

Marco Lopez de Gonzalo *

Navigare nell'emergenza: crociere e COVID-19

Navigate in an emergency: Cruises and COVID-19 §

Il settore delle crociere è stato duramente colpito dall'epidemia COVID-19. Le conseguenze di tale epidemia devono essere valutate in base alla direttiva (UE) 2015/2302 ed alla legislazione nazionale di emergenza. L'operatore di crociere può essere responsabile nei confronti dei passeggeri che siano stati contagiati a bordo; la responsabilità può essere evitata con la dimostrazione di avere adottato tutte le ragionevoli cautele. Il programma della crociera può essere sostanzialmente modificato; l'operatore di crociere deve predisporre alternative, ma ciò può risultare difficile in pratica. Le crociere possono essere cancellate, dall'operatore o dal passeggero; dovrebbe essere fornito un rimborso integrale ed è dibattuto se tale rimborso possa essere sostituito da un voucher. — The cruise sector has been severely affected by the COVID-19 epidemic. The consequences of such epidemic have to be assessed in the light of Directive (UE) 2015/2302 and of national emergency legislation. The cruise operator can be liable towards passengers who became infected on board; such liability can be avoided by providing evidence that all reasonable cautions have been adopted. The cruise program can be substantially altered; the cruise operator should provide alternative solutions, but this may be difficult in practice. Cruises can be cancelled, either by the operator or by the passenger; a full refund should be provided and it is debated whether such refund could be substituted with a voucher.

* Professore associato nell'Università Statale di Milano – marco.lopez@unimi.it

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

SOMMARIO: Premessa. – 1. Obblighi di protezione e responsabilità per contagio. – 2. Segue: il risarcimento del danno. – 3. Mutamenti di itinerario e quarantena. – 4. Recesso e rimborsi.

Premessa.

L'epidemia COVID-19 ha avuto un impatto drammaticamente negativo su tutte le attività del turismo; alcune caratteristiche delle crociere turistiche hanno però ulteriormente aggravato le problematiche che ne derivano. Si tratta, in primo luogo, della contemporanea presenza a bordo di un gran numero di persone (tra le quali anche categorie “a rischio”, in quanto anziane o con problemi di salute), confinate per diversi giorni in spazi limitati. In secondo luogo, le crociere si svolgono lungo itinerari che toccano molti Stati, con situazioni sanitarie e strutture amministrative assai differenziate, distanti tra di loro e dal luogo di origine dei passeggeri.

Rispetto a tale fenomeno, il quadro normativo di riferimento resta sostanzialmente quello costituito dalla direttiva (UE) 2015/2302 (di seguito la “direttiva”) e dalla relativa normativa nazionale di attuazione e cioè, per l'ordinamento italiano, dal d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79 (di seguito “Codice del turismo” o “cod. tur.”).

A tale quadro si sono sovrapposti, da un lato interventi di organismi sovranazionali (in particolare, per quanto qui interessa, IMO e Commissione UE), aventi per lo più natura di *guidelines* o raccomandazioni e, dall'altro, interventi puntuali di normazione emergenziale degli Stati nazionali.

1. Obblighi di protezione e responsabilità per contagio.

Nella cornice di fatto e di diritto delineata nel paragrafo precedente, il primo tema che occorre affrontare è quello della possibile responsabilità da contagio dell'operatore di navi da crociera (di seguito “operatore”).

Le norme della direttiva e del Codice del turismo in tema di responsabilità dell'organizzatore appaiono incentrate principalmente sulle ipotesi di “non conformità” o “inesatta esecuzione” dei servizi

compresi nel pacchetto, piuttosto che su quelle di danno alla persona del viaggiatore¹. Non sembra dubbio, tuttavia, che la tutela della salute del viaggiatore rientri tra gli obblighi di protezione ai quali l'organizzatore è tenuto nei confronti del viaggiatore e della cui violazione esso è responsabile².

