

MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

ANNO XIV
APRILE 2025



MATREVIEW

Marine Aviation & Transport Insurance Review

SOMMARIO

MARINE

- 3** Deep blue: le assicurazioni per i rischi del mondo sottomarino
DIANA CERINI
- 7** Note sulla limitazione del debito dell'armatore in Italia in seguito al D.lgs. n.111/2012
CRISTINA CIRILLO e LUDOVICA MANFREDONIA
- 9** Polizza assicurativa per unità da diporto: una recente interpretazione del Tribunale di Milano sulla nullità del contratto
PIETRO NISI
- 11** Navigating the Future: IMO's climate ambitions and the role of marine insurers in the transition to a greener maritime industry
SINEM OGIS
- 14** Il trasporto di auto elettriche su navi e traghetti e il rischio d'incendio a bordo
SANDRO VEDOVI

AVIATION

- 17** Greenwashing e regolamentazione UE: impatti su consumatori, imprese e settore assicurativo nell'aviazione civile
PAOLO CATALANO, MARCO COTTONE, DARIA PASTORE
- 22** Brevi note in tema di "trasporto aereo - combinato" nella Convenzione di Montreal del 1999
PIETRO DAGNINO
- 26** Scuole di Volo e VDS - le coperture assicurative per essere pronti ad imparare a volare o anche solo per effettuare una esperienza di volo
FRANCESCA D'ORSI
- 29** Wildlife strike
ANDREA FACCO
- 34** Cambiamenti Climatici e Trasporto Aereo - Impatti assicurativi e risk management
STEFANO GUAZZONE

ENERGY&OFFSHORE

- 36** Sfide Assicurative nel Settore Energetico ed Eolico Offshore: un focus su Logistica e Infrastrutture
ALBERTO BATINI
- 39** I principali prodotti assicurativi nel settore energetico
LUCA CRISTINI, LAURA OPILIO

CONTESTO ECONOMICO E INDUSTRIALE

- 42** Le nuove sanzioni amministrative e penali alla luce della riforma doganale
VALERIA BALDI, LUCILLA RAFFETTO
- 44** Appalti e subappalti nei trasporti e nella logistica: IVA versata dal committente, tra obblighi e opportunità
MARCO MENOZZI
- 46** La riforma normativa del security manager aeroportuale
DORIANO RICCIUTELLI
- 49** La nuova figura dell'Arbitro assicurativo e le controversie rientranti dell'ambito di competenze
LUCA BENDIN, ARMENIA RIVIEZZO



Deep blue: le assicurazioni per i rischi del mondo sottomarino

Diana Cerini*

Blue economy e blue insurance

La storia insegna come l'assicurazione moderna sia nata per garantire i rischi legati al trasporto per mare (i c.d. *sea perils*). Come dimostra già l'*Ordonnance de la Marine* francese del 1681, il diritto marittimo è infatti impregnato di regole relative alle coperture assicurative; ed è sempre in ambito di *maritime insurance law* che si annoverano casi giudiziari ritenuti pietre miliari dell'intero diritto delle assicurazioni. A testimonianza del peso del fenomeno assicurativo sulla configurazione delle attività marittime, in non poche occasioni tale legame inscindibile ha abbracciato temi di più ampio respiro quali l'universalità del diritto alla vita, la libertà e la dignità delle persone, come emerse con chiarezza già in seno al dibattito che accompagnò il noto *Zong Case* del 1783.

Alle forme più risalenti di copertura dei rischi legati al trasporto si è, via via, aggiunta l'esigenza di prevedere nuove garanzie per attività che apparivano originariamente inedite: il ruolo degli assicuratori si conferma oggi essenziale, a livello globale, in quanto supporta le varieghe attività che coinvolgono le grandi risorse idriche mondali. È in questo contesto si sviluppa la c.d. *blue insurance*, destinata ad avere un ruolo sempre più rilevante legato alla crescente importanza della *blue economy*.

Come già avvenuto in ambito di *green insurance*, anche la storia della *blue insurance* è stata scritta a partire da azioni condotte prima a livello spontaneo ad opera di singole imprese e, poi, su scala associativa. Tra i momenti più significativi vi rientra, indubbiamente, l'elaborazione dei *Sustainable Blue Economy Finance Principles* (2017)¹.

* Professoressa ordinaria Università degli studi Milano Bicocca.

¹ Essi prendono le mosse dall'opera propulsiva della Banca Europea per gli Investimenti (BEI), di WWF ed Unità di sostenibilità internazionale del Principe di Galles, con l'intervento della Commissione Europea in forma consultiva e non deliberativa. Il testo è consultabile su www.unepfi.org/blue-finance/the-principles.

² Cfr. P. NEGRI, Primo report della Commissione Europea sulle emissioni di CO2 causate dal trasporto marittimo. La sostenibilità ambientale come metro di valutazione del rischio e delle scelte di investimento e dello stesso Autore Trasporto marittimo sostenibile e assicurazione: un binomio in grado di sviluppare esternalità positive per l'economia e la società civile, entrambi i contributi in MAT Insurance, accessibile su www.ania.it/f156191b-e6b8-72b5-83b-edac5fe7185c

Essi si focalizzano, nell'ambito dei SDGs, sugli obiettivi più direttamente correlati alle acque: il riferimento va, in particolare, all'Obiettivo 14-Vita sotto l'acqua, il quale mira, innanzitutto, a promuovere azioni concrete dirette a ridurre i possibili danni alle acque ed ai territori contigui, richiedendo altresì di stabilire standard specifici per la conservazione degli oceani. Ciò ha richiesto un coordinamento con i *Performance Standards* di IFC ed i "Principi e Standard Ambientali e Sociali" della BEI², al fine di creare un framework coeso che garantisca la compatibilità tra la crescita economica sostenibile e la protezione di ecosistemi marini e comunità locali, riducendo al contempo i rischi legati agli impatti negativi sullo sviluppo sostenibile.

Le assicurazioni e il supporto agli investimenti nella *blue economy*

A partire dagli obiettivi espressi nei *SBE Financial Principles*, numerose imprese di assicurazione e riassicurazione, in veste di *risk takers*, hanno offerto prodotti di copertura maggiormente in linea con l'esigenza di rispettare il *Blue World* a partire dall'adattamento di garanzie tradizionali alle nuove attività legate alle acque (che, come detto, possono avere effetti dirompenti), avendo cura di introdurre soluzioni idonee a incentivare anche la fase di prevenzione. Si tratta di un'evoluzione importante della *mercantile insurance*, in linea con la realizzazione del *SDG 14*. Oltre ad incentivi positivi per l'adozione di comportamenti a ridotto impatto ambientale, che si traducono in condizioni contrattuali migliorative, in alcuni casi i medesimi assicuratori agevolano - attraverso opportuni accordi contrattuali che vedono coinvolti anche soggetti terzi - gli investimenti necessari



per la messa in atto di attività di specifici standard di sostenibilità da parte degli assicurati. Un esempio, sul quale si tornerà a breve, sono le azioni intraprese a sostegno di opere di protezione delle barriere coralline o di realizzazione di strutture protettive naturali, che rappresentano un elemento essenziale nella garanzia della salute delle acque costiere e contribuiscono a ridurre fenomeni dannosi, sovente di magnitudo catastrofica, con gravi impatti anche sulle comunità locali.

Alle preoccupazioni espresse per la salute delle acque del Pianeta, il mondo finanziario ha altresì risposto prediligendo investimenti *blue compliant* (a beneficio di imprese dell'economia reale che manifestano prassi virtuose e rispettose del mondo acquatico), attraverso lo sviluppo di prodotti finanziari per la propria clientela che siano maggiormente in linea con l'esigenza di rispettare il *blue word*: tra di essi, in particolare, si segnala l'offerta dei c.d. *blue bonds*.

In questo quadro va menzionata l'iniziativa *Ocean Risk and Resilience Action Alliance* (ORRAA) che, raggruppando imprese, assicuratori ed enti pubblici e governativi, mira a creare soluzioni finanziarie per sostenere azioni al fine di arginare il c.d. *ocean risk*, ad esempio sviluppando prodotti finanziari e bonds che investano in *resilient natural capital*.

L'incentivo alla diffusione dei *blue bonds* si lega alle prospettive economiche positive della *Blue Economy* che, nei prossimi anni, raggiungerà un livello di crescita doppio rispetto alla "tradizionale" economia.

Sotto altra prospettiva, è noto che numerosi Stati ed importanti associazioni ed enti *no profit* che operano su scala globale collaborano da tempo per contribuire alla creazione di una rete di aree marine protette (AMP) al fine di proteggere le specie e i mezzi di sussistenza delle comunità costiere. In tali progetti, le componenti assicurativa e riassicurativa hanno un ruolo sempre maggiore: innanzitutto, le compagnie assicurative rappresentano sovente gli investitori di riferimento per la realizzazione delle strutture che possono contribuire alla salvaguardia degli ambienti; inoltre, con un diretto legame alla fase di assunzione dei rischi, le imprese di assicurazione posso-

no introdurre anche in sede progettuale la componente non solo di *expertise* ma anche economica, utile alla migliore organizzazione delle attività. Ciò considerato, all'interno di un adeguato programma assicurativo, le assicurazioni possono dunque contribuire sostenendo attività di prevenzione che si traducono, poi, in incentivi contrattuali positivi, come, ad esempio, la riduzione dei premi. In tale ambito, si è proceduto altresì all'offerta di garanzie volte a privilegiare le attività di ripristino dei luoghi in caso di danni.

Assicurazioni e coperture dei rischi *under water e deep underwater*

Oltre alle attività inerenti le acque di superficie, l'assicurazione ha un ruolo chiave rispetto a ciò che accade nel mondo sottomarino. Tra le attività rilevanti per le loro intersezioni con il mondo assicurativo, si rilevano, nello specifico: (a) le attività di posizionamento di infrastrutture energetiche ed estrattive; (b) le attività di rilevazione; (c) le attività di ricerca in mare profondo; (d) il turismo sottomarino.

(a) Le attività di sfruttamento delle profondità del mare a fini energetici, di ispezione e di posizionamento di condutture rappresentano un settore certamente non nuovo ma sempre più importante sul piano strategico ed economico: in particolare, l'infrastruttura mondiale dei cavi sottomarini che si estendono lungo i fondali oceanici costituisce oggi un elemento chiave sia per la connettività ed il trasferimento di dati sia per il trasporto di energia³. D'altro canto, l'incedere dell'utilizzo di energie rinnovabili prodotte *offshore* aumenta l'esigenza di portare le stesse sulla terraferma attraverso movimentazioni in superficie e condutture *underwater*. In tale contesto, la richiesta di coperture assicurative si dirige principalmente alla posa ed al funzionamento di cavi e condotti. Per la copertura di tali rischi è in particolar modo necessaria la realizzazione di specifici programmi assicurativi che tengano debitamente in considerazione la natura c.d. plurioffensiva degli eventi dannosi e le loro dimensioni potenzialmente a magnitudo catastrofica-

³ L'impiego dei cavi per la trasmissione dei dati si fa risalire alla metà dell'Ottocento quando (nel 1857) venne posato il primo cavo transoceanico nell'Oceano Atlantico per il funzionamento del telegrafo. La struttura, lunga circa 3.200 chilometri, collegava il Canada all'Irlanda. Svariati problemi tecnici ebbero però il sopravvento, tanto che la sua operatività fu particolarmente breve: un solo mese; in argomento cfr. U. SALERNO, *L'underwater: sfide e opportunità tra estrazione mineraria e cavi sottomarini*, in MAT- *Marine Aviation & Transport Insurance Review*, 1/2024, p.47.



le. La presenza di idonee coperture assicurative, in ogni caso, è fondamentale non solo per assicurare l'eventuale responsabilità verso terzi, ma anche per garantire il finanziamento delle attività di ripristino dei luoghi che le normative internazionali impongono. La selezione, da parte del mercato assicurativo e riassicurativo, di progetti di ampio respiro, specialmente per il trasferimento di energie pulite (da Paesi e soggetti che confermano un impegno in linea con gli obiettivi internazionali ESG) è ritenuta fattore rilevante per la valutazione del posizionamento in chiave di sostenibilità delle imprese e la coerenza verso gli standard convenzionali sottoscritti (tra cui i richiamati *Sustainable Blue Finance Principles*).

- (b) Assai importanti sono le attività di rilevazione di formazioni e movimentazioni che avvengono nello spazio marino e sottomarino, anche grazie all'utilizzo di sistemi spaziali di geolocalizzazione. Tale attività è cruciale per la prevenzione e gestione di eventi che possano avere un impatto sugli ambienti costieri e sulle persone, oltre che per monitorare i mutamenti di natura climatica. Il settore, dunque, riguarda direttamente il tema della sostenibilità: gli assicuratori da un lato fruiscono di tali attività, che possono essere utilizzate per ridurre gli eventi dannosi di natura catastrofica anche mediante l'analisi dei dati e la messa in atto di sistemi di allerta, di concerto evidentemente con le autorità pubbliche; dall'altro lato, sono chiamati, in tale contesto, ad offrire soluzioni assicurative tailor made che vedono operare congiuntamente assicurazioni per i rischi spaziali, all'interno dei quali si collocano le coperture per le attività di geolocalizzazione satellitare, ed i rischi *marine* propriamente detti.
- (c) Il mondo sottomarino è ormai ampiamente frequentato per lo svolgimento di attività di valore scientifico: in quest'ambito rileva, tra gli altri, il tema della tutela dei soggetti che effettuano ricerca, oltre che dei luoghi. Poiché lo svolgimento di tali attività in acque profonde non è normalmente coperto dalle

tradizionali coperture per i dipendenti (anche per enti pubblici), si tratta di un segmento che richiede tutt'oggi di essere adeguatamente definito.

- (d) Un altro settore di particolare interesse riguarda la diffusione del turismo acquatico in superficie o ad immersione.

Così come per la mobilità su terra, l'utilizzo di mezzi di trasporto acquatico a motore è subordinato all'obbligo assicurativo secondo quanto previsto dalle norme di settore. La disciplina assicurativa, in particolare, segue l'evoluzione tecnica della strumentazione impiegata: ad esempio, la produzione di imbarcazioni costituisce oggetto di un profondo rinnovamento per l'introduzione di forme di alimentazione rinnovabili e a basso impatto ambientale.

Altrettanto interessante per il mercato è la diffusione di attività sportive in acqua, anche alla luce della necessità di fornire adeguate coperture per le persone e i rischi di responsabilità civile.

Ancora in larga parte inesplorato è, invece, il settore delle coperture per la gestione dei rischi per le attività subacquee nel *deep water* e la crescita graduale dell'*extreme adventure tourism*: tale segmento solleva invero numerosi aspetti di rilievo da analizzare con riferimento alla sostenibilità ed alla gestione dei rischi.

Le problematiche inerenti al turismo acquatico sono simili, per analoghe criticità in tema di magnitudo del rischio e per mancanza di storia attuariale, a quelle del turismo spaziale. Con riferimento a quest'ultimo si hanno ben poche informazioni utili ad una gestione attuariale dei rischi, sebbene si registri un aumento delle richieste di coperture per rischi *non life* così come per le polizze per danni alla persona (equipaggi e turisti)⁴.

A margine del problema di individuare le idonee coperture assicurative, le esperienze di *extreme adventure tourism* sollevano interrogativi in tema di sostenibilità, sui quali evidentemente gli assicuratori poco possono influire.

⁴ I rischi legati alla vita delle persone coinvolte in spedizioni sottomarine sono sovente esclusi dalle coperture vita tradizionali. D'altro canto, la prova di responsabilità a carico degli organizzatori delle medesime attività è solitamente limitata da rigorose clausole di assunzione di rischio dei turisti. Il tema è di recente emerso in relazione ad incidenti che hanno avuto ampia rilevanza mediatica, quale quello che ha visto coinvolto, nel 2023, il sottomarino americano Titanic, con la morte di tutti i turisti a bordo. A quanto è emerso, il contratto di assicurazione vita dei soggetti trasportati non era idoneo a garantire i rischi in contesti sottomarini in quanto attività qualificate come *extraordinary dangerous* e come tali escluse dalle coperture.

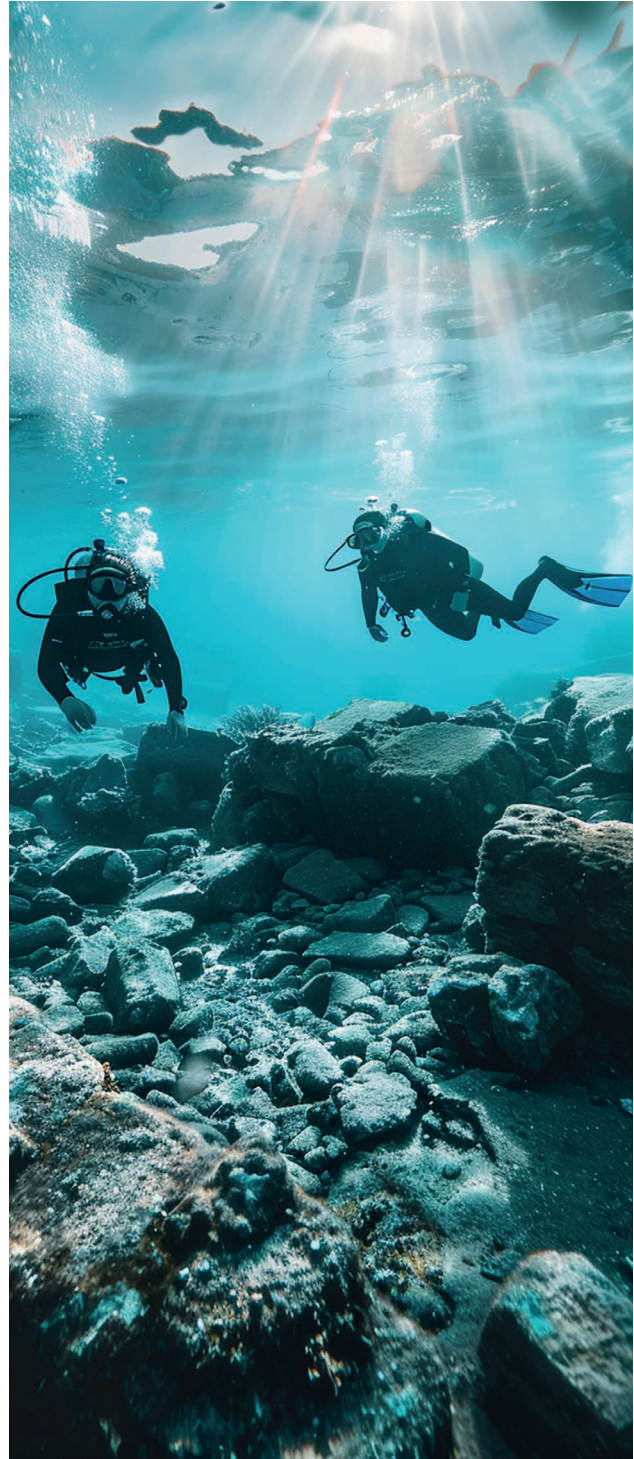


Conclusioni

In quadro in così rapida evoluzione, e alla luce delle iniziative evidenziate, si coglie importanza anche per gli operatori di avere un quadro di riferimento maggiore legal certainty, ovvero di una regolazione anche giuridica – *hard law?* *Soft law?* – di quanto avviene nello spazio sottomarino.

In siffatto contesto, alla luce delle molteplici affinità riscontrabili, è cruciale la comparazione con quanto avviene nello spazio: sul piano regolatorio, mentre la discussione si svolge primariamente a livello sovranazionale, anche sul piano nazionale si registrano importanti dibattiti (ancora in corso) che, per quanto riguarda l'Italia, sembra dover condurre a breve a una normativa ad hoc (come previsto dal D.d.l. Spazio in vista di approvazione).

In attesa di una legislazione settoriale dell'ambiente sottomarino, si segnalano tuttavia alcune iniziative di particolare rilievo, come la creazione di un Polo Nazionale della dimensione Subacquea (PNS), l'hub istituito con Decreto del Ministro della Difesa, firmato anche dal Ministro dell'Università e della Ricerca e dal Ministro per l'impresa e il Made in Italy, nel mese di ottobre 2023, che aggrega operatori pubblici e privati, rafforzando il dialogo tra imprese, centri di ricerca e università, favorisce la tutela degli interessi legati al mondo sommerso.





Note sulla limitazione del debito dell'armatore in Italia in seguito al D.lgs. n.111/2012

Cristina Cirillo e Ludovica Manfredonia*

L'istituto della limitazione del debito dell'armatore è un punto centrale del diritto marittimo che istituisce un delicato equilibrio tra la tutela patrimoniale dell'armatore e la sicurezza economica dei terzi danneggiati dalle sue attività marittime.

Nel Codice della Navigazione italiano, gli articoli 274, 275 e 276 regolano questa materia.

L'articolo 274 prevede una separazione tra il patrimonio personale dell'armatore e le obbligazioni derivanti dall'esercizio della nave. L'armatore risponde delle obbligazioni legate all'attività della nave solo tramite un "fondo d'armamento", che comprende la nave stessa, i beni destinati alla navigazione e i crediti collegati alla gestione della nave.

L'articolo 275, nella sua formulazione precedente, stabiliva che, in caso di danni a persone (lesioni o morte), a beni (inclusi altri veicoli marittimi o infrastrutture), o a causa di ritardi nel trasporto marittimo, la responsabilità complessiva dell'armatore (di ogni nave) fosse limitata a una somma pari al valore della nave, al nolo e a ogni altro provento del viaggio, salvo ipotesi di dolo o colpa grave.

L'art. 276 del Codice della Navigazione italiano individua poi i limiti quantitativi per la determinazione del valore della nave, considerando il valore della stessa al momento della richiesta della limitazione, ma non oltre la fine del viaggio; il valore della limitazione sarà in ogni caso tra 1/5 e 2/5 del valore della nave all'inizio del viaggio (di cui il valore assicurato della nave costituisce la stima presuntiva).

