i servizi turistici inclusi nel pacchetto». La causa del contratto di pacchetto turistico viene individuata in «una serie di servizi collegati, forniti da una pluralità di soggetti, aventi ad oggetto una pluralità di prestazioni ciascuna delle quali trova giustificazione nelle altre e dunque nell'insieme che sinteticamente chiamiamo viaggio o vacanza» (F. Macioce, *Difetto di conformità, sopravvenuta impossibilità e responsabilità dell'organizzatore di viaggi*, Contratto e impresa, 2019, p. 391). Risulta evidente che l'elemento fondamentale e peculiare di questa fattispecie di contratto è proprio la struttura composita delle prestazioni che ne formano l'oggetto e la causa.

Proprio in ragione della struttura complessa e, per definizione, interdipendente delle prestazioni che lo caratterizzano, il contratto di pacchetto turistico risulta particolarmente esposto agli effetti negativi di sopravvenienze esterne in grado di comprometterne gli equilibri, come l'attuale crisi in Medio Oriente.

3. La qualificazione giuridica della crisi in Medio Oriente

Per poter individuare i possibili effetti della crisi in Medio Oriente sui contratti di pacchetto turistico pare opportuno soffermarsi in primo luogo sulla qualificazione giuridica attribuibile alla crisi. Il considerando n. 31 della direttiva europea sui pacchetti turistici menziona «conflitti armati, altri gravi problemi di sicurezza [...] che impediscono di viaggiare in modo sicuro verso la destinazione come stabilito nel contratto di pacchetto turistico» e li considera circostanze inevitabili e straordinarie.

L'articolo 3 n. 12 della direttiva definisce a sua volta le circostanze inevitabili e straordinarie come «una situazione fuori dal controllo della parte che invoca una

tale situazione e le cui conseguenze non sarebbero state evitate nemmeno adottando tutte le ragionevoli misure». Tale nozione, nonostante il contenuto esemplificativo incluso nel considerando n. 31 della direttiva, appare comunque piuttosto generica; pertanto, la giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha contribuito a delinearne in modo più preciso il significato.

Con riferimento alla nozione di circostanze imprevedibili e straordinarie la Corte ha affermato che:

- “una situazione, che alla data della conclusione di un contratto di pacchetto turistico era già nota al viaggiatore interessato o era prevedibile per quest'ultimo, non può essere invocata da tale viaggiatore a titolo di «circostanze inevitabili e straordinarie», ai sensi di tale disposizione [articolo 12 para. 2], fatta salva tuttavia l'ipotesi, tenuto conto del carattere evolutivo di tale situazione, che quest'ultima abbia subito mutamenti sostanziali dopo la conclusione del contratto, tali da generare una situazione nuova, idonea a rispondere in quanto tale alla definizione” (*C-299/22 del 29 febbraio 2024, para. 83*);
- la nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie» include «non solo le circostanze che rendono impossibile l'esecuzione di tale pacchetto, ma anche le circostanze che, pur non impedendo tale esecuzione, comportano che essa non possa avvenire senza esporre i viaggiatori interessati a rischi per la loro salute e sicurezza, tenuto conto, se del caso, dei fattori personali relativi alla situazione individuale di tali viaggiatori. La valutazione di tale incidenza deve essere effettuata collocandosi, alla data della risoluzione del contratto di pacchetto turistico di cui trattasi, nella prospettiva di un viaggiatore medio, normalmente informato e ragionevolmente attento e avveduto» (*C-299/22 del 29 febbraio 2024, para. 72*);
- “per determinare se circostanze inevitabili e straordinarie verificatesi nel luogo di destinazione o nelle sue immediate vicinanze abbiano «un'incidenza sostanziale sull'esecuzione del pacchetto o sul trasporto di passeggeri verso la destinazione», possono essere prese in considerazione anche le conseguenze che si verificano nel luogo di partenza nonché nei diversi luoghi connessi alla partenza e al ritorno dal viaggio di cui trattasi, qualora esse incidano sull'esecuzione di tale pacchetto” (*C-299/22 del 29 febbraio 2024, para. 95*);
- “la nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie» è simile alla nozione di «forza maggiore» nel senso di circostanze indipendenti da chi le fa valere, straordinarie ed imprevedibili, le cui conseguenze sarebbe stato impossibile evitare malgrado tutta la diligenza posta. Pertanto, nonostante l'assenza di qualsiasi riferimento, nella direttiva 2015/2302, alla forza maggiore, la Corte ha ritenuto che tale nozione di «circostanze inevitabili e straordinarie» concretizzi e costituisca un'attuazione esaustiva della nozione di «forza maggiore» nell'ambito di detta direttiva” (*C-469/24 del 23 ottobre 2025, para. 64*).