L'art. 42, comma 1, cod. tur. riconduce la responsabilità dell'organizzatore per l'esecuzione dei servizi nell'ambito della disciplina generale in tema di inadempimento delle obbligazioni di cui all'art. 1218 c.c.; l'organizzatore, dunque, non è tenuto al risarcimento del danno quando l'inadempimento sia dovuto ad una "causa a lui non imputabile".

Il successivo art. 43, comma 3, dispone che l'organizzatore non è tenuto al risarcimento dei danni se dimostra che il "difetto di conformità" è imputabile a "circostanze inevitabili e straordinarie"³.

¹ Cfr., al riguardo, oltre alla formulazione dell'art. 13 della direttiva e degli artt. 42-43 cod. tur., il "considerando" 34 nel preambolo della direttiva. Gli unici riferimenti specifici al danno alla persona si trovano nell'art. 43, comma 5, cod. tur. (relativo alla esclusione di limitazioni del risarcimento) e nell'art. 43, comma 8, cod. tur. (in tema di prescrizione). In argomento cfr. E. GRAZIUSO, *La vendita di pacchetti turistici*, Milano, 2013, 157, e A. TURCO, *Dalla direttiva 13 giugno 1990 n. 90/314/CEE al d.lgs. 6 settembre 2005 n. 206*, in M. RIGUZZI - A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, Torino, 2008, 492.

² Per la verità, la dottrina relativa al contratto di pacchetto turistico non si è molto soffermata su questo aspetto (privilegiando piuttosto l'analisi degli obblighi di organizzazione e di informazione): cfr. per es. G. CIURNELLI, *I contratti del turismo organizzato*, in V. FRANCESCHELLI - F. MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, VII ed., Torino, 2019, 320; R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, IV ed., Torino, 2018, 284; S. CATERBI, *Il danno da vacanza rovinata*, Milano, 2010, 123. Il tema degli obblighi di protezione è stato sviluppato principalmente in relazione al trasporto di persone; si veda la monografia di G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, Padova, 1994, nonché (senza pretesa di completezza) E. FOGLIANI, *Il trasporto marittimo di persone*, in M. RIGUZZI - A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, cit., 182; R. TRANQUILLI-LEALI, *Il trasporto aereo di persone*, ibidem, 326; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, Torino, 2000, 49.

³ Sulla responsabilità dell'organizzatore e sulla relativa prova liberatoria cfr. Cass. 4 marzo 2010, n. 5189, in *Dir. tur.*, 2011, 82, con nota di A. CORRADO,

Il coordinamento tra le due norme non è del tutto agevole: da un lato, ci si può chiedere se la violazione dell'obbligo di tutela della salute del viaggiatore sia un "difetto di conformità"; dall'altro, non è chiaro se le "circostanze inevitabili e straordinarie" siano qualcosa di diverso dalla "causa non imputabile" di cui all'art. 1218 c.c.⁴.

Assumendo, per semplicità di esposizione, la sostanziale equivalenza tra le cause di esonero da responsabilità dell'organizzatore previste dall'art. 43, comma 3, cod. tur. e quelle di cui all'art. 1218 c.c. (richiamato dall'art. 42, comma 1, cod. tur.), la prova liberatoria consisterà nella prova del caso fortuito, nei suoi elementi di straordinarietà, imprevedibilità ed inevitabilità.

Prima che l'onere della prova liberatoria venga ad essere posto a carico dell'organizzatore, occorre però che il viaggiatore fornisca la prova (non difficile) del contagio e quella (più ardua) dell'essersi il contagio verificato nel corso della permanenza a bordo; le caratteristiche della malattia (periodo di latenza, possibile asintomaticità) possono infatti rendere incerta l'identificazione del momento in cui si è verificato il contagio.

Una volta che il passeggero abbia assolto l'onere della prova a suo carico, spetterà (come detto) all'operatore fornire la prova liberatoria del fortuito.