Nel contesto normativo internazionale, l'istituto della limitazione della responsabilità armatoriale è disciplinato dalla Convenzione LLMC (Limitation of Liability for Maritime Claims), adottata nel 1976 e modificata dal Protocollo del 1996, che stabilisce un sistema uniforme di limitazione della responsabilità per danni marittimi, come lesioni personali, danni a beni o ambientali, salvo dolo o colpa grave. Anche la Convenzione prevede che i limiti di responsabilità siano calcolati in base alla stazza lorda (GT).



* Avv. Ludovica Manfredonia - Junior Legal Counsel, e avv. Cristina Cirillo - Studio Legale Lauro.



La Convenzione prevede due limiti separati: uno per lesioni personali e un altro per danni materiali. Le differenze di responsabilità si basano sul tonnellaggio della nave: per le navi più grandi, i limiti di responsabilità sono calcolati in base alla stazza, con importi crescenti man mano che la nave è più grande (si cfr. art. 6 LLMC). L'Unione Europea con la Direttiva 2009/20/CE è intervenuta introducendo per le responsabilità armatoriali previste dal Protocollo del 1996 un obbligo di assicurazione. La direttiva del 2009, però, presupponeva che tutti gli Stati membri avessero già provveduto alla ratifica della suddetta Convenzione e del successivo Protocollo.

La direttiva aveva lo scopo di armonizzare le regolamentazioni assicurative tra gli Stati membri dell'Unione Europea e di aggiornare e adottare le limitazioni alla responsabilità armatoriale come modificate dal Protocollo 1996, obbligando gli armatori a stipulare una polizza per coprire danni a persone, beni e all'ambiente. La Direttiva imponeva agli Stati membri di adeguare il proprio impianto normativo entro il 31 dicembre 2011. Tale termine è però decorso senza che l'Italia si adeguasse.

Il Parlamento italiano con la L. 201/2009 aveva delegato il governo a adottare uno o più decreti legislativi diretti all'attuazione della Convenzione come emendata dal Protocollo. Ciononostante, il governo è rimasto inerte.

Solo nel 2012 con il d.lgs. n. 111 denominato "*Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi*", lo Stato italiano è intervenuto dettando norme che hanno tentato di far fronte alle lacune, recependo gli aspetti salienti della Convenzione del 1976 e quelli della Direttiva europea del 2009.

Un aspetto sostanziale del decreto è stato la modifica dell'art. 275 del Codice della Navigazione (cfr. art. 12 del d.lgs. n. 111/2012). In sintesi, è stato circoscritto l'ambito di applicazione della disciplina della limitazione del debito dell'armatore alle sole navi di stazza lorda inferiori alle 300 tonnellate, di fatto privando il nostro ordinamento di un procedimento analogo per le navi superiori alle 300 tonnellate. A livello internazionale, infatti, il Protocollo del 1996 prevede un sistema di limitazione della responsabilità apposito per le navi di tale stazza e di cui l'Italia non sembrerebbe beneficiare.

Infatti, nonostante il quadro normativo così profilato sia sicuramente poco chiaro e frammentato, non sono mancate interpretazioni dottrinali che hanno considerato il d.lgs. n. 111/2012 - e in particolare gli artt. 7-8 -, come il sostanziale recepimento dei limiti di responsabilità armatoriali di cui alla Convenzione artt. 6-7, di fatto richiamandone il contenuto e le soglie ivi previste.

Tuttavia, sebbene gli estensori del decreto legislativo abbiano profuso notevole impegno nel tentativo di redigere un testo che rispettasse gli obblighi europei e, al contempo, colmasse il vuoto normativo precedentemente evidenziato, le disposizioni attualmente vigenti nel nostro ordinamento suscitano quasi unanime perplessità.

In conclusione, sicché lo strumento di ratifica della convenzione ad oggi non è stato ancora depositato, per l'Italia la Convenzione di Londra del 1976 e del Protocollo del 1996 non sono ancora in vigore. Pertanto, sebbene il legislatore si sia adoperato nel tentativo di allinearsi agli standard internazionali ed europei, il risultato normativo è una legislazione priva delle presupposte norme della Direttiva del 2009.

Come in precedenza illustrato, la soluzione del d.lgs. n. 111/2012 di riprodurre (e quindi introdurre nell'ordinamento interno) alcune delle norme della LLMC ha sostanzialmente dato vita ad una situazione di grave incertezza.

Per rimediare, il primo passo che occorre fare è quello di riprendere e portare al più presto a termine il procedimento di introduzione nell'ordinamento italiano della Convenzione LLMC (*Limitation of Liability for Maritime Claims*), adottata nel 1976 e modificata dal Protocollo del 1996 per le navi superiori alle 300 tonnellate.

L'applicazione del diritto del Diritto Uniforme non può essere ulteriormente ignorata per ragioni inspiegabili, con il perdurare di un masochistico vuoto normativo nel nostro paese. In parallelo occorrerà accingersi a procedere al necessario miglior coordinamento della disciplina con il Codice della navigazione per quanto attiene alla parte procedimentale e con d.lgs. n. 111/2012, alla luce di quanto già all'epoca suggerito dal nostro Professore Francesco Berlingieri.



Polizza assicurativa per unità da diporto: una recente interpretazione del Tribunale di Milano sulla nullità del contratto

Pietro Nisi*

Con una sentenza del 14 novembre 2024, il Tribunale di Milano ha dichiarato nulla una polizza assicurativa per imbarcazione da diporto, per la previsione di una clausola di decadenza ritenuta eccessivamente gravosa. L'obbligo settimanale di ispezione tecnica, imposto a pena di perdita della copertura, è stato ritenuto non solo vessatorio, ma lesivo della causa tipica del contratto.

Nella vicenda decisa dal Tribunale di Milano con sentenza del 14 novembre 2024, l'assicurato ha impugnato, ritenendo vessatoria, la clausola di un contratto di assicurazione che prevedeva "a pena di decadenza" una serie di obblighi in capo all'assicurato stesso, come condizione di operatività della copertura assicurativa. In particolare, all'assicurato veniva richiesto, come condizione di mantenimento della copertura, di verificare personalmente (o tramite tecnico qualificato) lo stato dell'ormeggio, delle batterie e delle altre componenti principali della barca ogni settimana, annotando ogni ispezione su un apposito registro di bordo, con obbligo di controlli aggiuntivi in caso di maltempo previsto.

La conseguenza prevista per l'inosservanza - anche parziale - di tali obblighi era la decadenza dalla copertura assicurativa, cioè la perdita del diritto all'indennizzo in caso di sinistro. Questo indipendentemente dalla effettiva incidenza causale della mancata ispezione sul verificarsi del danno.

Il Tribunale di Milano ha ritenuto tale clausola radicalmente nulla in quanto contraria alla normativa a tutela del consumatore e alla causa tipica del contratto di assicurazione. In motivazione, il Giudice ha evidenziato come l'obbligo imposto fosse sproporzionato rispetto all'oggetto del contratto e comportasse un onere eccessivo per l'assicurato stesso, tale da risultare difficilmente attuabile nella prassi.

Tuttavia, il Tribunale è andato oltre la valutazione di vessatorietà della singola clausola, giungendo a qualificare la stessa come contraria alla causa concreta del contratto di assicurazione. Ad avviso della Corte, la funzione essenziale del contratto assicurativo, è quella di trasferire sull'assicuratore il rischio di un evento dannoso futuro, dietro pagamento di un premio da parte dell'assicurato. Nel momento in cui si inserisce una clausola che, di fatto, elimina o riduce drasticamente il rischio coperto, subordinando la copertura a condizioni estremamente difficili da rispettare, si snatura la causa stessa del contratto. La sentenza afferma espressamente che la clausola in esame è "contraria alla natura stessa del contratto in quanto finisce per porsi in radicale contrasto con la sua finalità", ossia la funzione di garanzia indennitaria propria dell'assicurazione. In tal senso, viene evocata una sorta di "impossibilità della causa del contratto", intesa come venir meno della sintesi funzionale del regolamento contrattuale.

Sulla scorta di tali premesse, il Tribunale ha dichiarato la clausola nulla per contrasto con norme imperative e per difetto di causa meritevole di tutela, ai sensi dell'art. 1322, comma 2, c.c.

Va sottolineato, sotto questo profilo, il carattere innovativo della pronuncia, nella misura in cui il giudice non si è limitato a disapplicare la clausola considerata invalida, ma ha ritenuto che la relativa nullità travolgesse l'intero contratto, applicando l'art. 1419, comma 1, c.c. Si tratta di un'opzione interpretativa decisamente non in linea con l'orientamento consolidato, secondo cui la nullità di una clausola - specie se vessatoria - comporta, di regola, la sola inefficacia della medesima, senza incidere sulla validità residua del contratto. In tal senso si esprime in modo inequivoco l'art. 36 del Codice del Consumo, il quale prevede che "le clausole considerate vessatorie ai

* Partner RPLT RP Legalitytax.



sensi degli articoli 33 e 34 sono nulle, mentre il contratto rimane valido per il resto”.

Il principio sotteso è quello della nullità parziale di protezione, funzionale a garantire l'effettività della tutela del consumatore mediante la rimozione selettiva delle clausole ritenute abusive, senza privare il contraente (definito debole) dei benefici connessi al contratto nel suo complesso. L'estensione della nullità all'intero regolamento contrattuale rappresenterebbe, pertanto, una soluzione eccezionale, ammessa solo ove risulti che la clausola nulla sia da considerarsi essenziale nell'economia dell'accordo, al punto da incidere sulla formazione del consenso, come previsto dall'art. 1419, comma 1, c.c.

Nel caso di specie, il giudice ha ritenuto che la clausola di decadenza – che imponeva controlli settimanali sul bene assicurato – incidesse in maniera diretta sull'oggetto della prestazione ed esprimesse un interesse primario dell'assicuratore. A conferma della sua funzione strategica, la clausola risultava inserita al di fuori delle condizioni generali standard, con redazione ad hoc. Sulla base di tali elementi, è stata ravvisata la natura essenziale della clausola ai fini dell'equilibrio contrattuale e della formazione del consenso, con conseguente declaratoria di nullità dell'intero contratto, non essendo il medesimo conservabile, senza la suindicata previsione.

Sul punto, va tuttavia rilevato che la Cassazione si è più volte occupata dei patti che condizionano l'operatività della garanzia assicurativa al rispetto di determinati obblighi da parte dell'assicurato, stabilendone l'ammissibilità, ma al contempo riconoscendo alcuni limiti a tutela dell'assicurato stesso.

A titolo esemplificativo, si veda Cass. Civ. Sez. III, 10 febbraio 2015, n. 2469 secondo cui: *“qualora le parti abbiano espressamente subordinato l'operatività della garanzia assicurativa all'adozione, da parte dell'assicurato, di determinate misure di sicurezza, il giudice non può sindacare la concreta idoneità di tali misure ad evitare il sinistro e quindi - ove il sinistro si verifichi indipendentemente dalla loro inosservanza - non può comunque riconoscere l'obbligo dell'assicuratore di pagare l'indennizzo, nonostante il mancato rispetto delle misure pattuite”*. Questo in quanto *“dette clausole [...] individuano e delimitano l'oggetto stesso del contratto ed il rischio dell'assicuratore”*. Si tratta di un orientamento che sottolinea la centralità della clausola di prevenzione nel definire il rischio assicurato: in pratica, se il contratto stabilisce che la copertura opera solo al ricorrere di certe condizioni di sicurezza, il giudice non può disapplicare tale patto sostenendo che la misura preventiva non avrebbe comunque evitato il sinistro. Ad avviso della Suprema Corte, quindi, non ci si trova di fronte ad una limitazione di responsabilità dell'assicuratore per inadempimento, bensì a una delimitazione consensuale del rischio assicurato. Questo significa che clausole come quella esaminata (obbligo di specifiche cautele, la cui omissione esclude la garanzia) sono considerate parte integrante del regolamento contrattuale di base: definiscono ciò che è coperto e ciò che non lo è, e non una semplice penale o decadenza aggiuntiva. Di conseguenza, secondo tale impostazione, esse non sarebbero soggette al regime delle clausole vessatorie che richiedono specifica approvazione (ex art. 1341 c.c.), proprio perché attengono all'oggetto primario del contratto e non configurano una deroga extra-negoziale.



Navigating the Future: IMO's climate ambitions and the role of marine insurers in the transition to a greener maritime industry

Sinem Ogis*

As the shipping industry faces its largest transformation yet, the international maritime community is under increasing pressure to address climate change. The International Maritime Organization (IMO) has taken steps in revising its Greenhouse Gas (GHG) strategy, pushing for a reduction in emissions and aiming for net-zero emissions by around 2050. With this in mind, marine insurers are playing a vital role in guiding the industry through this transition. From new insurance products to evolving underwriting practices, marine insurers will increasingly be at the forefront of shaping a sustainable future for shipping.

IMO's Revised GHG Strategy: A vision for decarbonization

The IMO's Revised GHG Strategy, adopted in 2023, outlines a clear long-term ambition: to achieve net-zero greenhouse gas (GHG) emissions from international shipping by or around 2050. In support of this objective, amendments were approved at MEPC 83, providing a structured and enforceable framework for potential implementation starting in January 2028. The measures approved at MEPC 83 include a fuel standard for ships and a global pricing mechanism based on GHG fuel intensity (GFI)- defined as the amount of GHG emitted per unit of energy used, calculated using a well-to-wake (WtW) approach. Ships emitting above the GFI thresholds will be required to purchase Remedial Units (RUs) to offset their excess emissions, while ships operating on zero or near-zero GHG technologies will be eligible for financial incentives (rewards).

The compliance structure is built on two performance thresholds: (a) the Direct Compliance Target (DCT), representing a higher GFI threshold. Ships meeting or exceeding this threshold are considered fully compliant and may generate surplus RUs; and (b) the Base Target (BT), representing a lower GFI threshold. Ships that fall between the BT and DCT will be classified under «provisional compliance.»

Two pricing tiers have been proposed for RUs. Tier 1 RUs are applicable to ships with a compliance balance between the BT and DCT, with an initial price set at USD 100 per tonne of CO₂eq (WtW) until 2030. Tier 2 RUs are applicable to ships with a compliance balance below the BT, with an initial price set at USD 380 per tonne of CO₂eq (WtW) until 2030.

Annual reduction targets, referred to as Z factors, will guide the progressive tightening of GFI thresholds starting in 2028. In that year, the BT Z factor will be set at 4.0%, while the DCT Z factor will be 17.0%. These reduction levels will increase over time to ensure continued decarbonization. By 2035, the BT Z factor will rise to 30%, and the DCT Z factor to 43%. Looking further ahead, the BT Z factor will reach 65% by 2040. The specific Z factors for the period 2036–2040 will be determined by the Committee no later than 1 January 2032.

Adoption of the approved amendments is expected during an extraordinary session of the MEPC in October 2025.

Regulatory Developments

In addition to the IMO's global framework, regional

* LL.M., Ph.D. IMO MEPC- Chair Propeller Club NOR- Committee Member IUMI, WISTA- Advisory Board ICCT.



initiatives are already having a significant impact on the maritime industry. The European Union (EU) has introduced its Emissions Trading System (ETS) for shipping, which came into effect in 2024. The system is will cover 70% of emissions this year, in 2025, expanding to 100% in 2026. On the other hand, the FuelEU Maritime Regulation, which sets GHG intensity limits for fuels used by ships within the EU, also came into effect in January 2025, with ambitious reductions in GHG intensity to be achieved by 2050.

There is also a UK ETS, which will be applicable from 2026, with details to be announced in 2025.

Therefore, these regulatory measures are placing increasing financial pressure on shipping companies to adopt cleaner technologies and fuels. The shift toward sustainability is also being driven by market forces. Banks, insurers, and cargo owners are setting their own sustainability targets, while voluntary frameworks like the Poseidon Principles and the Sea Cargo Charter are gaining momentum within the industry. This reflects a broader trend towards environmental responsibility in the maritime sector.

Shipping companies are now faced with the challenge of meeting these regulatory requirements while also navigating the complexities of decarbonization. To succeed, companies will need to stay informed on evolving regulations, understand the financial implications of compliance, and strategically align their operations with the goals of global decarbonization.

Marine Insurers: Playing a critical role

As the shipping industry transitions to alternative fuels, the role of marine insurers becomes more crucial. Alternative fuels such as ammonia and hydrogen bring new risks, particularly around safety and storage, while emerging technologies like carbon capture systems add additional liabilities. As these new risks arise, marine insurers will need to develop more sophisticated underwriting frameworks to assess the potential hazards associated with these fuels and technologies.

In particular, vessels using alternative fuels may face higher premiums due to the increased risks associated with their use. However, insurers also have an

opportunity to incentivize the adoption of low-carbon technologies by offering more favorable terms to those ships that are in line with decarbonization goals. This proactive approach to underwriting not only helps mitigate risk but also encourages sustainable practices throughout the maritime value chain.

Looking ahead, the obligations of marine underwriters will continue to evolve. They will need to adapt to rapidly changing regulations, technological advancements, and the increasing need for standardized risk metrics for alternative fuels and technologies. In doing so, insurers will play a pivotal role in supporting the shipping industry's transition to a greener future.

The Poseidon Principles: Aligning insurance practices with sustainability

The Poseidon Principles, introduced as a voluntary framework, represent a key step in aligning the marine insurance sector with global sustainability efforts. By integrating climate considerations into underwriting decisions, insurers assess the carbon intensity of their portfolios and compare these figures to the IMO's decarbonization targets. This approach promotes transparency and allows insurers to make informed decisions about their risk exposure.

One of the key achievements of the Poseidon Principles has been the improved visibility into the carbon footprint of insured vessels. This enables insurers to better understand and manage the climate risks associated with their portfolios. Shipowners with greener vessels are also rewarded with more favorable insurance terms, thus incentivizing the adoption of sustainable practices.

However, there are challenges to overcome. Limited participation in the Poseidon Principles means that not all insurers are involved in the framework, reducing the overall impact. Additionally, data consistency and standardization remain hurdles to accurate risk assessments. As more insurers adopt the Poseidon Principles and data reporting becomes more standardized, these challenges will likely diminish.

The future of the Poseidon Principles looks promising, especially as regulatory pressures increase and industry-wide adoption expands. As sustainability becomes an



integral part of underwriting practices, the Poseidon Principles will continue to play a critical role in driving decarbonization within the maritime industry.

Emerging Insurance Products

As the maritime industry embraces new technologies and fuels, insurance products are evolving to meet the changing risk landscape. One such product is Excess Emissions Insurance (EEI), which covers the financial penalties that shipowners may face if their vessels exceed carbon intensity targets. This product allows shipowners to manage unexpected emissions increases due to operational issues like repairs or delays.

Other innovative insurance products are also being developed to support the decarbonization journey. For example, Aon has introduced insurance solutions for Carbon Capture and Storage (CCS) projects, covering operational risks such as equipment failure. In addition, insurers are exploring products related to carbon credits, offering protection against the non-delivery of credits or political risks that might affect carbon credit investments.

Looking to the future, insurers are likely to develop new policies to address the unique risks associated with renewable energy sources, such as wind and solar power. As alternative fuels like ammonia and hydrogen become more prevalent, marine insurers will need

to create policies that address the storage and usage risks of these fuels on ships. Additionally, we may see the development of parametric insurance models that dynamically adjust premiums based on real-time emissions data.

At Turk P&I, we closely follow these developments and industry standards to ensure we apply them for the benefit of our members.

Conclusion: A proactive role for marine insurers

The energy transition within the maritime industry is well underway, and marine insurers are playing a crucial role in facilitating this shift. Through innovative products, adaptive underwriting practices, and a commitment to sustainability, insurers are helping shipping companies navigate the complexities of decarbonization. The Poseidon Principles, Excess Emissions Insurance, and other emerging products are just the beginning of what will be an evolving insurance landscape.

As regulatory pressures increase and new technologies emerge, the insurance sector will continue to evolve, helping to create a greener, more sustainable future for the maritime industry. The proactive role that marine insurers are taking today will be pivotal in ensuring that the shipping industry meets its decarbonization targets and plays its part in mitigating climate change.





Il trasporto di auto elettriche su navi e traghetti e il rischio d'incendio a bordo

Sandro Vedovi*

La riduzione delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento provocato dai veicoli è una delle principali sfide globali nella lotta contro il cambiamento climatico. Secondo l'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), il settore dei trasporti è responsabile di circa il 25% delle emissioni globali di gas serra, con i veicoli su strada che rappresentano la quota più significativa.

Le strategie a livello globale, per ridurre le emissioni si sono focalizzate sull'elettrificazione del parco auto e molti paesi stanno accelerando l'adozione di veicoli elettrici (EV), rafforzando i limiti di emissione per i veicoli, introducendo standard più severi. L'Unione Europea ha fissato il divieto di vendita di auto a combustione interna dal 2035, puntando a una quota di veicoli elettrici di almeno il 50% entro il 2030. La Cina con il piano strategico nazionale "Made in Cina 2025" (MIC25) ha fortemente promosso l'adozione di veicoli alimentati da energie alternative, raggiungendo, grazie ad una combinazione di politiche governative strategiche e investimenti mirati, una posizione di leadership nella diffusione delle auto elettriche.

Questo trend ha spinto i costruttori di veicoli a concentrarsi sulla produzione di auto elettriche, investendo nella ricerca di batterie sempre più potenti per garantire un'autonomia maggiore. La distanza di percorrenza e la rapidità di ricarica sono infatti due dei principali requisiti richiesti dagli automobilisti e possono rappresentare fattori determinanti per superare le barriere che ancora limitano il passaggio da una tipologia di motorizzazione all'altra.

Negli ultimi cinque anni, il mercato globale dei veicoli elettrici (EV) e ibridi plug-in ha registrato una crescita significativa. Le vendite mondiali sono passate da 3,1 milioni del 2021, ai 17 milioni del 2024.

Questo comporta un inevitabile aumento del numero di veicoli trasportati via nave dai costruttori per rifornire i diversi mercati, così come delle persone in auto che utilizzano i traghetti per spostarsi da un luogo all'altro. Con l'incremento dei volumi di trasporto, cresce anche il rischio di incidenti legati alla fonte energetica che alimenta questi veicoli, in questo caso le batterie al litio.