Nel delineare alcune delle caratteristiche delle circostanze imprevedibili e straordinarie la giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea fa espresso richiamo a categorie civilistiche, come emerge, per esempio, nella sentenza C-469/24 sopra citata. In tale sentenza il requisito dell'«inevitabilità» delle circostanze viene interpretato sulla base dei criteri di valutazione dell'impossibilità sopravvenuta *ex art 1256 c.c.*, che richiedono la non imputabilità e l'inevitabilità dell'impedimento secondo un parametro di diligenza qualificata.

È importante osservare, tuttavia, che la nozione europea di circostanze inevitabili e straordinarie si discosta sensibilmente dalla categoria civilistica dell'impossibilità come causa di estinzione dell'obbligazione. La prima, infatti, non presuppone un'impossibilità assoluta della prestazione, bensì include anche ipotesi in cui la prestazione resta astrattamente possibile, ma non è più eseguibile in condizioni di sicurezza per il viaggiatore.

Alla luce dei paragrafi delle sentenze sopra richiamati è possibile individuare alcuni principi che, secondo la ricostruzione giurisprudenziale, caratterizzano la nozione di circostanze imprevedibili e straordinarie. Tali circostanze, per essere rilevanti nella disciplina dei contratti di pacchetto turistico, devono: (i) essere imprevedibili al momento della conclusione del contratto o, comunque, deve esserne imprevedibile la loro evoluzione; (ii) essere non imputabili alle parti e inevitabili secondo i criteri tipici della forza maggiore; (iii) incidere in maniera sostanziale sull'esecuzione del contratto, traducendosi in impossibilità assoluta di eseguirlo, ma anche in impossibilità di eseguirlo senza rischi per la salute o la sicurezza del viaggiatore e infine (iv) possono rilevare anche se si verificano al di fuori della destinazione del viaggio come, ad esempio, in luoghi di partenza o transito.

4. Effetti della crisi sui contratti di pacchetto turistico

Sulla base della nozione di circostanze imprevedibili e straordinarie così come delineata dalla direttiva europea e dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, si può sostenere che lo stesso evento, quale può essere la crisi mediorientale, non incide necessariamente allo stesso modo su tutti i contratti di pacchetto turistico e può generare effetti diversi.

Per poter individuare gli effetti della crisi sui contratti di pacchetto turistico sarà necessario effettuare una valutazione caso per caso, prestando attenzione a fattori come il momento in cui si verificano le circostanze imprevedibili e straordinarie rispetto al momento in cui è stato concluso il contratto, la localizzazione geografica della crisi rispetto alla destinazione turistica e/o ad altre zone rilevanti ai fini dell'esecuzione del contratto, l'incidenza effettiva delle circostanze sull'ese-

cuzione delle prestazioni contrattuali e l'intensità e la concretezza del rischio per la sicurezza del viaggiatore.