Sotto questo profilo, non sembrano possibili dubbi in relazione alla straordinarietà dell'evento costituito dall'epidemia COVID-19.

Più complesso è il tema della sua prevedibilità. Premesso che non potrà che trattarsi di valutazioni "*ex ante*", tali valutazioni dovranno necessariamente variare con il trascorrere del tempo e l'evolversi della situazione sanitaria; così, ciò che non era prevedibile al momento del primo manifestarsi dell'epidemia, potrà esserlo qualche settimana dopo⁵.

ed in *Dir. mar.* 2011, 487. Sulla prova liberatoria a carico dell'organizzatore cfr. anche E. GRAZIUSO, *op. cit.*, 168, e S. CATERBI, *op. cit.*, 150.

⁴ Nel senso della sostanziale coincidenza dei due criteri cfr. A. TURCO, *op. cit.*, 489; in senso contrario cfr. R. SANTAGATA, *op. cit.*, 289.

⁵ Nel senso che il giudizio relativo alla prevedibilità e evitabilità dell'evento debba essere condotto assumendo come parametro di riferimento la diligenza propria dell'operatore professionale cfr. F. MORANDI, *I contratti di viaggio*, in F. MORANDI - M.M. COMENALE PINTO - M. LA TORRE, *I contratti turistici*, Torino, 2004, 93.

Un altro elemento da considerare a questo riguardo è quanto sia ampio il dovere dell'operatore di assumere informazioni in merito alla situazione sanitaria nei porti di scalo dell'itinerario della crociera e su quali fonti esso possa o debba fare affidamento a tale fine⁶.

Risulterà infine cruciale il profilo della inevitabilità, ovvero della adozione da parte dell'operatore della crociera di misure idonee a prevenire l'insorgere del contagio o il suo propagarsi. La valutazione della idoneità o meno di tali misure andrà parametrata in relazione alle specifiche condizioni ambientali e operative di una nave da crociera. Potranno quindi venire in rilievo: il costante screening dell'equipaggio, il test dei passeggeri al momento dell'imbarco, la presenza a bordo di strumenti di protezione individuale, la struttura medica di bordo, le misure di distanziamento e la gestione degli spazi comuni, l'isolamento di soggetti riscontrati positivi, l'igienizzazione dei locali, l'adozione di procedure. Un utile riferimento per determinare il rispetto di adeguati standard di diligenza sarà indubbiamente costituito dalle *guidelines* emanate da organizzazioni internazionali⁷.

2. *Segue: il risarcimento del danno.*

L'art. 43, comma 5, cod. tur. esclude la possibilità di limitazione per il risarcimento del danno alla persona, che andrà quindi determinato secondo gli ordinari criteri civilistici.

⁶ Sul legittimo affidamento a fonti "ufficiali" per accertare la situazione nei luoghi di scalo cfr. Trib. Torino 12 novembre 2018, Barbero c. Costa Crociere, e Trib. Verona, 24 dicembre 2018, Forante c. Costa Crociere (entrambe in corso di pubblicazione in *Dir. mar.*), relative all'attentato terroristico al museo Bardo di Tunisi.

⁷ Cfr. in particolare: EU Healthy Gateways, Advice for ship operators for preparedness and response to the outbreak of COVID-19; IMO, Circular Letter no. 4204/Add. 3 del 2 marzo 2020, Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships; Commissione europea, Orientamenti relativi alla protezione della salute, al rimpatrio e alle modalità di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi.

Una ipotesi particolare si configura in relazione a passeggeri che, pur senza essere vittima di contagio, abbiano sofferto la situazione di tensione e timore che si sia creata a bordo a seguito dell'emergere di casi di positività.

Fermo restando che il risarcimento di un danno patrimoniale di questo tipo richiede comunque che sia superata la soglia della ragionevole tollerabilità⁸, questa ipotesi potrà rientrare nella nozione di “danno da vacanza rovinata”, da tempo elaborata dalla giurisprudenza ed ora codificata dall'art. 46, comma 1, cod. tur.⁹.