Infatti questa tipologia di batterie può rappresentare dei rischi relativamente a:

- **surriscaldamento e Thermal Runaway:** danni fisici, sovraccarico o difetti di produzione possono causare un surriscaldamento della batteria, portando a una reazione a catena nota come "thermal runaway" che genera calore e gas infiammabili.
- **Rilascio di Gas Tossici:** durante la combustione, le batterie rilasciano gas tossici e corrosivi, come il fluoruro di idrogeno (HF) e ossidi metallici.
- **Difficoltà di spegnimento:** gli incendi di batterie al litio hanno difficoltà ad essere spenti con metodi tradizionali (come acqua o schiuma) e richiedono tecnologie e strategie specifiche.

Uno dei rischi più temuti è l'effetto Joule che, se il calore non è dissipato rapidamente, può portare a reazioni chimiche della batteria che portano all'instabilità termica, culminando con l'incendio o l'esplosione. Dalla comparsa dei primi segnali (come il fumo), un'auto elettrica può essere completamente avvolta dalle fiamme in 30-60 secondi, con una propagazione del calore 3 volte più rapida rispetto a un'auto a motore termico.

Il rischio incendio durante il trasporto può diventare così un problema. Pericolo che sulle navi è già di base elevato. Il loro numero (per tutte le cause) a bordo delle grandi navi è aumentato notevolmente negli ultimi anni. Nell'ultimo decennio gli incendi/esplosioni sono

* Consulente Fondazione ANIA.



stati la terza causa di perdita in assoluto, con 120 delle 892 perdite totali riportate, dopo l'affondamento (465) e il naufragio (164). L'incendio è tra le cause di indennizzo più costose rappresentando il 18% del valore di tutti gli indennizzi, 9,2 miliardi negli ultimi 5 anni (dati Allianz Global Corporate & Specialty).

Questi numeri impongono pertanto una particolare attenzione e precauzione e quindi anche specifici approfondimenti. Per questo da più versanti si è alzata l'attenzione sulla necessità di sviluppare sistemi di sicurezza avanzati e protocolli di intervento specifici per la gestione del rischio incendio, che potrebbe essere accresciuto da un sempre più ampio trasporto di batterie e veicoli elettrici.

La rete CINS (Cargo Incident Notification System Network), che associa le maggiori compagnie al mondo di trasporto marittimo di container, ha pubblicato le linee guida "LITHIUM ION BATTERIES IN CONTAINERS GUIDELINES", che hanno lo scopo di evidenziare i rischi che le batterie agli ioni di litio possono presentare e di fornire suggerimenti per identificare tali rischi e garantire la sicurezza del trasporto marittimo mediante container, migliorando la classificazione, l'imballaggio dei container, lo stoccaggio a terra, lo stivaggio a bordo delle navi, il rilevamento degli incidenti e la soppressione degli incendi.

L'International Union of Marine Insurance (IUMI), pur riconoscendo che il capitolo "II-2/10 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS)", modificato nel 2014 dalla "MSC 92", ha migliorato l'efficacia della lotta antincendio sulle navi, evidenzia che tali misure non sono sufficienti. Questo è particolarmente vero considerando le crescenti dimensioni e la complessità delle moderne navi portacontainer, dove un incendio può propagarsi rapidamente da un singolo container a tutto il ponte, in assenza di compartimenti antincendio naturali. Inoltre, l'utilizzo dell'acqua per contenere le fiamme estese risulta spesso poco efficace.

L'incendio della "Felicity Ace", il cargo battente bandiera panamense con a bordo quattromila auto nuove e usate del Gruppo Volkswagen dirette in America che si sviluppò al largo del Golfo di Biscaglia nel febbraio 2022, con il conseguente affondamento a pochi giorni di distanza,

ha acceso i riflettori sul problema. L'elevatissimo valore del danno (superiore ai 400 milioni di dollari) ha innescato un contenzioso legale che ha portato l'armatore e l'assicuratore dell'imbarcazione a citare in giudizio il Gruppo Volkswagen in quanto sembra (la causa non è ancora definitivamente accertata) che le fiamme siano partite da una batteria agli ioni di litio posizionata all'interno di una Porsche elettrificata.

Questo fatto eclatante, insieme all'incendio a bordo della Pearl of Scandinavia che, secondo il rapporto della Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB), è stato provocato da un pacco batteria di un'auto messa sotto carica durante la navigazione e all'incendio scoppiato sul traghetto Fremantle Highway nel Mare del Nord, ha spinto alcune compagnie di navigazione a vietare il trasporto sui propri traghetti di veicoli elettrici o di veicoli con una carica residua superiore al 40% della capacità totale. In alternativa, alcune compagnie hanno limitato la possibilità di ricaricare i veicoli elettrici a bordo.

Insomma, sono necessarie misure di prevenzione e contenimento del rischio per garantire la sicurezza delle operazioni di trasporto marittimo e la tutela delle persone e delle merci, considerando che il numero di batterie e veicoli elettrici trasportati sulle navi è destinato a crescere nel tempo.

Tra le principali azioni da adottare che si dimostrano certamente efficaci si possono segnalare:

- l'installazione di sistemi di monitoraggio in tempo reale per rilevare anomalie di temperatura e la presenza di gas infiammabili nelle stive.
- La creazione di compartimenti separati, ad elevata resistenza al calore, per le vetture elettriche, in modo da ridurre il rischio di propagazione degli incendi rispetto alle auto a combustione interna.
- L'utilizzo di sistemi di spegnimento avanzati, come gas inerte, schiuma o polveri, poiché l'acqua da sola risulta poco efficace.
- L'attuazione di procedure d'emergenza specifiche ed una formazione adeguata al personale di bordo.
- Il divieto di ricarica dei veicoli a bordo per prevenire potenziali surriscaldamenti accidentali.



L'International Maritime Organization (IMO) si è dimostrata sensibile alla richiesta di maggiore attenzione al tema e sta sviluppando nuove normative per migliorare la sicurezza nel trasporto marittimo di veicoli elettrici e batterie agli ioni di litio. Le nuove linee guida includono limitazioni sullo stato di carica delle batterie, l'implementazione di attrezzature antincendio specifiche, la spaziatura adeguata tra i veicoli imbarcati. Le misure auspiccate si dovrebbero concretizzare nel 2026, quando entrerà in vigore Amendment 42-24 del Codice IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code) che rappresenta l'ultima revisione delle linee guida internazionali per il trasporto marittimo sicuro di merci pericolose.

In attesa di normative prescrittive internazionali, l'approccio da adottare consigliato è quello del "goal risk based" una metodologia di gestione del rischio che si basa sul raggiungimento di obiettivi di sicurezza, piuttosto che sull'adozione di requisiti prescrittivi standard, partendo dall'analisi dei fattori di rischi specifici, caso per caso, e dalla individuazione degli elementi tecnici o organizzativi che possano ridurre la probabilità e/o la severità di un evento.

È inoltre necessario che gli armatori al momento del rinnovamento della flotta, tengano in considerazione il problema della sicurezza legata al trasporto dei veicoli elettrici che aumenteranno in modo esponenziale nei prossimi anni, puntando, al momento della cantierizzazione di una nuova nave, a soluzioni innovative che garantiscano un'elevata protezione e resistenza agli incendi.

In conclusione, sebbene le statistiche attuali non indichino un aumento del rischio di incendio associato al trasporto di veicoli elettrici su navi e traghetti, le peculiarità degli incendi in mare - indipendentemente dal fatto che siano legati o meno alla pericolosità delle batterie agli ioni di litio - richiedono misure di sicurezza specifiche per gestire efficacemente tali situazioni.

Su questo tema, è fondamentale che i diversi operatori del settore collaborino per definire linee guida e standard condivisi e adeguati.





Greenwashing e regolamentazione UE: impatti su consumatori, imprese e settore assicurativo nell'aviazione civile

Paolo Catalano*, Marco Cottone**, Daria Pastore***

1. Introduzione

Il termine *greenwashing*, attribuito all'ambientalista Jay Westerveld negli anni '80, identifica una pratica comunicativa attraverso la quale le aziende, le istituzioni o gli enti presentano le proprie attività come ecologicamente sostenibili senza supportarle con evidenze concrete. Sebbene non esista una definizione giuridica univoca, il *greenwashing* è generalmente inteso come l'uso di dichiarazioni vaghe o non verificate circa i benefici ambientali di un prodotto, un servizio o un'attività di un'impresa, con l'obiettivo di attrarre una clientela attenta alla sostenibilità.

Nel caso di specie, il settore dell'aviazione civile, tradizionalmente considerato un'industria con un elevato impatto ambientale, ha registrato negli ultimi anni alcuni casi di rilievo proprio in relazione al fenomeno del *greenwashing*.

I dati che emergono dalle recenti rilevazioni condotte dalle maggiori associazioni ambientaliste confermano che il trasporto aereo incide per circa il 2,5% sulle emissioni globali di anidride carbonica; tale valore è inevitabilmente destinato a crescere proporzionalmente all'aumento del traffico passeggeri.

In risposta alle crescenti prescrizioni normative e alla maggiore sensibilità ambientale degli operatori e dei consumatori, le compagnie aeree stanno sviluppando strategie di sostenibilità che, per essere legittime ed efficaci, devono fondarsi su dati oggettivi e verificabili. In tale contesto, dichiarazioni ambientali generiche o potenzialmente fuorvianti possono costituire pratiche commerciali scorrette ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, esponendo le stesse compagnie aeree al rischio di sanzioni da parte delle autorità competenti ma anche a eventuali problematiche sul piano assicu-

rativo, tra cui controversie in merito all'esclusione delle relative coperture in materia di responsabilità ambientale.

Negli ultimi anni, infatti, si è registrato un incremento significativo di denunce da parte di organizzazioni non governative e associazioni dei consumatori, nonché di procedimenti avviati dinanzi alle autorità di vigilanza pubblicitaria e agli organismi di tutela dei consumatori, nei confronti di compagnie aeree accusate di pratiche di *greenwashing* (o *climate-washing*). Questo fenomeno ha determinato una maggiore sensibilità sul tema, portando ad un'intensificazione della vigilanza da parte degli organismi preposti e a un rafforzamento del quadro regolatorio del settore.

In tale contesto, l'Unione Europea ha rafforzato il proprio impegno nella lotta al *greenwashing*, introducendo misure normative volte a garantire una maggiore trasparenza nelle comunicazioni ambientali delle imprese e a tutelare efficacemente i consumatori da pratiche commerciali ingannevoli.

In particolare, assumono rilievo:

1. la **Direttiva (UE) 2024/825** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 28 febbraio 2024, che modifica la **Direttiva 2005/29/CE** sulle pratiche commerciali sleali, introducendo disposizioni più stringenti per regolamentare le dichiarazioni ambientali e prevenire l'uso di affermazioni fuorvianti prive di fondamento scientifico; e
2. la **proposta di Direttiva sulle dichiarazioni ecologiche** (*Green Claims Directive*), attualmente in fase di negoziazione dopo l'adozione della proposta da parte della Commissione Europea nel marzo 2023 (COM/2023/166/FINAL), che prevede una serie di obblighi aventi ad oggetto, per esempio, la trasparen-

* Associate- Legance Avvocati Associati

** Counsel Associate- Legance Avvocati Associati

*** Partner Associate- Legance Avvocati Associati



za e la certificazione indipendente delle informazioni ambientali divulgate dalle imprese.

Tali interventi si collocano all'interno di un più ampio processo di armonizzazione normativa a livello europeo, volto a promuovere modelli di consumo più sostenibili e a garantire che i consumatori possano effettuare scelte consapevoli, basate su dati attendibili e verificabili.

2. Un quadro normativo più stringente per contrastare il *greenwashing*

2.1. L'evoluzione della normativa a livello europeo

2.1.1. La Direttiva (UE) 2024/825: maggiore trasparenza e tutela dei consumatori

Nell'ambito delle iniziative volte a contrastare il fenomeno del *greenwashing* e a promuovere una maggiore trasparenza nelle comunicazioni "ambientali", il 28 febbraio 2024 l'Unione Europea ha adottato la Direttiva (UE) 2024/825 "Empowering consumer for the green transition through better protection against unfair practices and better information" ("ECD"), con l'obbligo di recepimento da parte degli Stati Membri entro il 27 marzo 2026. Questa normativa mira a rafforzare i diritti dei consumatori modificando la Direttiva 2005/29/CE "Unfair Commercial Practices Directive" ("UCPD") e la Direttiva 2011/83/UE sui diritti dei consumatori.

La Direttiva 2005/29/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005 costituisce il principale riferimento normativo dell'Unione Europea in materia di pratiche commerciali scorrette tra imprese e consumatori nel mercato interno. Essa impone un obbligo generale di correttezza e trasparenza nelle comunicazioni commerciali, vietando condotte contrarie alla diligenza professionale che possano falsare in misura rilevante il comportamento economico del consumatore. Il quadro normativo si distingue tra:

- **pratiche ingannevoli:** azioni o omissioni in grado di indurre in errore il consumatore rispetto alle caratteristiche del bene o servizio offerto; e
- **pratiche aggressive:** condotte che, attraverso pressioni indebite o coercizione, limitano la libertà di scelta del consumatore.

A conferma della necessità di un'interpretazione evolutiva della normativa, la Commissione Europea, con la

Comunicazione del 2021 sugli "orientamenti interpretativi della Direttiva 2005/29/CE", ha fornito criteri chiari per la sua applicazione anche con riferimento al mondo del *greenwashing*. In particolare, la Commissione ha ribadito che le **dichiarazioni ambientali prive di evidenze scientifiche verificabili** possono costituire una **pratica commerciale ingannevole** ai sensi della direttiva, determinando la responsabilità dell'operatore economico.

La *Direttiva 2011/83/UE* si propone di rafforzare la tutela dei consumatori attraverso l'armonizzazione di aspetti fondamentali del diritto nazionale in materia di contratti tra consumatori e professionisti. La ECD interviene su questa normativa introducendo nuove disposizioni che rafforzano la trasparenza e la qualità delle informazioni ambientali fornite ai consumatori. Tra le principali modifiche, spicca l'introduzione dell'articolo 22 bis, che impone l'uso di un'etichetta armonizzata per segnalare la durata minima della garanzia legale di conformità e l'eventuale presenza di una garanzia commerciale di durabilità offerta dal produttore. Inoltre, la normativa impone obblighi informativi più stringenti per i prodotti e servizi che vantano caratteristiche di sostenibilità, imponendo ai professionisti di fornire dati chiari e verificabili.

2.1.2. La proposta di Direttiva sulle dichiarazioni ecologiche (*Green Claims Directive*)

Il 23 marzo 2023 la Commissione europea ha presentato un'altra proposta di direttiva "sulla fondatezza e comunicazione di asserzioni ambientali esplicite" ("**Green Claims**"). L'obiettivo principale di tale iniziativa è definire criteri uniformi e vincolanti, garantendo che ogni dichiarazione relativa ai benefici ambientali sia fondata su evidenze scientifiche solide e verificabili, al fine di prevenire pratiche di *greenwashing* e assicurare una comunicazione chiara e trasparente nei confronti dei consumatori.

A giugno 2024 il Consiglio dell'Unione europea ha indicato i punti chiave della proposta di direttiva possono essere riassunti come segue:

- **Obbligo di fornire prove scientifiche:** le imprese saranno tenute a documentare e verificare le proprie dichiarazioni utilizzando metodologie scientificamente riconosciute prima della loro diffusione. Ogni riferimento ai benefici ambientali o alla tutela dell'am-



biente dovrà essere supportato da dati verificabili, con l'obiettivo di ridurre così il rischio di informazioni ingannevoli o fuorvianti.

- **Regolamentazione delle compensazioni di carbonio:** la direttiva mira a disciplinare l'uso delle compensazioni di carbonio, imponendo una distinzione chiara tra riduzioni effettive delle emissioni e operazioni di *offsetting* che potrebbero risultare ingannevoli. Non sarà più consentito definire un prodotto o servizio come "neutro in termini di emissioni" basandosi esclusivamente sull'acquisto di crediti di carbonio, incentivando invece una riduzione concreta delle emissioni alla fonte.
- **Controlli indipendenti sulle dichiarazioni ecologiche:** le dichiarazioni aventi ad oggetto contenuti in materia ambientale saranno soggette a controlli *ex ante* da parte di un organismo indipendente ufficialmente accreditato. Questo sistema di certificazione indipendente sarà finalizzato a garantire un elevato livello di affidabilità e trasparenza, tutelando così i consumatori da possibili pratiche ingannevoli.
- **Trasparenza delle informazioni:** le imprese saranno obbligate a rendere pubblicamente accessibili le informazioni a supporto delle proprie dichiarazioni ambientali attraverso etichette fisiche, *link* digitali, QR code o piattaforme online, permettendo così ai consumatori di verificare agevolmente la fondatezza di tali affermazioni.

2.2. Livello Nazionale

In Italia, la ECD è stata oggetto di attenzione legislativa al fine di allineare la normativa nazionale agli standard europei nella lotta contro il *greenwashing*. Il Senato ha recentemente dato il via libera al Disegno di Legge di delegazione europea 2024, che include disposizioni per il recepimento di diverse direttive, tra cui la ECD. Questo processo legislativo prevede l'adozione di misure specifiche per contrastare le pratiche commerciali ingannevoli legate alle dichiarazioni ambientali, rafforzando la tutela dei consumatori e promuovendo maggiore trasparenza sul mercato. Il termine ultimo per il recepimento della Direttiva è fissato al 27 marzo 2026, data entro la quale gli Stati membri devono adottare le misure necessarie per conformarsi alle nuove disposizioni.

Benché la ECD non sia ancora stata recepita in Italia con

una normativa nazionale *ad hoc*, esistono già strumenti giuridici che possono essere applicati e interpretati alla luce di tale direttiva. In particolare, il **Codice del Consumo** (d.lgs. 206/2005) che recepisce la UCPD, recentemente modificato dal d.lgs. 7 marzo 2023, n. 26, prevede misure più severe contro le pratiche commerciali sleali, inclusi gli aspetti legati al *greenwashing* (cfr. artt. 18 et seq.).

In aggiunta alla normativa a tutela del consumatore, la legislazione italiana prevede una serie di strumenti giuridici applicabili anche nelle relazioni *business-to-business* ("B2B"), come quelle tra concorrenti, fornitori o distributori, in relazione alle pratiche di *greenwashing*. Tra questi:

- il **d.lgs. 145/2007**: mira a proteggere i professionisti dalla pubblicità ingannevole e dalle sue conseguenze sleali, nonché a stabilire le condizioni di liceità della pubblicità comparativa.
- l'**art. 2598, n. 3, cod. civ.**: stabilisce che compie atti di concorrenza sleale chiunque utilizzi direttamente o indirettamente ogni altro mezzo non conforme ai principi della correttezza professionale e idoneo a danneggiare l'altrui azienda.
- l'**art. 12 del Codice di Autodisciplina della Comunicazione Commerciale ("CACC")**: riguarda il sistema di autodisciplina che fa capo all'Istituto di Autodisciplina Pubblicitaria ("IAP"). Esso stabilisce che "[l]a comunicazione commerciale che dichiara o evoca benefici di carattere ambientale o ecologico deve basarsi su dati veritieri, pertinenti e scientificamente verificabili" e deve "consentire di comprendere chiaramente a quale aspetto del prodotto o dell'attività pubblicizzata i benefici vantati si riferiscono". Alla luce della crescente sensibilità in materia di *greenwashing*, lo IAP ha dedicato al tema una specifica sezione del suo sito internet. Il CACC è vincolante non solo per coloro che lo abbiano accettato direttamente o tramite la propria associazione, ma anche per coloro che sottoscrivano un contratto di pubblicità che contenga una clausola di accettazione o, comunque, con soggetto che aderisce allo IAP, o ne accettino la giurisdizione.

In sintesi, il quadro normativo vigente prevede una serie di norme a contrasto delle pratiche di *greenwashing*, che verranno rinforzate con l'implementazione della EDC e della futura *Green Claims Directive*. È anche ra-



gionevole aspettarsi un'intensificazione dell'attenzione su queste pratiche, in particolare da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM").

3. Trasporto aereo e greenwashing

Nel settore del trasporto aereo, il fenomeno del *greenwashing* si manifesta soprattutto attraverso la promozione di voli definiti "carbon neutral" o "a basso impatto ambientale", senza che tali affermazioni siano supportate da evidenze scientifiche verificabili o dalla concreta possibilità di verificare la reale compensazione delle emissioni. Alcune compagnie aeree, ad esempio, offrono la possibilità di compensare le emissioni derivanti dai propri voli mediante contributi volontari da parte dei passeggeri stessi; tuttavia, la trasparenza e l'efficacia di tali iniziative sono spesso messe in discussione.

La ECD ha introdotto criteri più rigorosi per l'uso di dichiarazioni ambientali nel settore aereo; in particolare la Direttiva stessa vieta l'uso di affermazioni ambientali generiche non supportate da evidenze dimostrabili e l'esibizione di marchi di sostenibilità privi di certificazione indipendente. Tali misure mirano a prevenire pratiche ingannevoli, garantendo una maggiore trasparenza nelle comunicazioni ambientali del settore aereo e rafforzando la tutela dei consumatori, affinché le scelte di acquisto siano basate su informazioni attendibili e verificabili.

3.1. L'azione dell'UE contro 20 compagnie aeree

Nel 2024 è stata avviata, a seguito di una segnalazione dell'Ufficio europeo delle unioni di consumatori, della Commissione Europea e delle autorità dell'Unione Europea preposte alla tutela dei consumatori (nell'ambito della rete di cooperazione per la tutela dei consumatori - CPC), un'azione coordinata contro 20 compagnie aeree sospettate di adottare pratiche commerciali ingannevoli nelle loro dichiarazioni ambientali. L'iniziativa è scaturita da un "alert" della *European Consumer Organisation*, che ha evidenziato diverse possibili violazioni della normativa UE in materia di pratiche commerciali sleali, con particolare riferimento agli articoli 5, 6 e 7 della Direttiva 2005/29/CE.

