

STEFANO ZUNARELLI*

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

I contributi di questa ricerca, per cui siamo tutti grati alla collega Francesca Pellegrino per averla promossa e coordinata, hanno fatto emergere un ampio numero di problematiche con riferimento alla questione “Trasporto aereo e Covid-19: ritorno al passato o salto nel futuro?”. Tra quelle di carattere più propriamente giuridico, gli aspetti di maggiore interesse sembrano essere quelli che attengono all’ampliamento della nozione di “forza maggiore” e, soprattutto, al nuovo contenuto che viene ad assumere il diritto del passeggero alla protezione da parte del vettore della propria incolumità. All’interno del nuovo quadro normativo che sta mergendo in questa fase storica, che si articola in forme di disciplina diverse (e soprattutto assai più sincopate) rispetto al passato, il diritto alla mobilità si connota indubbiamente in maniera assai diversa, anche solo rispetto a qualche mese fa, risultando la sua portata arricchita in maniera significativa.

Tale arricchimento ha delle implicazioni, in primo luogo, sulla responsabilità delle imprese operanti nel settore aeronautico, ed innanzi tutto dei vettori nonché dei gestori ed operatori aeroportuali, nei confronti degli utenti dei loro servizi. Il nuovo contenuto del diritto alla mobilità “sicura” si riflette, poi, anche sul ruolo dei soggetti istituzionali che sono chiamati a fare sì che la tutela del diritto alla salute e all’incolumità venga effettivamente garantita a tutti i passeggeri ed a tutti coloro che, anche in ragione dell’attività svolta, si trovano ad operare all’interno dei velivoli e degli

* Professore ordinario di Diritto della navigazione, Università di Bologna.

spazi aeroportuali.

In tale ultima prospettiva, come è già evidenziato da qualcuno, bisognerà ridefinire quali sono i soggetti cui l'ordinamento attribuisce una posizione di garanzia nell'ottica di un nuovo diritto all'incolumità e alla salute dei passeggeri a bordo e di coloro che si trovano negli aeroporti, soprattutto in considerazione del fatto che tale posizione di garanzia potrebbe avere anche dei riflessi sul piano della responsabilità penale.

Per quanto riguarda, da ultimo, il temo dell'intervento pubblico nel settore aeronautico, non può non evidenziarsi l'indubbia rilevante compressione (se non vero e proprio *vulnus*) che si è realizzato del diritto alla continuità territoriale, quale parte integrante del più generale diritto alla mobilità, anch'esso fortemente limitato.

Anche, ma non solo, in questa prospettiva, una specifica attenzione merita il tema, sicuramente di rilevanza centrale, degli aiuti di stato e del nuovo assetto che potrebbe, conseguentemente, assumere il mercato aeronautico nel suo complesso. La sospensione del divieto degli aiuti di stato potrebbe infatti avere sul mercato un impatto più importante di quello che ad oggi è possibile immaginare. Le compagnie aeree economicamente più forti potrebbero risultarne avvantaggiate, mentre i vettori aerei che alle spalle non hanno uno stato finanziariamente forte e determinato potrebbero incontrare difficoltà ancora maggiori sul piano della loro capacità di rimanere autonomamente sul mercato, con un'alta probabilità che per alcune di esse si pongano seri problemi di sopravvivenza.

Qualcosa di simile potrebbe altresì verificarsi nel settore aeroportuale, visto che la possibilità degli aeroporti piccoli e medi di rimanere sul mercato potrebbe diventare più problematica tenuto conto che i costi di gestione sono destinati a crescere e i volumi dei ricavi a diminuire, quantomeno nel breve periodo. La prospettiva che potrebbe emergere è quella di un ritorno a forme di gestione pubblica (o comunque con una forte presenza pubblica) nella gestione sia dei servizi aerei che degli aeroporti.

In definitiva, sembra prospettarsi il rischio che tutto il sistema del trasporto aereo possa, nel medio periodo, caratterizzarsi come un settore assistito. Fino a quando il virus non sarà sconfitto a livello globale grazie alla campagna di vaccinazione, l'unica alternativa che sembra prospettarsi all'evoluzione del settore aeronautico/aeroportoale in un settore assistito appare essere quella di una sorta di "selezione darwiniana" degli operatori. Si tratta, tuttavia, di un'alternativa certamente non auspicabile,

anche perché si tratterebbe, in definitiva, di un ritorno ad un passato davvero molto remoto.



Publicato online in giugno 2021

© 2021 dall'Autore/i; licenziatario Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti – Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche.

Questo articolo è un articolo ad accesso aperto, distribuito con licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0

APJEP | Atti della Accademia Peloritana dei Pericolanti

Classe di Scienze Giuridiche, Economiche e Politiche

Vol. LXXXVIII-LXXXIX (2019-20) - ISSN 2612-1514

DOI: 10.6092/2612-1514/APJEP.88-89.2019-20.135-137