Nei casi più gravi (e con le dovute cautele sul piano probatorio), non si può nemmeno escludere la configurabilità di un danno biologico (temporaneo) da stress¹⁰.

⁸ In questo senso cfr. Cass. 11 maggio 2012, n. 7256, Z.M. c. Karisma, in *Dir. mar.*, 2013, 445, con nota di S. LA CHINA.

⁹ La bibliografia sul tema da danno da vacanza rovinata è amplissima ed è superfluo in questa sede darne conto con qualche pretesa di completezza; mi limito quindi a citare tra i contributi più significativi e più recenti S. CATERBI, *op. cit.*, 188; E. GRAZIUSO, *op. cit.*, 170; E. GUERINONI, *Disciplina dei contratti turistici e danno da vacanza rovinata*, Milano, 2009, 171; C. ROSSELLO, *Il danno da vacanza rovinata dopo le Sezioni Unite del 2008 sul nuovo statuto del danno non patrimoniale*, in *Studi in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale di *Dir. mar.*, 2010, vol. II, 861; M. RIGUZZI, *Il danno da vacanza rovinata*, in *Dir. tur.*, 2003, 74. Nella giurisprudenza più recente cfr. Cass. 14 giugno 2016, n. 12143, P.A. c. Princess Tour, in *Dir. mar.*, 2017, 466, con nota di C. CAVANNA.

¹⁰ Nella disciplina della responsabilità dell'organizzatore di pacchetti turistici non esiste una norma analoga a quella della Convenzione di Montreal in tema di trasporto aereo che restringe il danno risarcibile ai soli casi di “*bodily injury*”. La Corte di Giustizia europea, con la sentenza 12 marzo 2002, in causa C-168/00, Leitner c. Tui Deutschland (reperibile in www.curia.eu), ha ammesso in termini generali la risarcibilità del danno non patrimoniale per le ipotesi di inadempimento dell'organizzatore; per un commento alla sentenza cfr. S. POLLASTRELLI, *Il risarcimento dei danni morali nei viaggi turistici organizzati*, in *Dir. mar.*, 2003, 43. Per un caso di risarcimento del danno psichico, conseguente al trauma per essersi visto esposto ad un pericolo grave per la propria incolumità personale, cfr. Trib. Torino, 21 novembre 2003, C. c. Nosytour, in *Dir. tur.*, 2007, 62, con nota di M. MAZIER.

3. *Mutamenti di itinerario e quarantena.*

A parte il danno alla salute per chi sia direttamente colpito dal contagio, la presenza di casi di positività a bordo della nave può incidere significativamente sulle modalità di esecuzione della crociera, determinando cambiamenti di itinerario, cancellazioni di scali, limitazioni alle escursioni ed alle attività ricreative di bordo, restrizioni dell'accesso alle aree comuni, periodi di isolamento in cabina o di quarantena prima di poter sbarcare. Limitazioni alla possibilità di scalare determinati porti o di lasciare la nave per scendere a terra o imposizioni di periodi di quarantena possono inoltre derivare, indipendentemente dalla situazione sanitaria a bordo, da provvedimenti dello Stato di bandiera della nave o delle autorità locali. Per ciò che ci riguarda più da vicino, vanno ricordate, a questo riguardo, le disposizioni contenute nell'art. 7 del d.P.C.M. 17 maggio 2020, con le quali, per le navi di bandiera italiana, (i) sono stati sospesi i servizi di crociera, (ii) è stato fatto divieto di imbarcare altri passeggeri, in aggiunta a quelli già presenti a bordo e (iii) è stato ordinato lo sbarco di tutti i passeggeri a bordo.