Le principali contestazioni mosse dalla Commissione Europea sono state:

- **dichiarazioni ambientali fuorvianti:** utilizzo di termini come "green", "sostenibile", "responsabile", senza fornire elementi concreti e verificabili sul reale impatto ambientale delle operazioni;
- **compensazioni di carbonio ingannevoli:** affermazioni secondo cui il pagamento di una tariffa aggiuntiva per finanziare progetti ambientali o l'uso di *Sustainable Aviation Fuels* (SAF) compenserebbe le emissioni di CO₂ di un volo, senza dimostrazioni scientifiche chiare sulla loro effettiva efficacia;
- **strumenti di calcolo delle emissioni non trasparenti:** presentazione ai consumatori di calcolatori di CO₂ relativi a specifici voli, senza fornire dettagli scientifici affidabili sulle metodologie utilizzate per il calcolo;
- **promesse di impatto climatico ridotto non supportate:** dichiarazioni sulle ambizioni delle compagnie aeree di raggiungere la neutralità climatica senza impegni chiari, obiettivi misurabili o sistemi indipendenti di monitoraggio;
- **comparazioni di emissioni tra voli senza basi scientifiche:** confronto tra diverse opzioni di viaggio basato su dati incompleti o non verificabili.

Le compagnie aeree coinvolte hanno ricevuto una comunicazione ufficiale in cui la Commissione Europea ha invitato le stesse ad adeguare le loro pratiche alla normativa UE entro 30 giorni, fornendo una risposta dettagliata sulle misure che intendessero adottare per garantire la conformità alla normativa vigente. In assenza di azioni correttive, le autorità nazionali avrebbero avviato procedimenti sanzionatori nei confronti delle imprese inadempienti.

L'azione promossa dalla Commissione Europea rientra in un più ampio quadro strategico dell'UE volto a rafforzare la protezione dei consumatori contro le dichiarazioni ambientali fuorvianti. L'iniziativa, infatti, si affianca alla Direttiva (UE) 2024/825 e alla proposta di *Green Claims Directive*, già citate, che prevedono obblighi più stringenti per garantire la trasparenza e la verificabilità delle affermazioni ecologiche delle imprese.



3.2. Il caso KLM-Fossilvrij

Un caso significativo riguarda la compagnia aerea KLM, citata in giudizio dalle organizzazioni Fossilvrij Netherlands, Reclame Fossilvrij e ClientEarth per la campagna pubblicitaria “Fly Responsibly”. Questa campagna pubblicitaria promuoveva l’idea che i passeggeri potessero compensare l’impatto ambientale dei loro voli finanziando progetti di riforestazione o utilizzando biocarburanti.

Nel marzo 2024, il Tribunale Distrettuale di Amsterdam (Rechtbank Amsterdam Fossilvrij NL v. KLM, Sentenza C/13/719848/HA ZA 22-524, 20 marzo 2024) ha stabilito che tali affermazioni erano ingannevoli, violando la UCPD. Il Tribunale olandese ha evidenziato che i messaggi pubblicitari di KLM esaltavano un aspetto che non corrispondeva in pieno alla reale politica ambientale adottata dalla compagnia aerea in quanto si dava al consumatore l’impressione errata che volare con KLM rappresentava una scelta “sostenibile”. Questa decisione rappresenta un precedente giurisprudenziale di particolare interesse, in quanto si sottolinea l’importanza della veridicità delle dichiarazioni ambientali aeree in grado di condizionare le decisioni dei consumatori finali da parte delle compagnie aeree.

4. Conclusioni e prospettive future

L’adozione della Direttiva (UE) 2024/825 e l’attesa implementazione della *Green Claims Directive* segnano una concreta evoluzione in merito alle dichiarazioni ambientali ingannevoli, imponendo alle imprese standard più rigorosi di trasparenza, verificabilità e responsabilità. Queste normative non solo rafforzano la tutela dei consumatori, ma incidono profondamente sulla regolamentazione del mercato e sugli aspetti concorrenziali tra imprese, esigendo che ogni affermazione ecologica sia fondata su evidenze scientifiche robuste e certificabili.

Nei prossimi anni, il successo di questo nuovo quadro normativo dipenderà dall’efficacia della sua applicazione negli Stati membri e dalla severità delle sanzioni nei confronti delle imprese che utilizzeranno il *greenwashing* come mero strumento di marketing. L’obiettivo futuro, quindi, non è solo quello di proteggere i consumatori da pratiche commerciali scorrette, ma ridefinire il concetto stesso di sostenibilità, anche nel settore dell’aviazione, trasformandolo da slogan pubblicitario a impegno concreto e misurabile.

In questo contesto, anche il settore assicurativo potrebbe giocare un ruolo cruciale. Il mondo assicurativo sarà senz’altro coinvolto nella valutazione dei rischi legati al *greenwashing*, includendo nelle polizze specifiche coperture in relazione ai nuovi standard di trasparenza e responsabilità ambientale e alle controversie che potrebbero derivarne.

Il settore assicurativo dovrà quindi valutare attentamente questo nuovo quadro normativo e la sua evoluzione, offrendo soluzioni e nuovi prodotti per rispondere alle nuove esigenze delle aziende in tale contesto, e prestando dunque attenzione ai rischi legati alle pratiche di *greenwashing*.



Brevi note in tema di “trasporto aereo – combinato” nella Convenzione di Montreal del 1999

Pietro Dagnino*

Introduzione

1. Non esiste una definizione di “trasporto multimodale” o di “trasporto combinato” nella legislazione nazionale o in quella sovranazionale.

Letteratura e prassi, dunque, individuano il “trasporto multimodale” in quel trasporto nell’ambito del quale, mediante un unico contratto, il soggetto vettore si assume l’obbligazione di trasferire persone o beni da un luogo a un altro attraverso l’impiego di due o più sistemi di trasporto diversi.

In mancanza, appunto, di una definizione “codificata” di “trasporto multimodale”, altre espressioni quali “trasporto intermodale” o “trasporto combinato” sono, sostanzialmente, sinonime della prima e con la locuzione “trasporto aereo- combinato” si intende rappresentare una fattispecie particolare di “trasporto combinato”, caratterizzata dal fatto che, tra i vari mezzi di trasporto, viene impiegato anche l’aereo.

Significato contrario ha invece l’espressione “trasporto unimodale” che, come è facilmente intuibile, pone l’accento sull’utilizzo di un unico sistema di trasporto.

2. Manca, inoltre, una disciplina normativa “unitaria” del “trasporto multimodale”, il che conduce, inevitabilmente, a differenze e incertezze in fase applicativa. Le stesse, peraltro, sono accentuate dal fatto che le convenzioni internazionali che regolano i vari tipi di trasporto unimodale offrono soltanto alcuni spunti, certamente insufficienti a delineare un quadro di riferimento, dal fatto che la prassi contrattuale offre soluzioni di tipo disomogeneo e, infine, dal fatto che le soluzioni offerte dalla giurisprudenza non sono univoche, anzi sono spesso contrastanti tra loro.

3. Sono due, in buona sostanza, le chiavi di lettura del “trasporto multimodale”: (i) quella del regime unitario, cd. “uniform liability system” e (ii) quella del regime frazionato, cd. “network liability system”.

(i) Secondo la “teoria” dello “uniform liability system” l’operazione multimodale viene considerata come un unicum e il vettore multimodale è assoggettato a un

unico regime di responsabilità, indipendentemente dalle modalità di trasporto effettivamente impiegate e indipendentemente dalla tratta nel corso della quale si è verificato il danno.

Per chi aderisce a questa prospettiva, si tratta quindi di scegliere quale normativa applicare alla fattispecie: vale a dire, una tra le normative relative alle varie modalità di trasporto (estendendola, per cd. “prevalenza”, alle altre), ovvero una disciplina “terza”, cioè non corrispondente a nessuna di quelle proprie delle varie modalità di trasporto.

Il grande pregio dell’approccio unitario consiste nella prevedibilità e conoscibilità del regime di responsabilità vettoriale (ripeto, unico e predefinito dalla presa alla consegna), con tutte le positive conseguenze del caso in merito alla valutazione dei rischi (e dei costi) (i) per ciò che (o chi) deve essere trasportato e (ii) per chi assume la responsabilità vettoriale.

Per contro, il difetto dello “uniform liability system” consiste nel dover “forzatamente” applicare alle varie tratte del trasporto un regime di responsabilità non loro proprio (salva la modalità di trasporto la cui disciplina è stata estesa alle altre), con evidenti forzature rispetto ai rispettivi regimi di responsabilità inderogabile previsti per ciascuna modalità di trasporto dalle convenzioni internazionali unimodali in materia.

(ii) La scelta del “network liability system” prevede, invece, che ciascuna tratta del trasporto sia regolata dalla disciplina propria di tale tipologia di trasporto.

A fronte del “vantaggio” consistente nel fatto che ad ogni tipo di trasporto verrebbe applicata la normativa di riferimento (e non quella di un’altra tipologia di trasporto), i principali inconvenienti del sistema “network” derivano dalla non prevedibilità del regime di responsabilità vettoriale applicabile in caso di “danno” o “lesioni”, amplificati nei casi di danni o perdite non localizzati / localizzabili: in tali casi, infatti, riesce oltremodo difficile inquadrare il profilo di responsabilità del vettore.

4. Ed è, sostanzialmente, all’opzione interpretativa della “network liability system” che si ispira la disciplina del

* Partner Siccardi Bregante & C.



“trasporto aereo – combinato” nella “Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale” (per brevità, anche soltanto “Montreal”, “Convenzione” o “MC”): come vedremo, l’art. 38 della stessa stabilisce che la disciplina convenzionale si estende (solo) alla tratta aerea di un trasporto multimodale, salvo in alcune limitate circostanze.

Convenzione di Montreal e relativo ambito di applicazione (articolo 1)

5. L’espressione che utilizza la Convenzione è quella di “trasporto combinato”, locuzione che - come visto sopra - è (anche qui) sinonima di “trasporto multimodale”. La Convenzione di Montreal si applica ai trasporti internazionali di persone, bagagli o merci effettuati con aeromobile a titolo oneroso ovvero ai trasporti (sempre internazionali) effettuati a mezzo aeromobile a titolo gratuito, purché effettuati da un’impresa di trasporto aereo.

Senza entrare nel merito di cosa si debba intendere per “trasporto internazionale” è importante invece rilevare che la disciplina di Montreal si applica anche ai trasporti aerei domestici, ciò in forza di disposizioni specifiche del nostro Codice della navigazione (gli articoli 941 e 951).

Pertanto, nella misura in cui la Convenzione regola, per certi aspetti, il trasporto multimodale, o trasporto combinato che dir si voglia, tali “regole”, in sostanza, entrano a far parte delle nostre norme interne in materia di “trasporto multimodale aereo”.

Regime di responsabilità del vettore aereo: articoli 17-37

6. Non è questa la sede per una compiuta e dettagliata analisi di queste disposizioni.

Ci basti evidenziare alcune peculiarità della Convenzione relative al trasporto di persone e di merci.

7. Trasporto di persone: il vettore risponde della morte o delle lesioni subite dal passeggero per il solo fatto che esse si sono prodotte a bordo dell’aeromobile o durante le operazioni di imbarco / sbarco.

Fino al limite dell’importo corrispondente a 151.880 diritti speciali di prelievo il vettore può escludere o limitare la sua responsabilità soltanto se fornisce la prova che il reclamante o il suo avente causa ha contribuito al verificarsi del danno, in tutto o in parte, mediante atto illecito ovvero azione (od omissione)

negligente.

Oltre il limite dell’importo corrispondente a 151.880 diritti speciali di prelievo il vettore può escludere la sua responsabilità se fornisce la prova che:

- Il danno non è dovuto ad atto illecito ovvero azione (od omissione) negligente sua o dei suoi dipendenti/preposti, ovvero che
- Il danno è imputabile esclusivamente ad atto illecito ovvero azione (od omissione) negligente di un soggetto terzo.

Sebbene non contenuto nella lettera della Convenzione, si potrebbe ritenere che anche in tale ultimo caso (cioè, oltre la soglia dei 151.880 diritti speciali di prelievo) il vettore aereo possa anche limitare la sua responsabilità, oltre che escluderla completamente.

8. Trasporto di cose: il vettore risponde della perdita o dell’avarìa alle merci trasportate se esse si sono verificate nel corso del “trasporto aereo”, inteso come il periodo nel quale il vettore ha la custodia delle merci.

Il vettore non risponde della perdita o dell’avarìa alle merci se dimostra che la perdita o l’avarìa derivano:

- da vizio proprio della merce;
- imballaggio difettoso approntato da un soggetto diverso dal vettore o suoi preposti o ausiliari;
- atto di guerra;
- atto della pubblica autorità inerente il transito della merce.

In ogni caso, il vettore non risponde della perdita o dell’avarìa alle merci oltre il limite di 26 diritti speciali di prelievo per kg di merce danneggiata o perduta (salva dichiarazione di valore da parte del caricatore prima della partenza).

9. È noto che le più importanti convenzioni internazionali in materia di trasporto di merci fanno salva la possibilità per il mittente/ ricevitore di fornire la prova di una colpa “qualificata” del vettore, così precludendogli la possibilità di giovare del limite.

In maniera del tutto singolare, la Convenzione di Montreal non prevede la possibilità di superare il limite di responsabilità del vettore per il trasporto di merci. Pertanto, il danno causato temerariamente è certamente soggetto al limite, così come - sembra - lo è quello intenzionale, salvi, forse, i casi nei quali la lex fori si “imponga” diversamente tramite disposizioni di ordine pubblico.



Trasporto combinato: articoli 38 e 18.4

10. La Sezione IV della Convenzione, denominata “Trasporto Combinato”, contiene un solo articolo, il 38, rubricato allo stesso modo.

L’approccio della Convenzione alla fattispecie del trasporto combinato è di tipo restrittivo in quanto si stabilisce che, in caso trasporto effettuato con mezzo aereo e altri mezzi di tipo diverso, la Convenzione - salvo il caso eccezionale dell’art. 18.4 - si applica soltanto alla tratta aerea.

Premessa questa regola, prosegue la Convenzione, le parti sono comunque libere di inserire nel contratto di trasporto aereo disposizioni relative alle diverse modalità di trasporto, purché le disposizioni della Convenzione non vengano derogate.

Tralasciando l’ipotesi eccezionale dell’art. 18.4 che vedremo tra poco, è ben possibile, nella prospettiva della Convenzione, (i) che il vettore aereo assuma un’obbligazione multimodale, (iii) che le regole di responsabilità della tratta aerea restino sempre quelle della Convenzione, mentre (iii) la responsabilità vettoriale per le tratte o modalità diverse possano essere liberamente determinate dalle parti.

In proposito, ci si può domandare se tale libertà di autodeterminazione in capo alle parti possa realizzare un’estensione del regime di Montreal anche ad altre tratte di trasporto.

Si potrebbe propendere per una risposta formalmente negativa, attesa la chiarezza della Convenzione stessa di limitare il proprio ambito di applicazione alla sola tratta aerea.

Non è difficile, però, ipotizzare casi nei quali i vettori aerei, che dettano le loro condizioni di trasporto, tendano alla regolazione delle tratte non aeree, precedenti e successive a quella aerea, con disposizioni nella sostanza simili a quella Convenzione di Montreal che, come abbiamo visto, per certi versi può dirsi assai favorevole al vettore.

11. Si è detto sopra che, secondo l’articolo 38 della Convenzione, essa si applica soltanto alla tratta aerea di un trasporto combinato o multimodale, “salvo il caso dell’articolo 18.4”.

In primo luogo, è bene precisare che tale ipotesi “eccezionale”, riguarda soltanto il trasporto delle merci e danni conseguenti e non anche il trasporto di passeggeri e/o loro bagagli ai quali, pertanto, la Convenzione resta applicabile limitatamente alla

tratta aerea del trasporto.

Come si è già visto sopra, l’articolo 18, rubricato “Danni alla merce”, stabilisce al primo comma che il vettore è tenuto a risarcire le perdite e/o le avarie alle merci trasportate se esse si sono verificate nel corso del “trasporto aereo”, salvi i casi “eccezionali” al comma secondo.

Cosa si debba intendere per “trasporto aereo” lo precisa il successivo terzo comma laddove specifica che per tale debba intendersi “il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore”.

Il successivo quarto comma (prima proposizione), oltre a ribadire (in coerenza con l’articolo 38) che il “trasporto aereo” non include tratte terrestri, marittime o fluviali esterne all’aerodromo, prevede due casi eccezionali nei quali le disposizioni di Montreal trovano applicazione oltre la tratta aerea.

Segue: i due casi dell’articolo 18.4 di estensione dell’ambito di applicazione della Convenzione

12. In due ipotesi, previste - rispettivamente - dal secondo e dal terzo periodo del quarto comma dell’art. 18, la Convenzione di Montreal trova applicazione ai trasporti non aerei effettuati al di fuori di un aeroporto.

La prima ipotesi si realizza quando la tratta non aerea, effettuata fuori dall’aerostazione “in esecuzione del contratto di trasporto aereo”, è connessa funzionalmente alle operazioni di caricazione, trasbordo o consegna delle merci: in tale caso, si presume che il danno (non localizzato) si sia verificato nel corso del trasporto aereo, salva la prova contraria (danno localizzato in tratta non aerea), e trova applicazione Montreal.

La seconda ipotesi si verifica allorché il vettore aereo, senza il benestare dell’interessato al carico, esegua tutto o una parte del trasporto con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti: in siffatta ipotesi, si considera che tale trasporto sia stato effettuato nel corso del trasporto aereo.

13. La prima ipotesi: applicazione di Montreal alle tratte di trasporto non aeree funzionali all’esecuzione del contratto.

Come si ricava da quanto riportato sopra, l’estensione della Convenzione di Montreal in questo caso è subordinata al verificarsi di tre condizioni:



- 1: la tratta non aerea deve essere funzionale alle operazioni di caricazione, trasbordo o consegna del carico;
- 2: la tratta aerea e quella/e non aerea/e devono risultare da un unico contratto di trasporto aereo;
- 3: non vi sia evidenza di quando, e in quale segmento del trasporto, il danno si è verificato.

Prima condizione: dato il carattere spiccatamente unimodale della Convenzione di Montreal, enunciata - come visto sopra - dagli articoli 1 e 38, dottrina e giurisprudenza sottolineano come la tratta di trasporto non aereo deve, comunque, essere secondaria e ausiliaria rispetto a quella aerea: ad esempio, il caso in cui una tratta di trasporto terrestre sia da o per un vicino aeroporto, anche se vi sono stati casi nei quali la corte giudicante ha ritenuto rispettata la condizione e applicato la Convenzione anche a una tratta terrestre di circa 100 miglia, eseguita dall'aeroporto di ultimo scalo fino al destinatario.

Circa lo scopo della tratta non aerea, cioè l'essere funzionale alle operazioni di caricazione, trasbordo o consegna del carico, si può osservare che si richiede normalmente una continuità tra la tratta non aerea e l'imbarco sull'aeromobile o, se già a destino, la consegna al destinatario. In taluni casi, si è fatto riferimento alla data del contratto di trasporto (AWB) e si è ritenuto che il trasporto di superficie effettuato tra tale data e il momento dell'imbarco della merce sull'aeroplano rientrasse nell'ambito di applicazione dell'art. 18.4 delle Convenzioni.

Per contro, tale "accessorietà" e tale "funzionalità" non sono state ravvisate nei casi in cui la tratta di superficie (gomma, ferrovia, ecc.) poteva essere eseguita mediante voli di linea o comunque programmati ("scheduled flights").

Circa il trasbordo: premesso che il riferimento al "transshipment" sembra fuorviante, considerato che esso di per sé richiama un cambio di mezzo di trasporto, si ritiene, sempre per la vocazione unimodale di Montreal, che sia ammesso trasbordo da aereo ad aereo e tra i due più vicini aeroporti.

Nondimeno, generalmente, si ritiene anche ammissibile uno stoccaggio (intermedio) temporaneo, purché connesso al trasporto aereo, piuttosto che a quello terrestre (o di altra modalità).

Seconda condizione: si tratta di una situazione che, di fatto, si realizza nella pratica molto frequentemente.

La prassi corrente e di larghissimo uso di emettere lettere di trasporto aereo - "Air Way Bills" - "door to door", soprattutto nei casi trasporto combinato aereo-camion, ha portato di fatto all'impiego dalla AWB come nota di consegna al posto di una lettera di vettura CMR.

Terza condizione: come visto, deve anche trattarsi di un caso nel quale non sia data evidenza del momento in cui si è verificato il danno e della conseguente tratta interessata.

Qualora venga fornita la prova di quando (in quale tratta del trasporto) si è verificato il danno, il regime di Montreal non trova estensione a tale modalità di trasporto non aereo che resta assoggettata alla disciplina sua propria.

Si ritiene che il regime della prova necessaria a superare tale presunzione sia quello della *lex fori*.

- 14.** La seconda ipotesi di estensione di Montreal prevista dall'art. 18.4: utilizzo di un mezzo diverso da quello aereo, senza autorizzazione del caricatore.

Questa ipotesi prevede l'applicazione di Montreal nei casi in cui il vettore aereo, senza il consenso del caricatore, esegua tutto o una parte del trasporto con un mezzo diverso da quello aereo previsto nel contratto. In tale evenienza, appunto, la Convenzione trova applicazione anche alla tratta non aerea.

Nella pratica, si tratta di una ricorrenza molto marginale.

Infatti, sulla scorta di diverse raccomandazioni e risoluzioni dell'organizzazione internazionale che raggruppa gli operatori dell'industria aeronautica, IATA - International Air Transport Association, è prassi consolidata dei vettori aerei quella di inserire clausole contrattuali che li facoltizzano, salva espressa istruzione contraria del caricatore, all'impiego di mezzi diversi da quello aereo, delineando uno scenario opposto (e in deroga) a quello della Convenzione, dunque.