Ai fini della presente analisi, si considereranno quattro scenari principali: a) l'ipotesi in cui la crisi in Medio Oriente sia sorta dopo la conclusione del contratto ma prima dell'inizio del pacchetto e renda quindi necessario modificare le prestazioni contrattuali; b) l'ipotesi in cui la crisi sia sorta dopo la conclusione del contratto e prima dell'inizio dell'esecuzione del pacchetto e la renda totalmente impossibile o comunque non sicura; c) l'ipotesi in cui si verifichi un'evoluzione della situazione di crisi che, a pacchetto iniziato, rende necessario apportare delle modifiche e d) l'ipotesi in cui l'evoluzione della crisi a pacchetto iniziato ne rende impossibile la prosecuzione secondo quanto inizialmente pattuito.

La prima ipotesi si può verificare soprattutto nel caso di viaggi a lunga percorrenza non diretti verso l'area coinvolta o, comunque, colpita dal conflitto, ma che magari richiedono che in tale area venga effettuato uno scalo. La crisi mediorientale e, più in particolare, la chiusura dello spazio aereo e/o l'alterazione delle rotte di viaggio nell'area analizzata, pur non rendendo necessariamente impossibile il viaggio, possono determinare una modifica delle modalità di esecuzione del contratto precedentemente pattuite. A causa della crisi, pertanto, l'organizzatore del pacchetto può trovarsi a dover modificare prima dell'inizio della sua esecuzione la rotta per raggiungere la destinazione, con possibili conseguenze in termini di tempistiche e costi.

Tale ipotesi integrerebbe una modifica delle condizioni contrattuali ai sensi dell'articolo 40 del Codice del Turismo. Tale disposizione prevede in generale che l'organizzatore non può unilateralmente modificare il contratto, salvo in caso si sia riservato tale diritto o si tratti di modifiche di scarsa rilevanza. Nel caso in cui, invece, le modifiche da apportare fossero significative, l'organizzatore è tenuto a proporre una modifica del pacchetto, mentre il viaggiatore può alternativamente accettare la modifica proposta, ottenere una riduzione del prezzo, laddove il pacchetto modificato risulti di valore inferiore rispetto a quello originariamente acquistato, oppure esercitare il diritto di recesso senza penali con rimborso integrale delle somme eventualmente già versate.

Nell'ipotesi in cui la crisi incida in modo diretto sulla possibilità di eseguire il contratto, per esempio rendendo del tutto impossibile o non sicuro per il viaggiatore raggiungere la destinazione o fruire dei servizi inclusi nel pacchetto, si potrà applicare l'articolo 41 comma 4 del Codice del Turismo, che recepisce l'articolo 12 paragrafo 2 della Direttiva (UE) 2015/2302, in tema di circostanze inevitabili e straordinarie. In tale contesto la crisi mediorientale assume rilievo non già in termini di mera modifica del contratto, bensì quale causa di scioglimento di esso.

L'articolo 41 comma 4 del Codice del Turismo prevede, infatti, che «in caso di circostanze inevitabili e straordinarie verificatesi nel luogo di destinazione o nelle sue immediate vicinanze e che hanno un'incidenza sostanziale sull'esecuzione del pacchetto o sul trasporto di passeggeri verso la destinazione», il viaggiatore ha diritto di recedere dal contratto senza ulteriori spese e con diritto di restituzione delle somme eventualmente già versate.

Lo stesso rimedio a fronte del verificarsi di circostanze imprevedibili e straordinarie si applica altresì all'organizzatore che, se non è in grado di eseguire il contratto e ne dà comunicazione al viaggiatore senza indebiti ritardi, può risolvere il contratto di pacchetto turistico restituendo al viaggiatore le somme eventualmente già versate senza l'obbligo di versare indennizzi supplementari (articolo 41 comma 5 lett. b).

Il recesso da parte del viaggiatore o dell'organizzatore in seguito al verificarsi di circostanze inevitabili e straordinarie determina, ai sensi dell'articolo 41 comma 6 del Codice del Turismo, la risoluzione dei contratti collegati funzionalmente stipulati con soggetti terzi. Da tale previsione risulta evidente che il sistema dei rimedi delineato dal legislatore europeo e successivamente recepito dal legislatore nazionale è costruito sulla struttura unitaria del contratto di pacchetto turistico e su una logica di riallocazione del rischio delle sopravvenienze che mira a tutelare il viaggiatore, ma allo stesso tempo esonera l'organizzatore da responsabilità risarcitoria nei casi in cui l'evento sia esterno, inevitabile e non a lui imputabile.