Qualora tali eventualità siano imputabili all'operatore (secondo quanto indicato nel precedente paragrafo 1), ci si troverà in presenza di un "difetto di conformità" dei servizi, con conseguente obbligo di risarcimento del danno (compreso il danno da vacanza rovinata).

Con riferimento alle ipotesi in cui il mancato adempimento sia dovuto al rispetto di misure di contenimento dell'epidemia poste in essere dal Governo italiano, l'art. 91 del d.l. 17 marzo 2020, n. 18 (convertito in legge 24 aprile 2020, n. 27) dispone che esse vengano "considerate" al fine di escludere la responsabilità del debitore. La norma, a ben vedere, non aggiunge molto all'art. 1218 c.c. e l'impiego del verbo "considerare" sembra escludere un automatismo, lasciando al giudice la valutazione, nel caso concreto, in merito alla sussistenza del fortuito ed alla sua incidenza causale sull'adempimento. D'altro canto, sebbene la norma si riferisca solo ai provvedimenti emanati dal Governo italiano, credo si possa affermare che (proprio perché sostanzialmente corrispondente alla disciplina generale in tema di inadempimento) essa possa operare anche con riferimento a provvedimenti di autorità di altri Stati.

Qualora il difetto di conformità costituisca "un inadempimento di non scarsa importanza" e l'organizzatore non vi abbia posto rimedio

entro un termine ragionevole, l'art. 42, comma 5, cod. tur. consente al viaggiatore di risolvere il contratto ed impone all'organizzatore di provvedere al rimpatrio del viaggiatore.

È però possibile (e forse probabile) che quelle stesse circostanze, riconducibili all'epidemia COVID-19, che impediscono la completa realizzazione del programma della crociera, impediscano anche il rimpatrio del passeggero. Troverà quindi applicazione il successivo paragrafo 3 dell'art. 42, che obbliga l'organizzatore, qualora il rimpatrio non sia possibile, a provvedere all'alloggio del viaggiatore; la norma limita tale obbligo ad un periodo non superiore a tre notti, ma tale limitazione non appare realistica rispetto alla ben maggiore possibile durata dei periodi di forzata permanenza a bordo.

Anche quando “il difetto di conformità” sia dovuto a “circostanze inevitabili e straordinarie” e non sia quindi configurabile un inadempimento dell'organizzatore, trovano comunque applicazione i rimedi previsti dagli artt. 42, 43 e 45 cod. tur.¹¹.

L'operatore dovrebbe quindi predisporre “soluzioni alternative”¹². In realtà (come già si è osservato in relazione all'obbligo di rimpatrio di cui all'art. 42, comma 5, cod. tur.), l'epidemia e le conseguenze che ne derivano impatteranno probabilmente allo stesso modo sul programma contrattuale della crociera e sulle ipotetiche “soluzioni alternative”; così, per es., la presenza di casi di positività a bordo impedirà non solo lo scalo nel porto previsto dal programma, ma anche l'accesso a porti limitrofi.

In tutti i casi, indipendentemente dalle ragioni che hanno impedito il regolare svolgere della crociera, sussisterà l'obbligo di assistenza di cui all'art. 45 cod. tur.¹³. Date le circostanze, l'assolvimento di un tale obbli-

¹¹ In questo senso cfr. Cass. 24 aprile 2008, n. 10651, G.C. c. Viaggi del Ventaglio, in *Dir. tur.*, 2008, 349, con nota di V. CORONA, e in *Dir. mar.*, 2009, 738.

¹² Sui rimedi a disposizione del passeggero per le ipotesi in cui, dopo la partenza, una parte dei servizi compresi nel pacchetto non possa essere eseguito, cfr. F. MORANDI, *op. cit.*, 71; S. CATERBI, *op. cit.*, 77; E. GRAZIUSO, *op. cit.*, 139.