V'è solo da aggiungere, che una violazione contrattuale in tale direzione da parte del vettore, comunque, porta all'estensione del regime di responsabilità della Convenzione di Montreal anche a tratte non aeree: ciò ha spesso conseguenze positive per il vettore di merci nei cui riguardi - come abbiamo notato sopra - non è possibile superare il limite dei 26 DSP/kg di merce.



Scuole di Volo e VDS - Le coperture assicurative per essere pronti ad imparare a volare o anche solo per effettuare una esperienza di volo

Francesca D'Orsi*

Nell'ambito del trasporto aereo di persone, è da ritenersi pressoché pacifico che l'assicurazione della responsabilità civile nei confronti dei passeggeri costituisca assicurazione riconducibile al ramo danni di cui è gravato il vettore. Tale tipo di assicurazione è disciplinata, per i vettori comunitari, dal Regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, come modificato dal Regolamento CE n. 889/2002 nonché dal Regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili. Tale ultimo regolamento pone, come noto, in capo ai vettori e agli esercenti di aeromobili l'obbligo di assicurare la propria responsabilità per, tra l'altro, quanto occorre ai passeggeri.

In virtù del disposto dell'art. 942 cod. nav. il passeggero danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno e l'assicuratore non può opporre al passeggero, che agisce direttamente nei suoi confronti, eccezioni derivanti dal contratto, né clausole che prevedono l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno.

Pertanto, laddove siamo nell'ambito del contratto di trasporto (oneroso ovvero gratuito) eseguito da vettore comunitario, il passeggero trasportato ha azione diretta verso l'assicuratore.

In vero, nell'ambito delle assicurazioni obbligatorie, a tutela del passeggero trasportato non è inusuale, ma anzi proprio previsto, che è inibito all'assicuratore opporre eccezioni di polizza al danneggiato e ciò si fonda sulle esigenze sociali sottese all'assicurazione obbligatoria.

Così come accade in applicazione dell'art. 144 cod. ass. private, anche in questo caso, grazie all'influenza del diritto europeo, si ha uno spostamento dalla tutela dal patrimonio dell'assicurato (come avrebbe postulato l'assicurazione contro la responsabilità civile) al terzo estraneo al rapporto assicurativo.

Si ha dunque uno iato, nell'ambito delle assicurazioni obbligatorie, normativa, dunque, da ritenersi speciale, rispetto a quanto previsto, in via generale nelle assicurazioni per la responsabilità civile atteso che, in applicazione dell'art. 1917 c.c., l'obbligo dell'assicuratore della responsabilità civile di pagare l'indennizzo, in caso di sinistro, sussiste soltanto nei confronti dell'assicurato e non nei confronti del terzo danneggiato; mentre un rapporto diretto tra assicuratore e danneggiato sorge quando l'assicuratore assuma l'iniziativa di adempiere direttamente nelle mani del danneggiato, oppure quando l'assicurato richieda all'assicuratore il pagamento diretto al danneggiato, ai sensi dell'art. 1917, 3° co.; da ciò discende che il terzo danneggiato, salve le ipotesi espressamente previste dalla legge, non ha azione diretta nei confronti dell'assicuratore, né a titolo contrattuale né extracontrattuale.

Quid iuris se siamo al di fuori da un contratto di trasporto eseguito da un vettore comunitario?

Ovvero, e più precisamente, quali sono le coperture assicurative che vengono interessate da un sinistro che incide su un allievo di una scuola di volo VDS?

Solo a partire dalla riforma del codice della navigazione del 2005, i VDS da meri "apparecchi" sono qualificati come veri e propri aeromobili, riconducendoli quindi nell'ambito della disciplina del codice della navigazione, sebbene agli stessi non siano applicabili le disposizioni del I libro della parte II del cod. nav., che riguardano principalmente l'ordinamento amministrativo della navigazione di aeromobili.

Da ciò, per danni a terzi sulla superficie occorre far riferimento all'art. 965 del cod. nav. 11; per danni da urto, si applicano gli artt. 966 ss. cod. nav.; per danni al passeggero nel trasporto oneroso o gratuito, occorre rinviare alle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica, in ossequio, quindi all'art. 941 cod. nav.

Dal lato assicurativo, la questione si complica.

* Studio Legale D'Orsi



Di certo l'allievo non è a bordo dell'ultraleggero per essere trasportato, essendo a bordo solo per finalità didattica, e di certo la scuola di volo non è un vettore, peraltro, comunitario.

La normativa cardine è da rinvenirsi nella longeva (sebbene in più occasioni se ne sia sollevata la necessità di modifica mediante l'intervento di una novella *ad hoc*) legge 25 marzo 1985, n. 106 il cui attuale regolamento applicativo è contenuto nel d.p.r. 9 luglio 2010, n. 133 (il "DPR").

All'art. 20, il DPR prescrive l'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo nonché, al comma 5, l'obbligatorietà della copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi per i corsi preparatori, con un massimale non inferiore a cinquecentomila euro per persone, animali o cose, fermo restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni a terzi.

Pertanto, la scuola di volo, proprietaria dei VDS, deve avere una copertura assicurativa per danni prodotti a terzi sulla superficie ed a seguito di urto o collisione in volo nonché una copertura assicurativa per responsabilità civile per danni agli allievi.

Il successivo art. 21 del DPR, nel disciplinare i requisiti della copertura assicurativa, richiama, ove applicabile, il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, richiedendo, oltre alla copertura assicurativa del pilota di VDS per il volo libero:

- a) l'estensione della copertura assicurativa anche ai voli effettuati con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;
- b) l'estensione della copertura anche ai danni arrecati per colpa grave;
- c) l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato;
- d) il divieto per l'assicuratore di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale assicurato, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicu-

ratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;

- e) l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

Già l'aver fatto riferimento alla locuzione "ove applicabile" ai fini dell'applicazione della normativa di cui al Reg. 785/04 rende manifesto un problema di compatibilità normativa, soggetta dunque ad interpretazione. Tanto ciò è vero che basta arrestarsi agli articoli 2 e 3 del detto regolamento per comprendere, come a rigore, lo stesso nulla avrebbe a che vedere con i VDS e le scuole di volo.

Ciò nonostante, il Reg. 785/2004 costituisce comunque il punto di riferimento quanto alla copertura assicurativa, copertura assicurativa obbligatoria per i danni agli allievi subiti nel corso, ad esempio, dei corsi preparatori di cui, peraltro, anche il mero volo di familiarizzazione è parte.

Infatti, i "corsi preparatori" sono disciplinati dall'art. 15 del detto DPR il quale fa rimando al Regolamento emesso dall'Aereo Club d'Italia per il Volo da Diporto o Sportivo (reg. Approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto prot. n. 247 del 15 luglio 2015) in forza del quale i "voli di familiarizzazione" costituiscono (v. art.6) attività addestrative complementari al corso preparatorio.

La giurisprudenza occupatasi di sinistri con VDS (v. Tribunale di Crema, Sent., 21/02/2006, n. 55) ha ritenuto che le clausole dell'azionabilità diretta da parte del danneggiato e del divieto di eccezioni siano imposte dalla legge, in quanto costituiscono il contenuto necessario di un'assicurazione obbligatoria. Pertanto, deve concludersi che la disciplina normativa dell'assicurazione obbligatoria per il volo sportivo prevede l'azione diretta del danneggiato nei confronti della compagnia assicurativa e il divieto di eccezioni contrattuali, anche in assenza di inserimento espresso in polizza di detti precetti ex art. 1339 c.c.

Quanto alla responsabilità della scuola di volo, di certo, potrebbe in astratto imputarsi una responsabilità contrattuale nei confronti del passeggero anche di un mero volo di familiarizzazione atteso che, ai sensi del reg. Ue 965/2012, "volo introduttivo", è definito come "un volo effettuato dietro compenso o altro titolo oneroso



consistente in un viaggio aereo di breve durata, offerto da un'organizzazione di addestramento approvata o da un'organizzazione creata con l'obiettivo di promuovere gli sport aerei o l'aviazione da diporto, al fine di attirare nuovi tirocinanti o nuovi membri”.

Il Reg. UE 965/2012 prevede, nell'allegato ARO.OPS.300, che le autorità nazionali (ENAC) possano richiedere requisiti ulteriori di sicurezza.

L'Enac, con disposizione del 2014, ha stabilito che “Per i voli introduttivi svolti all'interno del territorio italiano da parte di operatori non titolari di certificazione ATO, in aggiunta ai requisiti previsti dal Regolamento (UE) 965/2012 e successivi emendamenti, si applicano le seguenti condizioni aggizionali:

1) la gestione della navigabilità continua degli aeromobili da impiegare nei voli introduttivi, deve essere affidata ad organizzazioni CAMO approvate in accordo alla sottoparte G dell'Annesso I (Parte M) al Regolamento (CE) 2042/2003;

2) i voli introduttivi devono essere condotti da pilota in possesso di abilitazione TRI (Type Rating Instructor) o CRI (Class Rating Instructor) o FI (Flight Instructor);

3) l'operatore deve stipulare, per ciascun aeromobile da impiegare nei voli introduttivi, un'assicurazione sulla Responsabilità Civile ai sensi del Regolamento (CE) n. 785/2004, che copra anche le persone presenti a bordo durante lo svolgimento di tali voli.”

Pertanto, per l'operatore è obbligatoria la copertura ai sensi del Reg. 785/2004, che quindi, ritorna ad essere applicabile.

Alla luce di quanto sopra, si potrebbe sostenere che il richiamo al Reg. 785/04 ben può comportare che la polizza obbligatoria stipulata dalla scuola di volo nei confronti dei passeggeri-allievi, ovvero nei confronti di chi effettua un mero volo di familiarizzazione, risponda ai requisiti delle polizze obbligatorie ex DPR 133/2010 con conseguente inopponibilità nei confronti di questi, in caso di sinistro, delle eventuali eccezioni di polizza.





Wildlife strike

Andrea Facco*

Con il termine *wildlife strike* si intende la collisione, a terra o in volo, tra un aeromobile e uno o più animali selvatici, prevalentemente volatili, in questo ultimo caso si tratta di *bird strike* e, in minor misura terrestri, principalmente lagomorfi (lepri e conigli).

Le conseguenze possono essere più o meno pericolose a seconda del numero e delle dimensioni degli animali impattati, delle caratteristiche dell'aeromobile (massa e numero di motori), della fase di volo in cui avviene l'evento e della parte dell'aeromobile o dei relativi motori che viene coinvolta.

Alcuni specie di volatili raggiungono dimensioni ragguardevoli, si pensi alle oche selvatiche, alle cicogne ed a diversi uccelli rapaci.

Tipicamente la collisione tra i volatili ed un aeromobile crea danni alla parte anteriore dell'aeromobile e, quindi, al *radome* (la cupola conica che protegge le antenne ed i radar) e al *windshield* (i finestrini della cabina di pilotaggio).

Volatili e lagomorfi possono anche essere risucchiati dalle turbine dei motori cagionando la rottura di una o più palette i cui resti penetrano nella parte più interna del motore, causando danni, a catena.

Le autorità aeronautiche di tutto il mondo si stanno occupando del problema con crescente preoccupazione.

Il fenomeno è, infatti, in aumento a livello mondiale.

Negli Stati Uniti gli impatti tra fauna selvatica e aviazione civile sono passati dal numero di 1.850 nel 1990 a quello di 19.603 nel 2023.

Parecchio risalto mediatico ha avuto l'evento occorso il 15 gennaio 2009 a New York, quando un Airbus A320 della US Airways, appena decollato dall'aeroporto La Guardia, ha dovuto effettuare un ammaraggio di emergenza nel fiume Hudson a seguito di un impatto con uno stormo di oche selvatiche che aveva causato lo spegnimento di entrambi i motori dell'aeromobile.

Secondo i dati pubblicati dall'Ente Nazionale aviazione Civile (ENAC), in Italia il numero di *wildlife strike* è salito da 348 nel 2002 a 2.416 nel 2023.

La registrazione di tali eventi è stata facilitata dall'adozione del sistema elettronico di segnalazione obbligatoria degli eventi di *safety*, prima per mezzo del sistema E-MOR, poi da quello ECCAIRS2, concepito dall'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA).

Dei 2.416 impatti registrati nel 2023, 2.279 si sono verificati con uccelli (94 per cento), 132 con mammiferi (5 per cento), 4 con rettili (0.2 per cento) e uno con fauna invertebrata (0,04 per cento).

Gli impatti multipli sono stati il 5 per cento del totale, quelli con danneggiamento il 2 per cento, gli impatti che hanno generato un effetto sul volo il 4 per cento mentre le ingestioni nei motori sono state il 6 per cento.

Secondo i dati pubblicati da ENAC ad oggi almeno 408 persone sono rimaste uccise nel mondo a causa di *wildlife strike*, ed almeno 468 aerei sono andati distrutti tra aviazione civile e militare. Il fenomeno ha un costo di 1,2 miliardi di dollari all'anno.

In Italia gli eventi hanno cagionato principalmente danni agli aeromobili eccetto pochi casi tra cui (secondo alcuni articoli di stampa, in quanto le indagini non sono ancora concluse) quello occorso ad un aeromobile della Pattuglia Acrobatica Nazionale (Frecce Tricolori) in decollo dall'aeroporto di Torino il 17 settembre 2023 che ha, purtroppo, causato il decesso di una persona e il grave ferimento di altre due.

La causa di questi numeri relativamente elevati va ricercata, principalmente, nel costante aumento del traffico aereo e, in minor misura, nell'incremento numerico di molte popolazioni di animali selvatici.

Un ruolo è anche da attribuirsi alla circostanza che i motori moderni sono più silenziosi di quelli in uso solo fino a pochi anni fa e che sono incrementati i voli - soprattutto delle compagnie aeree *low cost* - presso aeroporti c.d. minori che sono situati in zone meno urbanizzate dove la fauna è più presente.

La maggior parte degli impatti tra aeromobili e volatili si verifica all'interno del sedime aeroportuale o nelle sue vicinanze, poiché, salvo rare eccezioni, la quota di volo di quest'ultimi è relativamente bassa.

* Partner dello Studio legale Ghelardi & Associati.



Alcuni aeroporti sono più suscettibili al verificarsi di incidenti piuttosto che altri sia per il contesto geografico in cui sono situati sia per le attività circostanti.

Si pensi agli aeroporti siti in vicinanza del mare o di zone verdi o quelli posti vicino alle aste fluviali (luoghi di alimentazione, abbeveramento, aggregazione, riposo notturno e nidificazione dei volatili) o vicino a centri di trattamento, suddivisione e scarica dei rifiuti organici o, ancora, posti nei pressi di campi dove si procede alla semina o a porti con rilevante attività di pesca.

Nel nostro Paese il problema non è secondario a causa della sua estremamente ricca biodiversità dovuta a motivi geografici ed ecologici.

Molteplici sono i fattori che influenzano il rischio di collisioni, per esempio la stagionalità (da giugno a settembre i mesi più pericolosi per la presenza di grandi numeri di uccelli inesperti che hanno appena lasciato i nidi dove sono nati in primavera) e l'ora del giorno (alba e crepuscolo gli orari più a rischio).

Nel nostro Paese, le iniziative di mitigazione imposte dalle Autorità aeronautiche ed implementate dai gestori aeroportuali con la collaborazione di tutti gli operatori aeroportuali, hanno portato, negli ultimi anni, ad un trend di incidenti stabile e, in alcuni casi, decrescente.

Senonché, le iniziative di contenimento del rischio (l'eliminazione totale è impossibile) non sono affatto semplici e alcune iniziative, per esempio le operazioni di bonifica dei sedimenti aeroportuali dai lagomorfi, sono ostacolate da rigidi vincoli burocratici.

È fondamentale, inoltre, un elevato grado di coordinamento tra gli operatori aeroportuali e i soggetti che operano nelle vicinanze con gli Enti locali in cui gli aeroporti sono situati.

È del tutto inutile imporre ad un gestore aeroportuale l'esercizio delle più avanzate iniziative di contenimento del rischio se poi, per esempio, il Comune in cui il relativo sedime è localizzato concede l'autorizzazione ad esercitare nella vicinanza dell'aeroporto attività industriali che possano costituire fonte di attrattività per i volatili.

I principali compiti e responsabilità per le individuazioni ed attuazione delle azioni per la riduzione del rischio di *wildlife strike* sono posti in capo ai gestori aeroportuali che devono predisporre un apposito "*piano*" contenente tutte le misure ritenute idonee a prevenire o a limi-

tarne i danni.

Il piano prevede l'istituzione di una BCU (*Bird Control Unit*), l'adozione dei sistemi di deterrenza attiva e passiva più idonei alla locale situazione ecologica, le procedure

di monitoraggio continuo del sedime, quelle di raccolta e analisi dei dati e le operazioni in caso di presenza di fauna.

Il gestore aeroportuale deve anche misurare ogni anno l'indice di rischio dell'aeroporto in concessione secondo algoritmi indicati dall'ENAC. Al contempo deve identificare e monitorare le fonti attrattive di fauna selvatica intorno all'aeroporto e lavorare insieme al predetto Ente per mitigare il rischio.

Ancorché tale soggetto ricopra il ruolo di "*regista*" di tutta l'attività, cionondimeno esso deve attivarsi in stretto coordinamento di iniziative con gli altri *stakeholder*.

In particolare, l'ENAC - nella sua qualità di unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile - sorveglia le attività del gestore e l'attuazione del suddetto "*piano*" e ha il potere, di sua autonoma iniziativa o a seguito di segnalazione del gestore, di controllare e, se necessario, interdire o limitare - con poteri piuttosto estesi - le attività svolte nelle vicinanze dell'aeroporto in ciò operando in sintonia con gli Enti locali.

Un ruolo non secondario lo riveste l'Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV) responsabile delle pubblicazioni aeronautiche e, quindi, anche dei *notam*.

Se il rischio di *wildlife strike* presso un determinato aeroporto è permanente può essere segnalato nelle pubblicazioni aeronautiche relative agli aeroporti, se occasionale, nei *notam*.

Le pubblicazioni aeronautiche ed i *notam* sono oggetto di conoscenza legale e le relative informazioni si suppongono conosciute.

Un'adeguata informazione preventiva ai piloti - tipicamente tramite le citate pubblicazioni - (azione proattiva) è fondamentale in quanto la concreta possibilità da parte dei medesimi di adottare azioni evasive di possibili impatti con fauna (azione reattiva) è, di regola, modesta.

Per i piloti è, infatti, molto difficile vedere - o vedere con anticipo - la fauna a rischio di impatto e quando si vola in vicinanza del terreno le traiettorie sono suscettibili di



modifica solo in pochissimi casi.

Anche gli operatori aerei (utenti dell'aeroporto) sono chiamati alla cooperazione nell'attività di mitigazione quali soggetti fornitori di adeguata formazione ai propri piloti per i casi di emergenza.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), infine, ha anch'essa un ruolo in quanto nelle *relazioni di inchiesta* che vengono emesse in seguito ad approfondite analisi possono formulare raccomandazioni finalizzate al miglioramento di alcuni aspetti critici ai soggetti ed autorità coinvolti a vario titolo nell'attività di mitigazione.

Dal punto di vista tecnico esistono varie tipologie di intervento possibili; innanzitutto, gli studi e le ricerche di pertinenza dei gestori aeroportuale (*ricerche naturalistico ambientali*) che vengono attuate con la collaborazione di soggetti esterni con competenze specifiche in materia di fauna, poi, la gestione attiva dell'ambiente e modifiche al sito e, infine, i metodi di dispersione dell'avifauna.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo lo sfalcio dell'erba ad una certa altezza onde rendere la superficie erbosa un posto non accogliente per l'avifauna (in cui si potrebbero celare pericoli), uso di prodotti chimici per ridurre la proliferazione di possibili fonti di alimentazione per la fauna in generale (quali topi, talpe, lombrichi, insetti e ragni) ed, infine, la protezione mediante reti a maglie fitte di canali di scolo e scarico dell'acqua dove gli uccelli potrebbero concentrarsi al fine di dissetarsi.

I metodi di dispersione della fauna sono i più disparati ed includono le più banali ispezioni della pista e delle vie di rullaggio prima del decollo e l'atterraggio con autoveicoli che emettono luci e suoni, l'uso di cannoni a gas che, esplodendo, spaventano l'avifauna mettendola in fuga, apparati emettitori di suoni fastidiosi per gli uccelli o riprodotte un segnale di distress, la falconeria fino ad arrivare agli abbattimenti selettivi.

Ai fini di contrastare più efficacemente il fenomeno, nel 1987 è nato il *Birdstrike Committee Italy* (BSCI), riconosciuto nel 1993 come Commissione Tecnica del Ministero dei Trasporti, ricostituito nel 2001 in ambito ENAC e diventato, nel 2006, un suo gruppo di lavoro operativo, attualmente alle dipendenze funzionali della Direzione Politiche di Sicurezza e Ambientali.

La Commissione era composta da 13 membri, compre-

so un ornitologo professionista,

appartenenti a tutte le componenti che si occupano di sicurezza della navigazione aerea (piloti, controllori di volo, militari, gestori aeroportuali, operatori).

I principali compiti istituzionali del BSCI sono monitorare l'attuazione della normativa sulla materia, raccogliere, elaborare e inviare all'ICAO le statistiche nazionali sul *wildlife strike*, supportare gli organi interni ENAC e i gestori aeroportuali anche attraverso corsi di formazione, visite mirate e azioni di sensibilizzazione, coinvolgere gli Enti territoriali e mantenere i rapporti internazionali.

A livello normativo si assiste ad una sovrapposizione di strumenti di origine uniforme (Convenzioni internazionali), comunitaria, nazionale sia generale che speciale (nel Codice della Navigazione), di rango primario e secondario (si pensi all'estesa disciplina normativa dell'ENAC nonché ai regolamenti promulgati dall'EASA).

Vi sono poi tutta una serie di ulteriori disposizioni quali le Circolari, le varie *note, lettere ed informative tecniche* dell'Autorità di regolamentazione (ENAC) nonché gli strumenti del gestore aeroportuale quali il *Regolamento di scalo* e il *Manuale di aeroporto*.