A fronte dell'incertezza e imprevedibilità che ancora caratterizzano i possibili sviluppi della crisi in Medio Oriente appare opportuno considerare anche la disciplina che tratta le sopravvenienze durante l'esecuzione dei contratti. In un caso, la crisi può rendere necessario modificare le prestazioni del pacchetto, senza renderne impossibile la prosecuzione. In tale ipotesi, prendendo ad esempio un organizzatore diligente e in buona fede, l'articolo 42 comma 3 del Codice del Turismo, il cui testo si discosta per certi punti da quello della direttiva europea, prevede che «se uno dei servizi turistici non è eseguito secondo quanto pattuito nel contratto di pacchetto turistico, l'organizzatore pone rimedio al difetto di conformità, a meno che ciò risulti impossibile oppure risulti eccessivamente oneroso, tenendo conto dell'entità del difetto di conformità e del valore dei servizi turistici interessati dal difetto».

Nell'ipotesi in cui, in presenza di circostanze sopravvenute non imputabili all'organizzatore, sia per questi impossibile eseguire una parte sostanziale dei servizi turistici pattuiti durante l'esecuzione del contratto, l'organizzatore deve offrire al viaggiatore soluzioni alternative adeguate, possibilmente equivalenti o superiori a quanto inizialmente pattuito, senza costi aggiuntivi, al fine di garantire la prosecuzione del pacchetto ai sensi dell'articolo 42 comma 8.

In termini generali, nel caso in cui la proposta alternativa sia di valore inferiore rispetto alle originali pattuizioni contrattuali, il viaggiatore può ottenere una riduzione del prezzo mentre nell'ipotesi in cui la proposta alternativa risulti incompatibile con quanto concordato nel pacchetto turistico o la riduzione di prezzo sia inadeguata, il viaggiatore può rifiutare la proposta alternativa (articolo 42 comma 9). Il rifiuto della proposta alternativa da parte del viaggiatore o l'impossibilità da parte dell'organizzatore di proporre alternative comporta il riconoscimento al viaggiatore di una riduzione del prezzo del pacchetto turistico.

È interessante osservare con riferimento all'articolo 42 che «l'obbligo per l'organizzatore di rimediare alla difformità sussiste anche quando essa debba ascriversi ad una circostanza sopravvenuta a lui non imputabile: l'organizzatore invero non è liberato come dovrebbe accadere se si trattasse di obbligazione disciplinata dalle

conseguenze dell'inadempimento, ma è tenuto a offrire soluzioni alternative affinché l'esecuzione possa continuare» (F. Macioce, *Difetto di conformità, sopravvenuta impossibilità e responsabilità dell'organizzatore di viaggi*, Contratto e impresa, 2019, p. 396).

L'analisi svolta, seppur in maniera indicativa con il fine di illustrare i principali rimedi, evidenzia come la crisi in Medio Oriente non assume un rilievo giuridico uniforme applicabile in maniera automatica a qualsiasi contratto di pacchetto di viaggio, ma produce effetti differenziati a seconda della sua incidenza concreta sull'equilibrio contrattuale e sulla sicurezza del viaggio. Il sistema di gestione delle sopravvenienze di cui al Codice del Turismo, coerentemente con la struttura unitaria del pacchetto turistico, consente di modulare i rimedi in relazione al grado di incidenza dell'evento, prevedendo soluzioni che vanno dall'adattamento del contratto mediante modifica o sostituzione delle prestazioni (articoli 40 e 42) fino allo scioglimento del vincolo contrattuale in presenza di circostanze che incidano in modo sostanziale sull'esecuzione del pacchetto (articolo 41).