¹³ In argomento cfr. E. GUERINONI, *op. cit.*, 106; cfr. anche F. MORANDI, *op. cit.*, 78, che riconduce la norma ad un obbligo di protezione del viaggiatore.

go potrà richiedere all'operatore un particolare sforzo, non solo e non tanto economico, quanto in termini di attenzione e dedizione.

4. *Recesso e rimborsi.*

Inevitabile conseguenza del diffondersi dell'epidemia è stata la cancellazione di un gran numero di partenze. L'art. 41, comma 5, cod. tur. dispone a questo riguardo che l'organizzatore possa recedere dal contratto, rimborsando integralmente i pagamenti effettuati ma senza risarcimento di danni, qualora esso "non è in grado di eseguire il contratto a causa di circostanze inevitabili e straordinarie"¹⁴. Con specifico riferimento all'epidemia COVID-19, l'art. 88-*bis*, comma 7, del d.l. 17 marzo 2020 n. 18 (convertito in legge 24 aprile 2020, n. 27) ha stabilito che gli organizzatori di pacchetti turistici possono esercitare il diritto di recesso di cui all'art. 41, comma 5, lett. b) cod. tur. in relazione ai contratti "aventi come destinazione Stati esteri ove sia impedito o vietato lo sbarco, l'approdo o l'arrivo in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19" e comunque quando l'esecuzione del contratto è impedita, in tutto o in parte, da provvedimenti adottati a causa di tale emergenza dalle autorità nazionali, internazionali o di Stati esteri.

Può accadere che, piuttosto che cancellare integralmente la crociera, l'operatore proponga un itinerario ridotto e/o modificato. In tale ipotesi, l'art. 40, comma 2, cod. tur. attribuisce al viaggiatore la scelta tra accettare la modifica (con una riduzione del prezzo in caso di minore valore dell'itinerario alternativo) o recedere dal contratto (con l'integrale rimborso di quanto già versato)¹⁵.

Anche quando la crociera venga confermata e l'itinerario non venga modificato, il passeggero può tuttavia recedere, in base all'art. 43, comma 4, cod. tur., «in caso di circostanze inevitabili e straordinarie verifica-

¹⁴ Sull'annullamento del viaggio da parte dell'organizzatore cfr. S. CATERBI, *op. cit.*, 82; G. CIURNELLI, *op. cit.*, 318; A. TURCO, *op. cit.*, 484; F. MORANDI, *op. cit.*, 59.

¹⁵ In argomento cfr. S. CATERBI, *op. cit.*, 75; G. CIURNELLI, *op. cit.*, 317; A. TURCO, *op. cit.*, 480; F. MORANDI, *op. cit.*, 57; in termini più generali cfr. anche A. ALVISI, *Recesso e disdette turistiche*, in *Dir. tur.*, 2005, 213.

tesi nel luogo di destinazione o nelle sue immediate vicinanze e che hanno un'incidenza sostanziale sull'esecuzione del pacchetto».

La norma va letta in collegamento con l'elaborazione giurisprudenziale incentrata sul concetto della "finalità turistica" come "causa concreta" del contratto avente oggetto un pacchetto turistico, con la conseguente configurabilità di una ipotesi di risoluzione del contratto, non solo in caso di oggettiva impossibilità sopravvenuta della prestazione, ma anche in caso di impossibilità per il passeggero di conseguire la specifica utilità della prestazione in relazione alla suddetta "finalità turistica"¹⁶.

Il diffondersi dell'epidemia, con il conseguente clima di allarme, potrebbero quindi essere ritenuti "circostanze straordinarie e inevitabili verificatesi nel luogo di destinazione" ovvero comunque ostativi al conseguimento della "finalità turistica"¹⁷. Muovendosi in questa direzione, l'art. 88-*bis*, comma 1, del citato d.l. 17 marzo 2020, n. 18, dispone che «ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1463 del codice civile, ricorre la sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta» in relazione ai contratti di pacchetto turistico stipulati con soggetti sottoposti a quarantena o altre misure che ne limitino gli spostamenti o con soggetti risultati positivi o quando il pacchetto sia destinato ad avere esecuzione in aree interessate dal contagio o in Stati esteri dove sia impedito o vietato lo sbarco, l'approdo o l'arrivo in ragione dell'emergenza epidemiologica.