Considerate le complessità ed articolazione dei contesti di fatto e normativo non deve sorprendere che eventi ed incidenti pongano parecchie difficoltà per l'interprete ovvero il Giudice chiamato a stabilire le cause e ad attribuire le corrispettive responsabilità.

Volendo limitare il perimetro di indagine all'aspetto civile e, quindi, con esclusione dei profili penalistici, si rileva come i diversi Tribunali che sono stati coinvolti hanno reso pronunce non sempre tra di esse coerenti, utilizzando spesso norme differenti a fondamento dell'una o dell'altra interpretazione.

Tra i casi più risalenti vi è il sinistro occorso il 7 giugno 1989 all'aeroporto di Genova all'aeromobile cargo BAe 146 operato da TNT. Il quadrimotore a getto ha subito un impatto multiplo che ha comportato la perdita di un motore e lo spegnimento di altri due immediatamente dopo l'atterraggio di emergenza.

Il giudizio di primo grado si è concluso nell'ottobre 2001 innanzi al Tribunale di Genova con la condanna del gestore aeroportuale ex art. 2050 cod. civ. per aver esercitato un'attività pericolosa per la *"natura intrinseca della navigazione aerea che espone i passeggeri e gli equipaggi al rischio di incidenti"* ed in assenza della prova di



aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno. Destinatari di condanna anche i soggetti supervisor del citato gestore e, quindi, in allora, Autorità portuale di Genova e Ministro dei Trasporti.

In appello, nel febbraio 2006, la condanna è stata confermata per il gestore ed il Ministero ma non per l'Autorità portuale.

È interessante rilevare come la Corte abbia modificato il titolo della condanna, sostanzialmente derubricando la fattispecie a semplice *fatto illecito* ex art. 2043 cod. civ. e negando, così, la qualificazione della gestione aeroportuale quale *attività pericolosa*.

La Corte, infatti, ha ritenuta quest'ultima qualificazione come contestata e, comunque, opinabile.

Nel 1997, sempre all'aeroporto di Genova, un Antonov 124 - un'aeromobile decisamente più grosso di quello appena citato - operato dall'ucraina Narodna Strakhova Compagnia ha subito un *birdstrike*.

In questo secondo caso i sistemi prevenzione *birdstrike* in opera erano più estesi e sofisticati rispetto al primo.

Il gestore aeroportuale tra il primo ed il secondo evento si era, infatti, dotato di cannoni a gas, aveva una politica attiva per lo sfalcio erba, disponeva di un apparato emettitore di suoni e perlustrava attivamente la pista in prossimità dell'orario di decolli ed atterraggi.

L'adozione di tutte tali misure, tuttavia, non è stata ritenuta sufficiente ad impedire una condanna al risarcimento dei danni.

Il relativo giudizio civile di primo grado - in cui sono stati coinvolti diversi soggetti - si è concluso solo nel 2007.

Il Tribunale (nella persona del medesimo Giudice del precedente sinistro) ha, infatti, condannato il gestore aeroportuale e l'ENAV sia in via contrattuale che extra-contrattuale e, sotto quest'ultimo profilo in particolare, nuovamente configurando l'esercizio di un'*attività pericolosa* in capo al gestore.

Anche in questo secondo caso, sono stati condannati, ma in misura minore, sia il Ministero sia l'Autorità portuale per inadempimento degli obblighi di verifica e controllo.

Quanto alla condanna del gestore per *attività pericolosa*, in quest'ultimo caso il Giudice non si è affidato alla medesima motivazione già impiegata in relazione al primo giudizio - ovvero che l'attività di gestione aeropor-

tuale è tale in quanto riconnessa a quella della navigazione aerea - bensì ha adottato detta conclusione anche al dichiarato fine di evitare un abbassamento del livello di guardia da parte dei gestori che potrebbe dissuaderli dal continuare a collocarsi sulla frontiera avanzata della massima prevenzione proattiva.

La sentenza della Corte di Appello, resa nel 2015, ha, peraltro, riformato quella di primo grado statuendo che il gestore aveva fatto tutto il possibile per impedire l'evento e, quindi, che anche nella - ritenuta solo ipotetica - configurazione di un'*attività pericolosa*, aveva fornito la prova liberatoria prevista da tale norma.

Anche il Tribunale di Milano si è espresso sul tema nell'ottobre 2016 in relazione al *wildlife strike* che aveva colpito un Embraer ERJ170 il 13 aprile 2010 in decollo dall'aeroporto di Milano-Linate. Una lepre aveva attraversato la corsa di decollo dell'aeromobile ed era stata risucchiata in uno dei motori creando estesi danni ma il pilota era riuscito ad abortire la relativa manovra e, così, ad evitare rischi per i passeggeri. Detto Tribunale - con sentenza poi confermata sul punto in appello - ha accertato che sussisteva un contratto tra l'operatore dell'aeromobile e il gestore aeroportuale e che quest'ultimo si era reso inadempiente al proprio obbligo contrattuale di ridurre al minimo l'impatto con la fauna selvatica.

Un'altra pronuncia in materia è stata resa dal Tribunale di Parma. Il 1 agosto 2009 un Airbus 320 esercito dalla Wind Jet S.p.A. con a bordo numerosi passeggeri ha impattato uno stormo di gabbiani in decollo dal locale aeroporto. L'evento ha subito messo fuori uso uno dei due motori dell'aereo - che è stato spento subito dopo il decollo - e danneggiato seriamente l'altro per cui solo l'abilità del pilota e la perfetta esecuzione delle procedure di sicurezza con immediato atterraggio di emergenza ha impedito una possibile catastrofe. Con sentenza pronunciata nel 2020, al termine di un lunghissimo giudizio con otto parti e che ha visto l'avvicendamento di ben due coppie di consulenti tecnici d'ufficio, il Tribunale ha respinto ogni domanda proposta nei confronti del gestore aeroportuale.

In seguito ad un'estesa trattazione del tema - con sentenza non appellata e, quindi, divenuta definitiva - il Giudice è giunto alla conclusione che tra il citato vettore e il gestore aeroportuale non sussisteva alcun rapporto contrattuale e che l'attività di gestione aeroportuale



non costituiva “attività pericolosa” ex art. 2050 cod. civ. Conclusivamente, dal punto di vista giuridico il tema della responsabilità originantesi da eventi di *bird strike* non è di immediata soluzione e si pongono diverse questioni che sono suscettibili di diversa interpretazione con non modeste conseguenze sulle relative conclusioni.

Tra tali questioni, a titolo esemplificativo, la qualificazione contrattuale o meno del rapporto tra utente, da un lato, e gestore aeroportuale e fornitore del servizio di assistenza alla navigazione aerea, dall'altro nonché la possibile caratterizzazione quale attività pericolosa della gestione aeroportuale.

Le vertenze giudiziali sono complicate dall'elevato numero di parti solitamente coinvolte e caratterizzate da una difficoltà sotto l'aspetto probatorio in relazione ai fatti di causa nonché dalla complessità della normativa di settore.

Il sovrapporsi di competenze - dei vari soggetti operanti nel sedime aeroportuale o tenuti alla sorveglianza sui medesimi - i cui esatti confini non sono agevolmente determinabili da un Giudice ordinario non esperto della materia e l'estrema scarsità di precedenti giurisprudenziali e di contributi dottrinali, non agevolano la risoluzione dei problemi.

È fondamentale, quindi, che le parti coinvolte si avvalgano di assistenza qualificata sia per la parte giuridica sia tecnica.





Cambiamenti Climatici e Trasporto Aereo - Impatti assicurativi e risk management

Stefano Guazzone*

Gli effetti dei cambiamenti climatici sono sempre più evidenti e sempre più forte è l'impatto del rischio meteo sulle Aziende e sull'economia in generale. Per sua natura, il settore Aviation è particolarmente esposto a tali criticità e necessita quindi di nuovi approcci sia per quanto riguarda la gestione del rischio sia per le potenziali esposizioni assicurative e riassicurative.

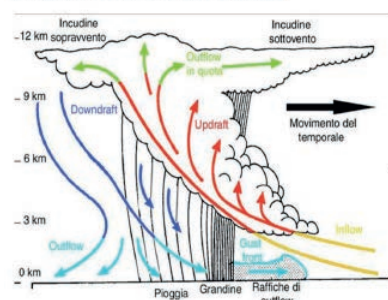
Tra gli episodi di Extreme Weather più ricorrenti in ambito aviation, i fenomeni grandinigeni rivestono un ruolo particolarmente importante. Se è vero, infatti, che la grandine è caratterizzata da fenomeni erratici, molto concentrati nel tempo e nello spazio, tuttavia il riscaldamento globale è causa di un forte aumento della frequenza e dell'intensità (frequency and severity) di questi fenomeni.

Come mostrato dall'immagine che segue, all'aumentare dell'intensità e dell'energia dei flussi di aria discensionali ed ascensionali (rispettivamente Downdraft e Updraft) aumentano proporzionalmente le dimensioni ed il peso del chicco di grandine (vedi foto sulla sinistra).

nei confronti dell'allievo di una scuola di volo-e, in particolare, la questione se l'allievo debba essere considerato 'membro dell'equipaggio' o 'passaggero'- è oggetto di diverse vertenze giudiziali che però non sono ancora giunte al loro epilogo.

Sarà interessante verificare la posizione che adoterà la giurisprudenza sul punto e le relative motivazioni.

GENESI DI UN FENOMENO GRANDINIGENO



Chicchi dopo pochi cicli Downdraft-Updraft



Chicchi dopo ulteriori cicli



Chicchi dopo molti Downdraft-Updraft

Non a caso nella terminologia anglosassone il "chicco" di grandine è definito "hailstone" letteralmente "pietra di grandine", proprio perché in altri contesti geografici i fenomeni grandinigeni violenti ed estremi sono storicamente più frequenti.

Se, quindi, in passato la grandine costituiva un rischio assicurabile soprattutto in ambito agricolo, oramai anche i danni materiali in ambito property e ARD sono sempre più spesso all'attenzione dei liquidatori di Compagnia.

Anche le assicurazioni aeronautiche non possono più prescindere dal tenere in considerazione tali eventi.

I danni al corpo di un aeromobile che sia incorso in un forte evento grandinigeno, possono essere molto rilevanti e portare anche alla dichiarazione di **perdita totale costruttiva** (*Constructive Total Loss*) con conseguente pagamento dell'intero ammontare del valore assicurato previsto dalla polizza corpi.

Senza tener conto del potenziale pericolo per la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio a bordo.

Quanto sopra può avvenire sia in ambito Airlines sia per quanto riguarda la General Aviation: come mostrato nel precedente grafico, il fenomeno grandinigeno può infatti manifestarsi a qualsiasi altitudine e, quindi, a prescindere dalla rotta seguita durante il volo o indipendentemente dal fatto che l'aeromobile sia in fase di volo, decollo/atterraggio, rullaggio o sia in giacenza non attiva a terra.



Austrian plane A320 suffers severe damage to nose and windshield flying through hailstorm. There were 173 passengers and six crew onboard when flight hit turbulence 10/6/2024).



That's a T-1A Jayhawk blemished from a hailstorm that swept through the Laughlin Air Force Base in Texas in 2017. That damage is severe enough to require skin replacement.



Oltre al potenziale impatto che la grandine può avere sulle coperture Corpi Aviation anche in ambito RC Aeronautica il cambiamento climatico ha fatto già registrare sinistri, soprattutto in ambito di RC Aeroportuale e di responsabilità dell'Hangarkeeper.

La velocità di accadimento di un fenomeno grandinigeno può infatti causare l'interruzione improvvisa della movimentazione degli aeromobili, causa impraticabilità delle piste, ma anche danni agli apparecchi non opportunamente protetti in hangar oltre che, in casi estremi, danni alle strutture aeroportuali stesse.



Aeroporto Milano Malpensa -
12 maggio 2019



Marzo 2025

Proprio l'erraticità, la velocità e la violenza di alcuni fenomeni grandinigeni costituiscono un elemento di difficile gestione del rischio, con ricadute spesso rilevanti circa l'attribuzione delle responsabilità per i danni subiti: è infatti in capo al gestore aeroportuale, o al gestore dell'hangar assicurato con specifica polizza di Hangarkeeper Liability, predisporre correttamente e tempestivamente tutte quelle attività volte a garantire la sicurezza e l'incolumità degli aeromobili movimentati sotto la propria responsabilità.

Dalle brevi considerazioni precedenti, appare evidente come l'approccio dell'assicuratore aviation deve evolversi ed aggiornarsi per meglio affrontare le nuove sfide che i cambiamenti climatici in corso ci impongono.

È quindi importante la conoscenza delle caratteristiche e dei possibili danni derivanti da un evento di Extreme Weather quale è un Hail Storm.

Inoltre, rispetto al recente passato, risulta necessaria una più attenta valutazione dei **potenziali aggregati** derivanti da un unico evento, ad esempio i danni a molti aeromobili tutti dislocati in una medesima zona, danni che possono derivare da una singola grandinata estrema.

Anche a livello di **tariffazione del rischio**, l'inserimento di sovrappremi specifici per gli Eventi Catastrofici e la determinazione di eventuali sottolimiti in aggregato per talune categorie di rischio possono risultare necessari per una corretta e più bilanciata gestione delle esposizioni assicurative presenti nei portafogli di rischi aviation.

Nel prossimo articolo saranno presi in esame sia questi temi di natura tecnico-assuntiva sia le caratteristiche di altri fenomeni atmosferici fortemente condizionati dal climate change, fenomeni che sempre più impattano sul trasporto aereo e sui rischi aeronautici nel loro insieme.



Sfide assicurative nel settore energetico ed eolico offshore: un focus su logistica e infrastrutture

Alberto Batini*

Il settore dell'eolico offshore sta vivendo una fase di rapida espansione e innovazione tecnologica, portando con sé nuove sfide e rischi che richiedono soluzioni assicurative sempre più sofisticate. Questo articolo esplora le principali problematiche assicurative che il settore sta affrontando, con un focus particolare sulle tendenze più recenti, sulle prospettive future e sui dati IUMI relativi al settore offshore.

Investimenti e Innovazione nel Settore Eolico Offshore

Gli investimenti nel settore eolico offshore sono in rapida crescita a livello globale. La potenza degli impianti è in costante aumento e le innovazioni tecnologiche si susseguono a ritmo serrato, dai parchi eolici polivalenti alle installazioni galleggianti, dalla connettività di nuova generazione alla manutenzione con i droni. Questa espansione, se da un lato offre enormi opportunità, dall'altro presenta sfide significative per progettisti e assicuratori.

Anthony Vassallo, Global Head of Natural Resources di Allianz Commercial, sottolinea la complessità di questi progetti, evidenziando come le lezioni apprese dalle perdite passate, in particolare quelle relative a danni ai cavi e alle turbine, siano fondamentali per consentire al settore di continuare a crescere in modo sostenibile.

Danni ai Cavi: La Sfida Principale

Uno dei problemi più critici e costosi per il settore dell'eolico offshore riguarda i danni ai cavi. Secondo i dati di Allianz Commercial, nel periodo tra il 2014 e il 2020, il 53% delle richieste di risarcimento nel mercato assicurativo dell'eolico offshore in Germania ed Europa centro-orientale era legato a danni ai cavi. Questo tipo di danno può avere conseguenze devastanti, potenzialmente mettendo fuori servizio un'intera rete di turbine. La gravità di questo problema è ulteriormente evidenziata da un rapporto che indica come circa tre quarti di tutti i sinistri assicurativi per l'eolico offshore siano legati

ai cavidotti, con l'88% di questi riguardanti i cavidotti di esportazione che trasportano l'energia a terra.

La riparazione dei cavidotti danneggiati è estremamente onerosa, non solo per il costo diretto dei cavi, ma anche per la perdita di guadagno dovuta all'interruzione della trasmissione di energia. Secondo la pubblicazione tecnica CIGRE 815, possono essere necessari più di tre mesi per rimettere in funzione un sistema dopo un guasto ai cavidotti.

Per affrontare questa sfida, gli assicuratori stanno ponendo sempre maggiore attenzione alla qualità dei cavi utilizzati, al tipo di imbarcazioni coinvolte nelle operazioni, alla comunicazione tra cliente e appaltatore e alla frequenza con cui gli ingegneri esperti del rischio effettuano visite in loco per supervisionare i lavori.

Guasti alle Turbine: La Seconda Causa di Sinistri

Dopo i danni ai cavi, i guasti alle turbine rappresentano la seconda causa più comune di sinistri nel settore dell'eolico offshore, costituendo il 20% delle richieste di risarcimento. Con l'aumento delle dimensioni e della complessità delle turbine, questo rischio potrebbe diventare ancora più significativo in futuro. Le turbine eoliche offshore sono esposte a condizioni ambientali estreme, con venti forti, onde alte e ambienti corrosivi che mettono a dura prova i materiali e i componenti. Gli assicuratori devono quindi valutare attentamente la resistenza e l'affidabilità delle turbine, considerando fattori come la qualità dei materiali, la progettazione, la manutenzione preventiva e la capacità di resistere a eventi meteorologici estremi.

Un altro problema critico evidenziato dagli esperti del settore è la disponibilità limitata di navi specializzate per l'installazione e la manutenzione delle turbine eoliche offshore. Questa carenza potrebbe rallentare lo sviluppo di nuovi progetti e aumentare i costi operativi.

* LLM- Partner, BTG Legal.



Rischi Logistici e di Trasporto

Il trasporto dei componenti delle turbine eoliche, come pale, torri e nacelle, rappresenta un rischio significativo. Durante il trasporto, questi componenti di grandi dimensioni e di alto valore possono subire danni che possono compromettere la pianificazione e l'ulteriore corso di un progetto se non sono adeguatamente assicurati.

Agli assicuratori si richiede di sviluppare polizze che coprano non solo i rischi durante l'installazione e l'operatività, ma anche durante le fasi di trasporto e movimentazione dei componenti. Questo richiede una comprensione approfondita delle catene logistiche coinvolte e dei rischi specifici associati al trasporto di attrezzature così specializzate.

Rischi di Collisione

Con l'aumento del numero di turbine eoliche offshore, cresce anche il rischio di collisioni con navi ed imbarcazioni. Negli ultimi anni si è registrato un aumento degli incidenti di questo tipo. Sebbene finora questi incidenti abbiano coinvolto principalmente imbarcazioni più piccole, spesso a causa di errori umani, si sono verificati anche episodi che hanno coinvolto navi più grandi. Questa situazione è particolarmente preoccupante considerando che solo nel Mare del Nord si prevede l'installazione di 2.500 turbine eoliche entro il 2030. Gli assicuratori devono quindi considerare attentamente questo rischio crescente, valutando la necessità di coperture specifiche e lavorando con gli operatori per implementare misure di prevenzione efficaci.

Sfide Tecnologiche e Innovazione

Il settore dell'eolico offshore è caratterizzato da una rapida innovazione tecnologica. Mentre questo porta a miglioramenti in termini di efficienza e produttività, presenta anche nuove sfide per gli assicuratori. L'utilizzo di tecnologie prototipiche, ad esempio, può comportare rischi non completamente compresi o quantificati. Le turbine eoliche stanno diventando sempre più grandi e potenti, con conseguente aumento dei costi di sostituzione in caso di guasto. Inoltre, i parchi eolici si stanno spostando in acque più profonde e in ambienti marini più difficili, dove sono più esposti a condizioni meteorologiche estreme.

Gli assicuratori hanno quindi l'onere di rimanere al passo con questi sviluppi tecnologici, adattando costantemente i loro modelli di rischio e le loro offerte di copertura. Ciò richiede una stretta collaborazione con esperti del settore e un monitoraggio continuo delle tendenze

tecnologiche.

Con l'espansione dell'eolico offshore, cresce anche l'attenzione sui potenziali impatti ambientali di queste installazioni. Le preoccupazioni riguardano l'impatto sui fondali marini, sugli ambienti costieri e sulla fauna marina, in particolare sui mammiferi marini come balene e delfini. Gli assicuratori devono quindi considerare anche i rischi di responsabilità ambientale associati a questi progetti. Ciò include la copertura per potenziali danni all'ambiente marino, ma anche per le possibili interruzioni dei lavori dovute a preoccupazioni ambientali o a misure di mitigazione richieste dalle autorità.

Il settore dell'eolico offshore deve affrontare inoltre significative pressioni economiche. I costi di sviluppo e installazione rimangono elevati, e c'è una costante pressione per ridurre il costo dell'energia prodotta. Questo può portare a compromessi in termini di qualità dei materiali o di misure di sicurezza, aumentando potenzialmente i rischi.

Gli assicuratori sono concentrati pertanto nel riuscire a bilanciare attentamente la necessità di offrire coperture competitive con la necessità di mantenere una sottoscrizione prudente. Ciò richiede una comprensione approfondita non solo dei rischi tecnici, ma anche delle dinamiche economiche del settore.

Eolico Offshore Galleggiante: Una Nuova Frontiera

Una delle innovazioni più promettenti nel settore è l'eolico offshore galleggiante (Floating Offshore Wind, FOW), che sta vivendo una fase di crescita esponenziale. Questa tecnologia permette l'installazione di turbine in acque più profonde, aprendo nuove aree per lo sfruttamento dell'energia eolica. Tuttavia, l'eolico offshore galleggiante presenta anche nuove sfide assicurative. Le strutture galleggianti sono soggette a forze e movimenti diversi rispetto alle turbine fisse, e il loro comportamento a lungo termine in condizioni di mare aperto è ancora in fase di studio. Gli assicuratori devono quindi sviluppare nuovi modelli di rischio e approcci di sottoscrizione specifici per questa tecnologia emergente.

Sfide nella Trasmissione dell'Energia

Un aspetto critico dell'eolico offshore è la trasmissione dell'energia prodotta verso la terraferma. I sistemi di protezione dei cavi (Cable Protection Systems, CPS) nel settore offshore continuano a rappresentare una sfida significativa per il settore assicurativo.