5. Rapporti tra operatori, vettori e clienti

«La caratteristica principale di un pacchetto è che ci sia un professionista responsabile, in quanto organizzatore, della corretta esecuzione dell'intero pacchetto»: tale principio si trova espresso nel considerando 22 della Direttiva (UE) 2015/2302 e ben sintetizza i rapporti tra operatori, vettori e viaggiatori. Una siffatta allocazione di responsabilità ha una funzione ben precisa all'interno della disciplina del contratto di pacchetto turistico, ossia lo «scopo di aumentare la fiducia dei viaggiatori e dunque espandere il traffico economico che li riguarda» (T. Pellegrini, *La responsabilità dell'organizzatore di pacchetti turistici e il problema dell'art. 42 del Codice del Turismo*, Giureta, 2019, p. 386).

Il primo comma dell'articolo 42 del Codice del Turismo prevede che l'organizzatore è responsabile dell'esecuzione dei servizi previsti dal contratto di pacchetto turistico «indipendentemente dal fatto che tali servizi turistici devono essere prestati dall'organizzatore stesso, dai suoi ausiliari o preposti quando agiscono nell'esercizio delle loro funzioni, dai terzi della cui opera si avvale o da altri fornitori di servizi turistici, ai sensi dell'art. 1228 del codice civile».

In un contesto in cui il Codice del Turismo attribuisce comunque all'organizzatore la responsabilità verso il cliente finale, il rischio è quello che si crei uno squilibrio nei rapporti interni tra l'organizzatore e i fornitori dei servizi turistici. Ciò si può manifestare, per esempio, nel disallineamento tra le policy dei vettori aerei in tema di cancellazioni che, secondo osservatori di settore, risultano spesso poco chiare o non uniformi secondo gli operatori e il fatto che i viaggiatori a causa della crisi in Medio

Oriente cominciano a manifestare esigenze di flessibilità, chiarezza e supporto operativo, con particolare riguardo proprio a cancellazioni e rimborsi (<https://aidit.it/osservatorio-aidit-crisi-medio-oriente-aumenta-lincertezza-nel-mercato-turistico/>).

Per quanto riguarda, invece, i rapporti tra operatori e clienti, si può osservare che la crisi incide in modo diretto sulla domanda e sull'esecuzione dei contratti. Si registrano, infatti cancellazioni e riprogrammazioni di pacchetti turistici e cambi di destinazione (<https://aidit.it/osservatorio-aidit-crisi-medio-oriente-aumenta-lincertezza-nel-mercato-turistico/>). Dal punto di vista operativo, tali fenomeni si riflettono nell'attivazione dei rimedi previsti dal Codice del Turismo, in particolare modifica del contratto ai sensi dell'articolo 40 e recesso per circostanze inevitabili e straordinarie ai sensi dell'articolo 41.

Infine va osservato come la struttura tipica del contratto di pacchetto turistico, caratterizzata dal pagamento anticipato del prezzo rispetto all'esecuzione delle prestazioni, esponga le varie parti agli effetti economici delle sopravvenienze. Ciò può accentuare il rischio di perdite e di contenziosi in ordine alla ripartizione del danno economico e alla qualificazione degli eventi come cause di esonero da responsabilità.

La letteratura europea ha evidenziato come i modelli basati su prepagamento rendano il settore particolarmente vulnerabile all'insorgenza di crisi, aumentando le tensioni tra tutela del consumatore e sostenibilità degli operatori (European Parliament, *The Package Travel Directive – Performance Check*, 2023: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/740097/IPOL_STU%282023%29740097_EN.pdf). In tale contesto, assume rilievo decisivo l'individuazione corretta delle circostanze inevitabili e straordinarie quale criterio per determinare l'operatività dei rimedi e l'eventuale esonero da responsabilità.