Le norme della direttiva e del Codice del turismo prevedono in tutte le ipotesi di recesso (dell'organizzatore o del viaggiatore) il rimborso delle somme versate dal viaggiatore, fissando un termine massimo di quattordici giorni.

¹⁶ Cfr. le sentenze della Corte di Cassazione, 24 luglio 2007 n. 16315, *Aternum Viaggi c. Bismanturist 2*, in *Dir. tur.*, 2007, 375 con nota di G. BENELLI, e in *Dir. mar.*, 2009, 725, con nota di C. ROSSELLO; 24 aprile 2008, n. 10651, cit. alla nota 11; 11 maggio 2012, n. 7256, cit. alla nota 8; 10 luglio 2018, n. 18047, *Settemari c. A.A.*, in *Dir. mar.*, 2019, 117.

¹⁷ Trib. Milano, 19 aprile 2002, *Stegagnini c. Bluvacanze*, in *Dir. tur.*, 2003, 157, con nota di G. CIURNELLI, ha ritenuto che la rinuncia al viaggio da parte del turista, causata dal panico conseguente all'attentato alle Torri Gemelle di New York dell'11 settembre 2001, configurasse una fattispecie di impossibilità sopravvenuta della prestazione tale da giustificare la risoluzione del contratto di viaggio.

L'applicazione di queste norme, presumibilmente concepite per ipotesi di recessi circoscritti nel numero, se proiettata su una situazione ben diversa nelle sue dimensioni quantitative, presenta evidenti criticità. Gli Operatori, privati del flusso di cassa delle crociere future che sono state cancellate, devono anche sopportare l'onere finanziario dei rimborsi.

Una possibile soluzione è stata individuata nella sostituzione del rimborso con un voucher per un futuro pacchetto. La possibilità di offrire un pacchetto sostitutivo in luogo del rimborso non è affatto esclusa dalla normativa vigente, ma la stessa normativa attribuisce al viaggiatore la scelta tra le due forme di ristoro e ci si può attendere che la maggior parte dei viaggiatori scelga il rimborso.

Nell'ambito dell'ordinamento italiano, l'art. 88-*bis* del d.l. 17 marzo 2020 (convertito in legge 24 aprile 2020 n. 27)¹⁸ ha invece attribuito la facoltà di scelta dell'organizzatore; il comma 12 della norma dispone infatti che il voucher «assolve i correlativi obblighi di rimborso e non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario».

Dal canto suo, la Commissione europea ha emanato una raccomandazione¹⁹ relativa alle caratteristiche che i voucher dovrebbero avere quanto a durata, flessibilità di utilizzo, cedibilità, possibilità di richiedere il rimborso in caso di mancato utilizzo, nonché il merito a misure di salvaguardia per l'ipotesi di insolvenza dell'organizzatore. La Commissione però non è sembrata disposta ad avallare riscritture della direttiva da parte di legislatori nazionali che abbiano l'effetto di trasferire dal viaggiatore all'organizzatore il diritto di scelta tra le diverse forme di ristoro, tanto da aprire, a questo riguardo, una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

Anche l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha censurato la norma italiana in quanto in contrasto con la disciplina eurounitaria²⁰.

¹⁸ Ed in precedenza l'art. 28, comma 5, del d.l. 2 marzo 2020, n. 9, poi abrogato.

¹⁹ Raccomandazione della Commissione del 13 maggio 2020 relativa ai buoni offerti a passeggeri e viaggiatori come alternativa al rimborso per pacchetti turistici e servizi di trasporto annullati nel contesto della pandemia di COVID-19.

²⁰ Segnalazione ST23 in data 28 maggio 2020.