Ad esempio, Orsted ha recentemente dovuto affrontare problemi con i CPS, riducendo il costo stimato per ripristinare l'integrità dei cavi inter-array da 3 miliardi di DKK a 1,3 miliardi di DKK (circa 175 milioni di Euro). Questo dimostra la complessità e l'entità dei rischi associati ai sistemi di trasmissione dell'energia. Gli assicuratori devono quindi prestare particolare attenzione a questi aspetti, considerando non solo i rischi di danni fisici ai cavi e ai sistemi di protezione, ma anche le potenziali perdite di ricavi dovute a interruzioni nella trasmissione dell'energia. La manutenzione delle turbine eoliche offshore presenta sfide uniche. L'accesso alle turbine può essere difficile e costoso, soprattutto in condizioni meteorologiche avverse. Inoltre, la carenza di personale qualificato e di navi specializzate per la manutenzione può portare a ritardi e aumenti dei costi operativi.

Le coperture assicurative prendono pertanto in considerazione attentamente i rischi associati alle operazioni di manutenzione, inclusi i potenziali danni alle turbine durante gli interventi, i rischi per il personale e le perdite di produzione dovute a fermi prolungati.

Rischi Cyber e Digitalizzazione

Con l'aumento della digitalizzazione e dell'automazione nel settore dell'eolico offshore, cresce anche l'esposizione ai rischi cyber. Le turbine moderne sono dotate di sistemi di controllo sofisticati e sono spesso connesse a reti per il monitoraggio e la gestione remota. Questo aumenta il rischio di attacchi informatici che potrebbero compromettere il funzionamento delle turbine o addirittura causare danni fisici. Gli assicuratori devono quindi sviluppare coperture specifiche per i rischi cyber nel settore dell'eolico offshore, considerando sia i danni diretti che le potenziali perdite di produzione.

Sfide Legate ai Cambiamenti Climatici

I cambiamenti climatici rappresentano una sfida significativa per il settore dell'eolico offshore. L'aumento della frequenza e dell'intensità degli eventi meteorologici estremi può mettere a dura prova le turbine e le infrastrutture associate. Gli assicuratori devono quindi adattare i loro modelli di rischio per tenere conto di questi cambiamenti, considerando scenari di lungo termine e potenziali aumenti nella frequenza e severità dei sinistri legati a eventi meteorologici estremi.

Analisi IUMI e Tendenze del Mercato Assicurativo Offshore

Nonostante le numerose sfide, il mercato assicurativo per l'eolico offshore sembra mantenere una certa redditività. Secondo alcune stime, gli assicuratori hanno registrato dei combined ratio tra l'80 e il 100%, indicando un equilibrio tra premi raccolti e sinistri pagati.

I dati IUMI (International Union of Marine Insurance) confermano una crescita nel settore dell'assicurazione energetica offshore. Nel 2023, i premi globali hanno raggiunto i 4,6 miliardi di dollari, con un aumento del 4,6% rispetto all'anno precedente. Questo incremento riflette la ripresa dei prezzi del petrolio e il conseguente aumento delle attività offshore.

Tuttavia, con l'espansione del settore e l'emergere di nuovi rischi, gli assicuratori dovranno continuare ad adattarsi e innovare. Ciò potrebbe includere lo sviluppo di nuovi prodotti assicurativi, l'utilizzo di tecnologie avanzate per la valutazione e il monitoraggio dei rischi, e una maggiore collaborazione con gli operatori del settore per implementare misure di mitigazione efficaci.

Conclusioni

Il settore dell'eolico offshore sta vivendo una fase di rapida crescita e trasformazione, portando con sé una serie di sfide assicurative complesse e in evoluzione. Dai danni ai cavi e alle turbine, ai rischi di collisione e ambientali, fino alle sfide tecnologiche e operative, gli assicuratori devono affrontare un panorama di rischi diversificato e in continuo cambiamento.

Per rispondere efficacemente a queste sfide, sarà fondamentale una stretta collaborazione tra assicuratori, operatori del settore ed esperti tecnici. Solo attraverso una comprensione approfondita dei rischi e un approccio proattivo alla loro gestione sarà possibile sviluppare soluzioni assicurative che supportino la crescita sostenibile del settore dell'eolico offshore.

Mentre il settore continua a evolversi, gli assicuratori dovranno rimanere agili e innovativi, adattando costantemente le loro offerte per rispondere alle nuove sfide e opportunità. Con il giusto approccio, il settore assicurativo può giocare un ruolo cruciale nel facilitare la transizione verso un futuro energetico più sostenibile, supportando lo sviluppo dell'eolico offshore come fonte chiave di energia rinnovabile.



I principali prodotti assicurativi nel settore energetico

Luca Cristini*, Laura Opilio**

Le polizze assicurative nel settore energetico rappresentano strumenti di cruciale rilevanza per la gestione dei rischi associati alle attività di produzione, distribuzione e consumo di energia.

In termini generali, queste polizze offrono una protezione alle aziende e agli investitori contro gli imprevisti che potrebbero causare danni economici o interruzioni operative degli impianti. In questo senso, molteplici sono i prodotti assicurativi che possono interessare il settore.

In un settore strategico e complesso quale quello dell'energia, le polizze assicurative rivestono un ruolo fondamentale per garantire la continuità operativa, la stabilità finanziaria e la sostenibilità a lungo termine degli impianti.

La gamma di coperture offerte comprende soluzioni per la prevenzione e la gestione di danni fisici, interruzioni di attività, nonché per la chiusura e il ripristino ambientale. In questo contesto, si collocano prodotti anche molto innovativi, quali le c.d. polizze *index-based*, che demandano a sistemi statisticamente affidabili, la rilevazione di indici al cui verificarsi potrà trovare attivazione la polizza, con evidente beneficio di costi per tutte le parti coinvolte.

In altri termini, nel panorama attuale, caratterizzato da un'attenzione crescente nei confronti della sostenibilità e della sicurezza, la disponibilità di coperture assicurative appropriate non rappresenta solamente una scelta prudente, ma si pone come un elemento fondamentale per la gestione del rischio nel settore energetico.

Per semplicità, come si vedrà a breve, è utile suddividere queste tipologie di prodotti in base alla relativa fase (costruzione, avviamento, piena operatività o dismissione) dell'impianto per il quale viene sottoscritto il singolo prodotto.

Senza pretese di esaustività, di seguito vengono individuati alcune tra le principali coperture assicurative in ambito *energy*.

Property Insurance (Assicurazione sull'Immobile)

La polizza copre i danni materiali subiti da impianti di produzione energetica, quali centrali elettriche, parchi eolici, impianti fotovoltaici, raffinerie, e altri siti affini.

La polizza può includere la protezione contro incendi, esplosioni, eventi atmosferici, atti vandalici e terremoti. Quanto precede è di particolare interesse, atteso che, a far data dal 31 marzo 2025, entrerà in vigore l'obbligo assicurativo, di cui all'art. 1, commi 101 e ss., della c.d. Legge di Bilancio 2024 (legge 30 dicembre 2023, n. 213), per i danni che si verificano su terreni e fabbricati, impianti e macchinari, attrezzature industriali e commerciali a causa di sisma, frana, alluvione, inondazione ed esondazione (c.d. eventi catastrofici). L'obbligo che precede interesserà le imprese con sede legale in Italia e quelle aventi sede legale all'estero con una stabile organizzazione in Italia, ivi incluse quindi quelle operanti nel settore energetico, relativamente ai danni diretti subiti a seguito di eventi catastrofici.

Construction All Risks (CAR) & Erection All Risks (EAR)

Le polizze in esame si applicano specificatamente alla fase di realizzazione degli impianti energetici. Queste coperture assicurative proteggono dai danni materiali e dai rischi di responsabilità civile che possono verificarsi durante la fase di costruzione e/o montaggio degli impianti (fino all'ultimazione dei lavori) per poi estendere il perimetro di protezione anche nella fase di manutenzione degli stessi.

* Associate CMS Adonnino Ascoli & Cavasola Scamoni.

** Lawyer Partner



La polizza CAR (Constructor's All Risks) fornisce infatti una protezione assicurativa contro i rischi associati alla costruzione, ristrutturazione o ampliamento di edifici, coprendo il periodo che va dal momento in cui il materiale edile viene scaricato in cantiere fino al collaudo finale. Essa rappresenta quindi una protezione per il committente, il general contractor e le imprese edili per i danni che potrebbero verificarsi durante le attività volte al completamento dell'opera, ma comunque collegati alla sua realizzazione.

La polizza EAR (*Erection All Risks*) offre invece una protezione per gli impianti e le macchine industriali durante le fasi di montaggio, installazione e avviamento dei macchinari, al fine di prevenire potenziali danni causati da rischi specifici in tali contesti.

Business Interruption Insurance (Assicurazione per interruzione dell'attività)

Anche questa copertura si applica alla fase di esercizio dell'impianto e fornisce una protezione finanziaria per le perdite economiche derivanti dall'interruzione dell'attività produttiva che può derivare da un sinistro. In sostanza, questa soluzione assicurativa fornisce alle imprese la protezione necessaria contro le possibili perdite economiche derivanti dall'interruzione o dalla riduzione della produzione di energia a seguito di un evento potenzialmente dannoso; di fatto, quindi, la polizza mira a coprire le perdite di ricavo (mancato guadagno) e i costi operativi (es. stipendi, costi di finanziamento, canoni di locazione) sostenuti durante i periodi di inattività dell'impianto.

Decommissioning Insurance (Polizza per dismissione e rimessione in pristino dell'area)

Le polizze per dismissione e ripristino delle aree interessate dall'operatività degli impianti rivestono un ruolo cruciale per garantire un'uscita sostenibile e responsabile dal ciclo vitale di un impianto energetico. Tali polizze, pertanto, caratterizzano la fase **post-operativa** dell'impianto stesso.

Questa polizza si rivela fondamentale per la tutela delle aziende dalle conseguenze economiche derivanti da

contaminazioni, sversamenti di sostanze pericolose e/o obblighi di bonifica imposti dalle autorità. Il prodotto assicurativo copre infatti i costi di demolizione, rimozione e ripristino di un impianto energetico a fine vita operativa. Questa copertura è particolarmente rilevante per impianti che comportano rischi di contaminazione e richiedono bonifiche ambientali complesse. Generalmente, questi prodotti possono presentare caratteristiche specifiche, spesso imposte dagli stessi enti che, a livello locale, autorizzano l'avvio dei relativi impianti.

Parametric Insurance (Assicurazione parametrica o index-based)

Il prodotto assicurativo in questione rappresenta un esempio di innovazione nel settore energetico, anche qui per quanto riguarda la fase di esercizio degli impianti. Tale assicurazione si basa su parametri prestabiliti, quali, ad esempio, il vento insufficiente per gli impianti eolici o la scarsa radiazione solare per il fotovoltaico. In sintesi, tale polizza copre il rischio di eventi climatici o ambientali che possono determinare una riduzione della produzione di energia dell'impianto assicurato.

Simile copertura assicurativa stabilisce, in caso di sinistro, un risarcimento predeterminato. La sua attivazione è automatica e si verifica quando un indice (o parametro) esterno e oggettivo supera una soglia (*trigger*) prestabilita.

La peculiarità delle coperture in esame risiede, come anticipato, nella diversa strutturazione del processo di accertamento del danno e di determinazione e liquidazione dell'indennizzo. Questo implica non solo la definizione *a priori*, nel contratto di assicurazione, del valore delle conseguenze dannose, ma anche, e soprattutto, l'istituzione di una regola (parametrica, appunto) che, al verificarsi di determinati indicatori, riconosca un sinistro avvenuto. Tali indicatori, sia di natura naturale che artificiale, devono essere qualitativamente e quantitativamente misurabili in modo oggettivo e preventivamente definiti nel contratto di assicurazione.

In questo contesto, le polizze assicurative parametriche sono divenute una componente sempre più comune anche nel panorama assicurativo italiano, principalmente con l'obiettivo di mitigare l'impatto di eventi meteorologici avversi o di altri agenti esterni con possibili



conseguenze catastrofiche. Anche l'IVASS ha affermato che l'assicurazione parametrica può offrire benefici sia per la compagnia assicurativa che per l'assicurato, tra cui una riduzione dei costi di gestione e una più rapida liquidazione dei danni. La stessa Autorità di vigilanza, inoltre, ha evidenziato che, in virtù del fatto che le polizze parametriche si fondano su dati oggettivi forniti da terzi (ad esempio, l'INGV per i terremoti o l'ENEA per il clima), non dovrebbero sussistere rischi di controversie o richieste fraudolente.

In questi casi, ove si verifichi un evento definito e la soglia dell'indice (*trigger*) sia soddisfatta, la polizza viene attivata e viene effettuato (entro pochi giorni dall'evento) un pagamento concordato ex ante tra le parti. Il requisito fondamentale, quindi, è sempre quello di avere un fattore scatenante fortuito, modellabile e correlato all'esposizione finanziaria dell'assicurato. Nel settore energetico, ad esempio, tali fattori (che rappresentano il trigger di riferimento) possono risiedere nella velocità del vento o nell'irradiazione solare. Ove tali indici dovessero risultare inferiori alla soglia necessaria per la produzione di energia, la polizza potrà essere attivata.

Nonostante quanto precede, in Italia non è prevista una regolamentazione specifica per queste tipologie di prodotti, che devono quindi rispettare le disposizioni generali del Codice delle Assicurazioni (D. Lgs. 209/2005) e la normativa di settore IVASS.

In conclusione, le polizze parametriche (o *index-based*) rappresentano quella che può essere definita la più innovativa forma di assicurazione nel settore energetico. È stato stimato, invero, che il mercato globale delle assicurazioni parametriche abbia raccolto negli ultimi anni circa un miliardo di dollari di premi, con limiti che variano da un minimo di 1-10 milioni (per le polizze sottoscritte da società/gruppi societari) sino ad un massimo di 630 milioni (ad esempio, nel caso della polizza sottoscritta dal Governo del Cile a copertura del terremoto del 2023). Inoltre, è stato osservato che il settore sta attraversando una fase di crescita significativa, con una previsione di aumento della valutazione degli assicuratori operanti in questo segmento del 9,9% tra il 2022 e il 2031.





Le nuove sanzioni amministrative e penali alla luce della riforma doganale

Valeria Baldi*, Lucilla Raffetto**

Premessa

Lo scorso 4 ottobre è entrato in vigore il d.lgs. 141 del 2024, recante le “Disposizioni nazionali complementari al codice doganale dell’Unione”, che ha abrogato e integralmente sostituito il previgente d.p.r. 43 del 1973, ossia il Testo Unico delle Leggi doganali (Tuld).

Il provvedimento è stato approvato dal Consiglio dei Ministri a seguito della legge di delega fiscale 9 agosto 2023, n. 111, con cui il Governo è stato incaricato di adottare, entro il 31 dicembre 2025, decreti legislativi finalizzati alla revisione del sistema tributario, doganale e accise.

La riscrittura della disciplina doganale nazionale, in particolare, si è resa necessaria al fine di adottare un corpus di norme più moderno e allineato ai principi unionali; le nuove Disposizioni nazionali constano ora di soli 122 articoli, in luogo dei precedenti 352 articoli previsti dal Tuld, e sono maggiormente ispirate ai criteri di proporzionalità e chiarezza.

In tal senso, tra le principali modifiche introdotte dalla novella legislativa si segnala il superamento dell’istituto - ormai obsoleto - della controversia doganale, sostituito dal diritto di difesa anticipato in fase di accertamento e al contraddittorio endo-procedimentale, di cui all’art. 34 delle DNC.

Nel caso in cui, in sede di controllo della dichiarazione e delle merci soggette a verifica, l’Agenzia delle dogane decida di procedere alle analisi chimiche di laboratorio al fine di individuare la classificazione doganale, tale norma prevede, in particolare, che il dichiarante possa chiedere, nei 10 giorni successivi, la ripetizione delle analisi, il cui esito gli deve essere sempre notificato.

In un’ottica di maggiore garanzia per il contribuente, è stabilito che il pvc redatto dall’Ufficio a seguito di verifiche debba contenere informazioni sulle attività che verranno poste in essere, nonché essere adeguatamente motivato, con l’indicazione dei presupposti di fatto e delle ragioni giuridiche su cui si fonda.

Se, da un lato, deve accogliersi con favore lo sforzo di razionalizzare, riordinare e ricondurre alla matrice

unionale una normativa ormai farraginoso e obsoleta, dall’altro, non possono non ravvisarsi alcune gravi criticità, che pongono la nuova disciplina in contrasto con i principi unionali cui la stessa dovrebbe ispirarsi e rispetto alle quali gli operatori del settore hanno già richiesto (e in parte ottenuto) un intervento del legislatore. E invero, all’art. 27 delle DNC, il legislatore ha ricompreso, tra i diritti doganali, anche l’Iva all’importazione, in contrasto con la giurisprudenza ormai granitica della Corte di Giustizia dell’UE e della Corte di Cassazione.

L’Iva, invece, non costituisce un diritto di confine nei casi di: a) immissione in libera pratica di merci senza assolvimento dell’imposta sul valore aggiunto per successiva immissione in consumo in altro Stato membro dell’Unione europea (c.d. regime 42); b) immissione in libera pratica di merci senza assolvimento dell’imposta sul valore aggiunto e vincolo a un regime di deposito diverso dal deposito doganale. Tale norma, che modifica la natura dell’Iva all’importazione a seconda della tipologia di operazione che viene effettuata dall’operatore economico, si pone in forte contrasto con i principi espressi dalla Corte di Giustizia dell’UE, la quale ha chiaramente distinto - sotto il profilo sostanziale - i dazi all’importazione dall’Iva, ma anche con la delega al Governo per la riforma fiscale, che prescriveva di procedere al riassetto del quadro normativo in materia doganale in conformità al diritto europeo.

Le nuove sanzioni doganali

Tra le principali novità si segnala la radicale modifica dell’impianto sanzionatorio doganale, con l’introduzione di una netta linea di demarcazione tra sanzioni amministrative e penali, che impone agli operatori economici di adottare presidi e procedure ad hoc, al fine di evitare il rischio di incorrere in contestazioni doganali.

E invero, nel caso in cui l’ammontare dei diritti di confine dovuti, distintamente considerati (es. dazio o Iva all’importazione), superi i 10.000 euro o, in presenza delle circostanze aggravanti del contrabbando (es. reato di falso), anche per importi inferiori, può configurarsi un’ipotesi di reato.

* Customs lawyer LCA Studio Legale

** Trainee Lawyer - Tax and Customs - LCA Studio Legale



La nuova disciplina sanzionatoria, infatti, ruota attorno alla fattispecie del contrabbando, che si configura nelle ipotesi di omessa dichiarazione ex art. 78 DNC (meno frequente) ovvero di errore dichiarativo ex art. 79 DNC, salvo il caso in cui la contestazione penale sia derubricata a illecito amministrativo.

In particolare, ai sensi dell'art. 79 DNC, il contrabbando per infedele dichiarazione si realizza quando, nonostante la parte abbia presentato la dichiarazione doganale, la stessa presenta una non corretta indicazione, dolosamente voluta, di qualità, quantità, origine e valore delle merci, nonché di ogni altro elemento occorrente per l'applicazione della tariffa e per la liquidazione dei diritti dovuti.

Al riguardo, con la circolare 28 ottobre 2024, n. 22, l'Agenzia delle dogane ha fornito importanti chiarimenti, precisando che tale violazione si può verificare: i) in presenza di errori relativi agli elementi dell'obbligazione doganale (es. classificazione, valore e origine); ii) in caso di inesatta liquidazione dei diritti, per esempio, con individuazione di un'aliquota non conforme del dazio doganale o dell'Iva.

Qualora, invece, i diritti di confine accertati, separatamente considerati, risultassero inferiori a 10.000 euro e non ricorressero le circostanze aggravanti, trova applicazione la sanzione amministrativa dal 100% al 200% delle maggiori somme pretese (art. 96, co. 1, DNC).

Secondo quanto chiarito dal richiamato documento di prassi, inoltre, in caso di dichiarazioni con più articoli (c.d. singoli), l'Ufficio è tenuto a verificare se il valore complessivo dei diritti di confine dovuti a seguito dell'accertamento superi o meno il valore complessivo dei diritti dichiarati e liquidati dalla parte, considerando tutti i singoli che hanno subito una variazione a seguito del controllo. Se i diritti complessivamente dovuti sono pari o inferiori a quelli dichiarati, la sanzione è irrogata una sola volta, nella misura da 150 euro a 1.000 euro (art. 96, co. 4, DNC). Al contrario, se vi fosse una differenza positiva, occorrerebbe fare riferimento ai saldi di ciascun diritto di confine distintamente considerati.

Infine, nel rispetto del principio unionale di proporzionalità, se dal calcolo dei diritti di confine distintamente considerati si determinino saldi sia positivi che negativi, ai fini del calcolo delle somme dovute, i saldi negativi devono essere sottratti ai saldi positivi.

Volendo esemplificare, se l'operatore ha dichiarato dazi per 20.000 euro e Iva per 60.000 euro, per complessivi

80.000 euro, e la differenza totale accertata tra dazi e Iva è pari a 81.000 euro, saranno dovuti diritti di confine per un importo pari a 1.000 euro, con conseguente applicazione della sanzione amministrativa ex art. 96 DNC; se, invece, dal calcolo risultasse una differenza superiore a 10.000 euro, troverà applicazione la sanzione penale di cui all'art. 79 DNC.

Un'ulteriore precisazione di particolare interesse attiene alla facoltà prevista dall'art. 112 DNC di estinguere il reato di contrabbando semplice, punito con la sola multa. Al riguardo, l'Agenzia delle dogane ha precisato che tale possibilità è ammessa a condizione che il reato non sia aggravato ai sensi dell'art. 88 DNC, in quanto commesso con specifiche modalità o perché i diritti evasi superino determinate soglie (50.000 euro o 100.000 euro).

In tal caso, l'operatore può estinguere il reato versando, anche in pendenza del procedimento penale, l'importo del tributo dovuto e di una somma determinata dall'Ufficio in misura non inferiore al 100% (e comunque non superiore al 200%) dei diritti previsti per la violazione commessa. Ciononostante, l'Ufficio potrebbe comunque procedere alla confisca delle merci eventualmente già oggetto di sequestro; per tale motivo, in caso di estinzione ex art. 112 DNC, si rendono applicabili le esimenti di cui all'art. 96, co. 9, DNC (es. le differenze in più o in meno nella quantità o nel valore non superano il 5% per ciascun singolo dichiarato).