6. Conclusioni

Il presente contributo ha affrontato in modo necessariamente sintetico e non esaustivo le principali questioni giuridiche connesse agli effetti della crisi in Medio Oriente sui contratti di pacchetto turistico. È emersa la centralità della nozione europea di circostanze inevitabili e straordinarie quale criterio di qualificazione dell'evento al fine di attivare i corretti rimedi, nonché la necessità di una valutazione caso per caso dell'incidenza concreta della crisi sull'esecuzione del contratto e sulla sicurezza del viaggiatore. In un contesto di crisi il Codice del Turismo si configura come strumento principale di regolazione del rischio, attraverso un sistema flessibile di rimedi che spaziano dall'adattamento del contratto fino al suo scioglimento, ma che, al contempo, evidenzia criticità nella distribuzione degli oneri tra operatori, vettori e clienti, soprattutto in contesti di crisi sistemiche come quello considerato.

ASLA, Associazione Studi Legali Associati, editrice di questo Quaderno (www.aslaitalia.it), comprende circa cento fra i principali Studi nazionali e di affiliazione estera operanti in Italia (fra cui quelli a cui appartengono le curatrici e i co-autori del Quaderno stesso, sotto specificati), ove è stata costituita nel 2003 come organizzazione apolitica senza scopo di lucro, operando in particolare nel settore del diritto d'impresa e con il fine di promuovere e diffondere la cultura e le modalità più attuali dell'esercizio della professione legale in forma associata, organizzata e certificabile.

In particolare, hanno contribuito a questo Quaderno:

L'**Avv. Alberto Pasino**, curatore e autore dell'introduzione di questo Quaderno, è Senior Partner di Zunarelli – Studio Legale Associato. Opera prevalentemente nel settore del diritto della navigazione e dei trasporti, del diritto commerciale e del contenzioso, con attenzione particolare a trasporti multimodali, marittimi e terrestri, spedizioni internazionali, diporto nautico e appalto.

L'**Avv. Nicola Gambino**, autore del cap. 1 di questo Quaderno, collabora con lo Studio legale GiusPubblicisti Associati – GPA dal settembre 2016. Opera prevalentemente nei settori del diritto dell'energia, dell'ambiente, degli appalti pubblici, dei settori regolati e dell'urbanistica, assistendo sia imprese private che pubbliche amministrazioni. In questi ambiti svolge sia attività giudiziale che stragiudiziale.

L'**Avv. Valentina Bellalba**, co-autrice del cap. 2 di questo Quaderno, è avvocatessa di LCA Studio Legale specializzata in diritto dei trasporti, marittimo e assicurativo, presta assistenza giudiziale e stragiudiziale a clienti italiani e internazionali in materia di trasporto terrestre, marittimo e multimodale, logistica, spedizioni e commercio internazionale. Ha maturato competenze nel settore dello yachting e del diritto portuale.

La **Dott.ssa Eleonora Messuri**, co-autrice del cap. 2 di questo Quaderno, fa parte del Dipartimento Shipping, Transport & Logistics di LCA Studio Legale, ove svolge la propria attività professionale nell'ambito del diritto della navigazione e dei trasporti.

La **Dott.ssa Elena Rachele Agnelli**, co-autrice del cap. 2 di questo Quaderno, fa parte di LCA Studio Legale dal 2025, dove opera all'interno del dipartimento Shipping, Transport & Logistics. Si occupa prevalentemente di contenzioso e consulenza civile e commerciale, con particolare attenzione al diritto della navigazione e dei trasporti.

L'**Avv. Luca Di Marco**, co-autore del cap. 3 di questo Quaderno, è socio di Dardani Studio Legale ed è iscritto all'Ordine degli Avvocati di Genova dal 2003. Opera prevalentemente nei settori del diritto marittimo, dei trasporti, della logistica e del commercio internazionale, assistendo clienti italiani e stranieri sia nell'attività contenziosa sia in quella consulenziale.

