

Vincenzo Zeno-Zencovich *

Prefazione

Foreword §

Le vicende legate alla pandemia hanno fatto toccare con mano come la globalizzazione, accanto ad innegabili ed evidenti grandissime opportunità di sviluppo, presenti una simmetrica fragilità con conseguenze negative che riproducono il c.d. “effetto domino” così temuto nei mercati finanziari.

Ma l’impatto va visto non solo nella sua dimensione geografica e geopolitica, ma con riguardo a tutto il sistema giuridico. Il “diritto del turismo” ne è un esempio preclaro. Esso è sorto, negli ultimi 30 anni, unendo e creando sinergie socio-giuridico-economiche fra tanti aspetti all’origine ben separati: il trasporto di persone, l’alloggio, il vitto, attività ricreative e culturali, acquisto di beni e servizi.

La progressiva regolazione dei vari settori con gli obiettivi primari di apertura del mercato e di tutela dell’utente/consumatore hanno gradualmente consentito il collegamento prima economico e poi giuridico-negoziale fra una molteplicità di operazioni all’origine isolate.

Il quadro normativo europeo costituisce/costituiva (?) un modello di grande interesse perché fornisce/forniva (?) un quadro che con un termine alla moda si definirebbe olistico: la liberalizzazione dei trasporti

* Professore ordinario nell’Università di Roma Tre – vincenzo.zenozencovich@uniroma3.it.

§ Il presente contributo è stato sottoposto a doppio referaggio anonimo – *This article has been submitted to double blind peer review.*

aerei ha portato allo sviluppo delle compagnie *low-cost*, sviluppando in maniera esponenziale forme di alloggio turistico non-alberghiero (*Airbnb et similia*), il che ha liberato risorse per altri consumi culturali, edonistici, di intrattenimento, ed una rottura del paradigma delle vacanze prolungate e concentrate in un solo periodo dell'anno.

Cosa rimarrà di tutto ciò dopo il diluvio sanitario e normativo?

È davvero difficile predirlo, perché si vedono profondi mutamenti di scenario, che non dipendono solo e tanto dalla crisi economica (con riduzione delle disponibilità per spese voluttuarie).

Qui di seguito una lista:

- a) Le “compagnie di bandiera”, quelle di cui è azionista di controllo lo Stato sono in una drammatica crisi cui gli Stati rimedieranno attraverso massicce iniezioni di capitale fresco. A dispetto di tutte le chirurgie estetiche che si vorranno applicare, è assai dubbio che si possa, onestamente, sostenere che è stato rispettato il PIP (*Private Investor Principle*). Il che ovviamente porterà – anzi pare aver già portato – ad azioni da parte delle compagnie *low-cost* che di quei sussidi non dispongono. Una concorrenza dunque tutta falsata che rischia di porre fine ad uno dei modelli imprenditoriali più innovativi dell'ultimo ventennio, basato, tra l'altro, sull'abbandono del sistema “*hub and spoke*” a favore di quello “*point-to-point*”. Gli effetti duraturi sul turismo sono prevedibili e pesanti.
- b) Nel 2020 si sarebbe dovuto attuare il quarto pacchetto ferroviario europeo, costringendo gli altri riottosi Paesi europei – l'Italia una volta tanto è stata un modello virtuoso – ad aprire alla concorrenza i servizi ad alta velocità. Tutto questo è ora rinviato: anche qui gli effetti sulla mobilità interna di piacere e sulla multi-modalità (aereo+treno) sono evidenti.
- c) Un prevedibile fortissimo calo nei flussi turistici avrà una ripercussione sulla offerta di alloggi non-alberghieri con un vistoso eccesso di offerta. Ci si avviava verso una lenta regolazione del settore, spinta da esigenze di prelievo fiscale degli enti locali, ma che comportava una progressiva responsabilizzazione pro-consumeristica delle piattaforme di scelta, prenotazione e pagamento. Appare realistico prevedere una lunga battuta d'arresto.
- d) La tutela del passeggero – aereo, ferroviario, marittimo, su strada – e dunque anche, in larga misura, del turista, è il frutto di un progressivo

sviluppo del mercato, che consente alle imprese, le quali hanno raggiunto dimensioni adeguate, di internalizzare i costi della tutela (organizzativi, assicurativi) trasferendoli, in maniera poco percettibile, sul costo del servizio. La drastica contrazione delle entrate rende tale processo non facilmente sostenibile, ingenerando conflitti fra regolamentazione e prassi elusive, come la vicenda della emissione di “voucher”, in luogo del rimborso dei biglietti aerei dimostra.

* * *

L'elencazione di alcuni problemi che si è appena fatta non è frutto di visioni catastrofiche, ma un invito alla riflessione sulla fragilità dei nostri sistemi giuridici e sulla loro inscindibile connessione con un certo (in tutti i sensi) contesto economico e sociale, senza il quale gli strumenti normativi si dimostrano inani.