Da ultimo, si rileva che l'art. 96, co. 1, DNC, il quale ha introdotto un regime sanzionatorio più favorevole rispetto al previgente art. 303, co. 3, Tuld, si applica soltanto alle violazioni commesse dopo il 4 ottobre 2024. Sul punto, infatti, con la recentissima circolare 7 marzo 2025, n. 3, l'Agenzia delle dogane ha escluso, in deroga al principio del *favor rei*, la retroattività delle nuove sanzioni doganali più favorevoli.

Alla luce della rinnovata disciplina sanzionatoria, dell'equiparazione dell'Iva all'importazione ai diritti di confine e all'introduzione della soglia estremamente bassa di 10.000 euro, si rende indispensabile aggiornare o implementare, ove già adottato, il modello organizzativo ex d.lgs. 231/2001 con la parte speciale relativa al protocollo sui reati di contrabbando, di cui all'art. 25-sex-decies.



Appalti e subappalti nei trasporti e nella logistica: IVA versata dal committente, tra obblighi e opportunità

Marco Menozzi*

Introduzione e ratio della disciplina

La Legge di bilancio 2025 (L. 30 dicembre 2024, n. 207) ha introdotto, all'interno dell'art. 17-bis, comma 6, del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 (c.d. "D.P.R. IVA"), la lett. a-quinquies), che istituisce una specifica disciplina IVA per le prestazioni di servizi dipendenti da appalti e subappalti, caratterizzati da un prevalente uso di manodopera, rese nei confronti delle imprese che trasportano merci e di quelle che rendono servizi di logistica¹.

La novella normativa prevede un meccanismo transitorio che pone l'onere di assolvimento dell'IVA in capo al committente, in via opzionale, mediante il meccanismo del c.d. "reverse charge".

La ratio della disciplina in commento risiede nella volontà di invertire l'onere di applicazione dell'imposta sul committente, impedendo così la possibilità che l'appaltatore o il subappaltatore incassino l'IVA addebitata e poi non ne omettano il versamento all'Erario.

Ambito temporale di applicazione

Poiché la modifica normativa in commento è relativa a un tributo armonizzato, la sua efficacia è subordinata al rilascio di un'apposita autorizzazione da parte del Consiglio dell'Unione Europea che - ai sensi dell'art. 395 della Direttiva IVA n. 2006/112/CE del Consiglio - estenda l'applicazione dell'inversione contabile a una fattispecie non espressamente prevista dagli artt. 199 e 199-bis) della citata Direttiva.

Si segnala che, con la Comunicazione COM (2020) 243 del 22 giugno 2020, la Commissione Europea ha già espresso parere negativo sulla conformità a Direttiva della (analoga) disciplina recata dall'art. 4, comma 3, del D.L. 26 ottobre 2019, n. 124, a mezzo del quale il Legislatore aveva previsto l'estensione del reverse charge, a livello interno, alle prestazioni di servizi, mediante appalti e subappalti, caratterizzati dal prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi del committente.

Tuttavia, ancorché la nuova norma mantenga un'impostazione generale simile alla precedente, chi scrive ritiene che l'ambito applicativo della nuova disciplina debba considerarsi più circoscritto. In particolare, il nuovo reverse charge si applica esclusivamente ai destinatari dei servizi che operano nel settore del trasporto, della movimentazione delle merci o della logistica.

Ambito soggettivo e oggettivo di applicazione e cause di esclusione

La novella normativa si applica alle prestazioni di servizi realizzate mediante contratti di appalto, subappalto, affidamento a soggetti consorziati o ai rapporti negoziali comunque denominati che, congiuntamente:

- sono rese nei confronti di imprese che svolgono attività di trasporto e movimentazione di merci e prestazione di servizi di logistica, e

* Responsabile del dipartimento fiscale presso Effeffe & Partners Studio Legale.

¹ In particolare, l'art. 1, comma 59 della citata Legge dispone che "In attesa della piena operatività delle disposizioni di cui alla lettera a-quinquies) del sesto comma dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come sostituita dal comma 57 del presente articolo, per le prestazioni di servizi ivi previste, rese nei confronti di imprese che svolgono attività di trasporto e movimentazione di merci e prestazione di servizi di logistica, il prestatore e il committente possono optare affinché il pagamento dell'imposta sul valore aggiunto sulle prestazioni rese sia effettuato dal committente in nome e per conto del prestatore, che è solidalmente responsabile dell'imposta dovuta. Nel caso di cui al primo periodo, la fattura è emessa ai sensi dell'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972 dal prestatore e l'imposta è versata dal committente ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza possibilità di compensazione, entro il termine di cui all'articolo 18 del medesimo decreto legislativo, riferito al mese successivo alla data di emissione della fattura da parte del prestatore".



- sono caratterizzate da:
 - prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente;
 - uso di beni strumentali di proprietà del committente o ad esso riconducibili in qualunque forma.

L'applicazione della disciplina, dunque, è preclusa laddove il prestatore di servizi sia dotato di una propria effettiva organizzazione imprenditoriale, in termini di mezzi umani e tecnici, e utilizzi beni strumentali di sua proprietà o di terzi non correlati al committente.

Sono escluse dall'ambito di applicazione della disposizione in commento, inoltre, le prestazioni di servizi per le quali si applica già il reverse charge ai sensi dell'art. 17 comma 6 lett. a), a-bis), a-ter) e a-quater) del D.P.R. IVA. In particolare, rimane in vigore il meccanismo dell'inversione contabile per le prestazioni dipendenti da appalto e subappalto nel settore dell'edilizia. Sono, altresì, escluse le operazioni nei confronti delle pubbliche amministrazioni e degli altri enti e società per le quali si applica lo *split payment* a norma dell'art. 17-ter) del D.P.R. IVA.

Modalità operative

In attesa dell'emanazione di un provvedimento attuativo da parte dell'Agenzia delle Entrate, l'analisi delle disposizioni in commento consente già di individuare le principali modalità operative della normativa in esame. In particolare:

- l'imposta sarà versata, su base opzionale, dal committente, in nome e per conto del prestatore;
- l'esercizio dell'opzione rappresenta una facoltà, esercitata congiuntamente dal committente e dal prestatore, e ha efficacia triennale;
- l'opzione dovrà essere comunicata dal committente all'Agenzia delle Entrate mediante un apposito Modello approvato con Provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate. L'efficacia triennale dell'opzione decorrerà dalla data di trasmissione del citato Modello;
- la fattura sarà emessa dal prestatore in via ordinaria, ai sensi dell'art. 21 del D.P.R. IVA;
- il versamento dell'IVA sarà effettuato dal committente mediante Modello F24, entro il giorno 16 del mese successivo alla data di emissione della fattura, senza possibilità di compensazione c.d. "orizzontale" con altri crediti fiscali o contributivi ex art. 17 comma 1 del D.Lgs. 9 luglio 1997, n. 241.
- il prestatore sarà responsabile solidale per l'IVA dovuta dal committente.





La riforma normativa del security manager aeroportuale

Doriano Ricciutelli*

Nell'ottica di potenziare le capacità professionali del Security Manager aeroportuale (SM), ottimizzandone l'autonomia decisionale e finanziaria, il 23 gennaio 2025, l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha pubblicato il regolamento concernente la figura del "Responsabile della Sicurezza del Gestore Aeroportuale e del Vettore Aereo", che introduce apprezzabili novità rispetto alle precedenti disposizioni sull'argomento da parte del citato ente, peraltro emanate con l'abrogata circolare sec 08A del 27 gennaio 2022.

Orbene, nell'attenzione alle modifiche salienti apportate dalla novella dell'ENAC, sembra opportuno preliminarmente osservare in particolare che, alla luce delle esigenze sempre più accresciute nell'aviazione civile, si ridefinisce l'alveo delle competenze del SM, le quali non restano circoscritte - come sinora - nel perimetro normativo del programma nazionale di sicurezza (PNS), bensì vengono ad espandersi sul terreno del management e dell'organizzazione aziendale nel cui comparto lo stesso soggetto aeroportuale è "individuato".

A conforto di tale posizione il SM viene dunque provvisto di poteri di spesa e di intervento grazie anche alla disponibilità di un budget annuale "proporzionato al volume delle dotazioni" e degli apparati di security presenti in aeroporto, utilizzabile, oltretutto, per garantire adeguati livelli di security e far fronte alle criticità che possono compromettere la sicurezza.

Infatti, si rileva un evidente rafforzamento dei requisiti necessari al SM per l'espletamento delle sue funzioni e, segnatamente, l'innalzamento da tre a cinque anni (ad esclusione per coloro che abbiano conseguito una laurea) del bagaglio di esperienze lavorative nel settore tecnico operativo di security nel trasporto aereo e, fermi restando i titoli formativi e culturali già richiesti dalla citata circolare, la previsione della frequenza - facoltativa - di un corso di Security Management System (SeMS),

erogato da organizzazioni nazionali o internazionali.

Nel novero degli obblighi che il SM dovrà assolvere, l'articolato include quindi l'acquisizione delle metodologie di "quality management e control", da applicarsi nel settore della security, non disgiunta dalla prova di capacità nel "problem solving" e nello "sviluppo della security culture", aspetti palesemente del tutto inediti se confrontati con l'antecedente disciplina e che dovranno, beninteso, essere anche ricompresi nel programma di sicurezza dell'aeroporto.

Con riferimento alle responsabilità inerenti alla effettuazione dei controlli di qualità, al di là dell'obiettivo oramai consolidato di verificare il rispetto della legislazione vigente e il soddisfacimento degli standard di sicurezza, si impone al SM di perseguire, come assoluto *quid novitatis*, il "continuo miglioramento delle performance di security attraverso determinazione e implementazione delle azioni correttive" e derivanti dalle analisi condotte sulle carenze identificate.

Si ritiene, inoltre, degno di menzione il fatto che, nel quadro dei diversi compiti assegnati dal neo regolamento, il SM non si debba limitare a una mera collaborazione con la direzione aeroportuale, con le forze di polizia, con gli istituti di vigilanza e gli altri "uffici pubblici interconnessi con l'attività aziendale e la security nazionale o locale" ma, stante la sua nuova veste e l'indubbia centralità nel contesto aeroportuale, sia invece chiamato concretamente all'oneroso impegno di "fornire supporto" a tali soggetti.

Quale punto di riferimento per l'intera organizzazione della sicurezza privata in aeroporto, è stato altresì significativamente posto in capo al SM un obbligo aggiuntivo ai precedenti, vale a dire, quello di segnalare alla Direzione territoriale dell'ENAC le eventuali, riscontrate infrazioni alla normativa di security per le azioni da intraprendere nell'occorrenza.

* Docente a contratto Università degli Studi di Roma



Sulla base della nuova normativa riguardante la protezione cyber (i.e. regolamento di esecuzione UE 1583/2019, direttiva UE 2555/2023 e decreto legislativo 138/2024), il SM avrà poi l'ulteriore onere di individuare, di concerto con i dipartimenti aziendali ITC ed i responsabili della network information security (NIS), *“ove individuati, le misure di prevenzione dagli attacchi cibernetici in ambito aeroportuale”*.

A fronte di una siffatta, ampliata sfera di incombenze, si stabilisce che il gestore, negli aeroporti con traffico annuo superiore a cinque milioni di passeggeri, deve dotare il SM di una struttura organizzativa e di risorse umane (uno o più deputy) tali da garantire la continuità operativa nella security.

Mentre per violazioni di lieve entità possono essere comminate sanzioni pecuniarie al gestore e al vettore, nei confronti del SM, in caso di accertamento di mancata conformità, inadempimenti e altre mancanze, è prescritta una serie di progressivi provvedimenti disciplinari che contemplano l'irrogazione della sanzione della sospensione - anche immediata ove fossero presenti indifferibili ragioni di tutela della sicurezza e dell'operatività aeroportuale- fino della revoca nella circostanza di comprovate serie negligenze.

In conclusione, valutando qui nell'insieme l'iniziativa sul restyling dell'impianto regolamentare riguardante le prerogative ed il rinnovato ruolo del SM, percepiamo come sarebbe stato auspicabile dedicare almeno un accenno al tema delle coperture assicurative (analogamente a quanto praticato dall'ENAC per gli operatori dei velivoli senza pilota UAS e dei mezzi a decollo e atterraggio verticale VTOL), tenuto in debito conto della innegabile esposizione a diverse tipologie di rischio connesso a potenziali inadempimenti causate da fatti colposi, da errori o omissioni, commessi verso terzi nell'esercizio della delicata attività professionale.





La nuova figura dell'Arbitro assicurativo e le controversie rientranti dell'ambito di competenze

Luca Bendin*, Armenia Riviezzo**

Dopo un lungo iter è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 9 gennaio 2025, il decreto n. 215/2024 (il "Regolamento") che definisce la struttura e la competenza di un nuovo organo: l'Arbitro assicurativo.

Nel panorama assicurativo, uno degli aspetti più rilevanti per i consumatori è la gestione delle controversie con le compagnie assicurative. Le dispute che sorgono, infatti, possono riguardare una vasta gamma di tematiche, tra cui il rifiuto di un risarcimento, il disaccordo sull'importo da versare o questioni legate all'interpretazione delle polizze; il più delle volte queste questioni vengono decise per le vie ordinarie con la conseguenza che il sistema non è sempre in grado di fornire una risposta tempestiva. Per far fronte a ciò, nel settore assicurativo sta emergendo una novità importante negli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie (ADR): la figura dell'Arbitro assicurativo, come anticipato sopra. Non si tratta però di una vera e propria novità nel sistema finanziario inteso in senso ampio, considerato che l'Arbitro Bancario Finanziario, nel settore bancario, e l'Arbitro per le controversie finanziarie, in quello dell'intermediazione finanziaria, sono stati istituiti rispettivamente nel 2009 e nel 2016.

Ruolo, competenze e limiti dell'Arbitro assicurativo

Il ricorso all'Arbitro assicurativo è alternativo rispetto al giudice ordinario e non sarà possibile presentare ricorsi relativi a controversie già sottoposte all'autorità giudiziaria. Come già detto sopra, la figura è stata istituita presso l'IVASS per rispondere alla necessità di trovare soluzioni più agili rispetto ai tradizionali procedimenti legali e le imprese e gli intermediari assicurativi vi aderiscono senza necessità di apposite comunicazioni a IVASS. L'Arbitro assicurativo decide avvalendosi di uno o più collegi i cui componenti sono nominati da IVASS; ciascun collegio, formato da cinque membri, è compo-

sto da soggetti con elevata professionalità, competenza, integrità e indipendenza.

Le competenze dell'Arbitro assicurativo attengono alle controversie derivanti dai contratti di assicurazione e ha ad oggetto l'accertamento dei diritti (anche risarcitori), obblighi e facoltà inerenti alle prestazioni e ai servizi assicurativi, nonché l'inosservanza delle regole di condotta relative all'attività di distribuzione assicurativa. Vi sono anche delle specifiche esclusioni dall'alveo delle competenze dell'Arbitro assicurativo e queste riguardano: le controversie riguardanti i sinistri gestiti dal fondo di garanzia delle vittime della caccia e della strada, quelle rimesse alla competenza della CONSAP e i grandi rischi così come definiti dal Codice delle Assicurazioni Private (CAP). Nello specifico, limitatamente ai grandi rischi, si segnala che le merci trasportate, i corpi di veicoli ferroviari, aerei e marittimi rimangono escluse dalla competenza dell'Arbitro assicurativo, mentre la r.c. natanti rientra tra le competenze di quest'ultimo fintantoché non vengano superati determinati requisiti quantitativi preventivamente fissati dal CAP.

Le controversie dinanzi l'Arbitro assicurativo sono esclusivamente documentali. Dalla competenza dell'Arbitro assicurativo rimangono quindi escluse quelle controversie che necessitano di attività istruttoria o accertamenti tecnici d'ufficio; inoltre, il ricorso all'Arbitro assicurativo può essere esperito a condizione che lo stesso sia preceduto da un reclamo presentato all'impresa o all'intermediario. Solo in caso di omesso o insoddisfatto riscontro da parte delle imprese e degli intermediari assicurativi sarà possibile ricorrere all'Arbitro assicurativo entro dodici mesi dalla presentazione del reclamo.

Da ultimo, resta inteso che la decisione dell'Arbitro assicurativo non è vincolante per le parti, tuttavia qualora l'impresa o l'intermediario non diano esecuzione alla decisione resa ne viene data notizia mediante apposita pubblicazione in apposita sezione sul sito internet dell'Arbitro assicurativo.

* Associate, Legance - Avvocati Associati

** Counsel, Legance - Avvocati Associati



Possibili vantaggi per il settore assicurativo

La novità dell'Arbitro assicurativo rappresenta un passo importante nella riforma del settore delle assicurazioni, che sta diventando sempre più orientato alla tutela dei consumatori. Tra l'altro, in un settore caratterizzato da un contenzioso costante e frequente tra le parti, la possibilità di risolvere le controversie in maniera più semplice e meno onerosa rappresenta una possibile innovazione per tutto il settore. Invero, tra i possibili vantaggi della nuova figura introdotta si annovera: (i) velocità nella risoluzione delle controversie, considerato che il collegio deve decidere sul ricorso entro 90 giorni dal ricevimento del fascicolo; (ii) semplicità del ricorso, infatti, il ricorso è presentato in via telematica e direttamente dall'assicurato senza l'ausilio di avvocati; (iii) riduzione dei costi dato che il ricorso all'Arbitro assicurativo ha un costo decisamente meno oneroso rispetto al Tribunale.

Da ultimo si rileva che la nuova figura dell'Arbitro assicurativo potrebbe porsi non solo come uno strumento di risoluzione alternativa alle controversie, ma allo stesso tempo come un sistema in grado di prevenire le controversie posto che attraverso la consultazione delle decisioni dell'Arbitro assicurativo si consentirà - a chi interessato - di prevedere il possibile esito di un giudizio; si fornirà così uno strumento ulteriore per comprendere, mediante una semplice lettura, gli orientamenti sui diversi temi sottoposti all'attenzione dell'Arbitro assicurativo, potenzialmente riducendo così le possibili situazioni di conflitto. Inoltre, in linea con quanto già successo con l'Arbitro Bancario Finanziario e l'Arbitro per le controversie finanziarie, è probabile che le decisioni dell'Arbitro assicurativo rappresentino una guida utile, anche per i Tribunali, su questioni prettamente tecniche e specifiche del settore assicurativo.

Consultazione IVASS sulle disposizioni tecniche e attuative sulla normativa dell'Arbitro assicurativo

In data 6 marzo 2025, IVASS ha posto in pubblica consultazione lo schema delle disposizioni tecniche e attuative di cui all'art. 13 del Regolamento che, a sua volta, richiede a IVASS l'adozione di disposizioni tecniche e attuative in merito al funzionamento dell'Arbitro assicurativo,

tra cui: gli adempimenti per la presentazione del ricorso; adempimenti successivi alla decisione e pubblicità dell'inosservanza della decisione. Nello specifico, viene precisato che sul sito dell'Arbitro assicurativo verrà messo a disposizione un portale per la presentazione del ricorso attraverso una procedura guidata. La clientela può quindi presentare ricorso all'Arbitro assicurativo nei confronti delle imprese di assicurazione e/o degli intermediari assicurativi. Infine, è di interesse che le decisioni più rilevanti adottate dal collegio saranno pubblicate sul sito internet dell'Arbitro assicurativo.

Conclusioni

Alla luce di quanto precede, appare evidente che la figura dell'Arbitro assicurativo configuri un'importante novità nel panorama della risoluzione delle controversie nel settore assicurativo.

In ogni caso, il nuovo arbitro dovrà assicurare la rapidità, l'economicità e l'effettività della tutela al fine di evitare sovrapposizioni normative con il d.lgs. n. 28/2010. In tal senso, si segnala che l'art. 187-1 del Codice delle Assicurazioni Private prevede che il ricorso all'Arbitro assicurativo non vada a pregiudicare il ricorso ad ogni altro strumento di tutela previsto dall'ordinamento come ad esempio lo strumento della mediazione e della negoziazione assistita nel caso della r.c. natanti. Da ultimo, la nuova figura dell'Arbitro assicurativo andrà comunque tenuta distinta rispetto al **Tribunale Arbitrale della Nautica**, recentemente istituito, che ha una competenza più estesa rispetto alla figura dell'Arbitro assicurativo; nello specifico, il Tribunale Arbitrale della Nautica è competente sui procedimenti di arbitrato in materia di: compravendita, leasing e comodato nautici; costruzione, *refitting*, riparazione, rimessaggio, alaggio e varo di unità da diporto; locazione, noleggio e altri contratti atipici del turismo nautico; ormeggio, rimorchio, recupero e traino di unità da diporto; sinistri marittimi tra unità da diporto; rapporti di lavoro tra armatori e marittimi del diporto; applicazione del regolamento dei porti turistici; perizie contrattuali preventive ad una controversia relativa a unità da diporto.

COMITATO DIRETTIVO

Andrea delle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Paolo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

A CURA DI

Umberto Guidoni | Flavia Melillo
ANIA | Servizio Danni Non Auto
Via San Nicola da Tolentino, 72 - 00187 Roma

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Alessandra Zucca
ANIA | Servizio Danni Non Auto
Via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
e-mail: matinsurancereview@ania.it

La "MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW" è una rassegna di contributi selezionati da ANIA e forniti da esperti nella materia. La Rassegna costituisce esclusivamente uno strumento di studio e di approfondimento e non fornisce alcuna indicazione di carattere commerciale, né pareri legali. Gli argomenti di volta in volta trattati non rappresentano in alcun modo la posizione dell'ANIA in materia bensì soltanto l'opinione degli autori dei contributi stessi.

"MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW" is a selection of contributions made by ANIA and provided by experts in the field. The Review solely constitutes a tool for study and in-depth analysis and does not provide any commercial or legal advice. The opinion expressed in each contribution do not in any way represent ANIA's position on the matter but only the opinion of the contributors.