L'**Avv. Marco Manzone**, co-autore del cap. 3 di questo Quaderno, è socio di Dardani Studio Legale, è iscritto all'Ordine degli Avvocati di Genova dal 2007 ed è Solicitor of England and Wales dal 2012. Opera nei settori del diritto marittimo, dei trasporti, dello shipping e del commercio internazionale, assistendo clienti italiani e stranieri in questioni disciplinate sia dal diritto italiano sia dal diritto inglese.

L'**Avv. Pietro Mordiglia**, autore del cap. 4 di questo Quaderno, fa parte dello Studio Legale Mordiglia e si occupa di questioni relative al diritto marittimo e dei trasporti, al diritto delle assicurazioni e al diritto del commercio internazionale.

L'**Avv. Marco Cottone**, co-autore del cap. 5 di questo Quaderno, è Senior Counsel di Legance e si occupa prevalentemente di diritto della navigazione e dei trasporti.

L'**Avv. Paolo Catalano**, co-autore del cap. 5 di questo Quaderno, è un Associate di Legance e si occupa prevalentemente di diritto della navigazione e dei trasporti.

L'**Avv. Giulia Davidoni**, autrice del cap. 6 di questo Quaderno, è Associate di Zunarelli – Studio Legale Associato. Opera principalmente nell'ambito del diritto civile, diritto internazionale commerciale e diritto delle assicurazioni, fornendo consulenza e assistenza giudiziale e stragiudiziale.

Pubblicazione giuridica ASLA

A cura del Gruppo di lavoro sul Diritto d'Impresa

A cura del Gruppo di lavoro Trasporti

Curatore: Avv. Alberto Pasino

Editor: Avv. Alberto Pasino

I materiali raccolti nella presente pubblicazione hanno valore soltanto esemplificativo e non vanno intesi come specifiche raccomandazioni del Curatore, dei Coautori o di ASLA.

©2026 ASLA - Associazione Studi Legali Associati

Impaginazione ed elaborazioni grafiche: Guglielmo Oselladore

Progetto grafico originale: conforme al modello editoriale del Quaderno ASLA
LA CRISI DEL MEDIO ORIENTE Criticità e soluzioni per il settore dei trasporti
e del turismo

In particolare, hanno contribuito a questo Quaderno:

L'**Avv. Alberto Pasino**, Zunarelli Studio Legale Associato - curatore e autore dell'introduzione

L'**Avv. Nicola Gambino**, Studio legale GiusPubblicisti Associati - GPA, Milano - autore (cap. 1)

L'**Avv. Valentina Bellalba**, LCA Studio Legale - co-autrice (cap. 2)

La **Dott.ssa Eleonora Messuri**, LCA Studio Legale - co-autrice (cap. 2)

La **Dott.ssa Elena Rachele Agnelli**, LCA Studio Legale - co-autrice (cap. 2)

L'**Avv. Luca Di Marco**, Dardani Studio Legale - co-autore (cap. 3)

L'**Avv. Marco Manzone**, Dardani Studio Legale - co-autore (cap. 3)

L'**Avv. Pietro Mordiglia**, Studio Legale Mordiglia - autore (cap. 4)

L'**Avv. Marco Cottone**, Legance - co-autore (cap. 5)

L'**Avv. Paolo Catalano**, Legance - co-autore (cap. 5)

L'**Avv. Giulia Davidoni**, Zunarelli e associati - autrice (cap. 6)

www.aslaitalia.it

ASLA, Associazione Studi Legali Associati, www.aslaitalia.it, editrice di questo Quaderno, comprende circa cento fra i principali Studi nazionali e di affiliazione estera operanti in Italia (fra cui quelli a cui appartengono le curatrici e i co-autori del Quaderno stesso, sopra specificati), ove è stata costituita nel 2003 come organizzazione apolitica senza scopo di lucro, operando in particolare nel settore del diritto d'impresa e con il fine di promuovere e diffondere la cultura e le modalità più attuali dell'esercizio della professione legale in forma associata, organizzata e certificabile.

