



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud

FSC

Fondo per lo Sviluppo
e la Coesione



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MESSINA
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

CORSO DI DOTTORATO IN SCIENZE GIURIDICHE

Curriculum II Diritto Civile. Persona e mercato nel diritto interno ed europeo.
SSD/IUS 01 – XXXVIII CICLO

"Dottorati comunali"

*ai sensi del decreto del Ministro dell'università e della ricerca di concerto con il Ministro per il
Sud e la coesione territoriale n. 725 del giugno 2021.*

**CONTRATTO TURISTICO TRA TUTELA DELLE
RISORSE NATURALI E AMBIENTALI ED ESIGENZE
ECONOMICHE E SOCIALI**

Tesi di dottorato di:
Paolo CORVAJA

Supervisore:

Chiar.ma Prof.ssa Concetta PARRINELLO

Concetta Parrinello

Co-Supervisore:

Chiar.mo Prof. Antonino ASTONE

Antonino Astone

Coordinatrice del Corso di Dottorato:

Chiar.ma Prof.ssa Giuseppina PANEBIANCO

Giuseppina Panebianco

Anno accademico 2024/2025

CONTRATTO TURISTICO TRA TUTELA DELLE RISORSE NATURALI E AMBIENTALI ED ESIGENZE ECONOMICHE E SOCIALI

INTRODUZIONE

La presente ricerca muove da una constatazione tanto semplice quanto, sul piano giuridico, radicale: la sostenibilità ambientale non costituisce più un tema esterno al diritto privato, né un obiettivo affidato in via esclusiva alla programmazione pubblica, alla discrezionalità amministrativa o alla regolazione settoriale dell'economia. Essa è ormai entrata stabilmente nel linguaggio delle fonti, nella struttura dell'iniziativa economica, nella valutazione della meritevolezza degli interessi e, soprattutto, nella conformazione concreta dei rapporti contrattuali. L'ambiente, da bene protetto dall'esterno, diviene criterio interno di valutazione dell'agire economico; la sostenibilità, da formula programmatica, si trasforma in parametro giuridico idoneo a orientare l'interpretazione, l'integrazione e l'esecuzione del contratto.

L'origine dell'indagine si colloca, dunque, nel punto di intersezione tra due processi evolutivi che hanno segnato profondamente il diritto contemporaneo. Da un lato, la progressiva emersione dello sviluppo sostenibile quale principio ordinante multilivello, maturato nel diritto internazionale, consolidatosi nell'ordinamento dell'Unione europea e infine rafforzato, nel sistema italiano, dalla riforma degli artt. 9 e 41 Cost. Dall'altro lato, la trasformazione della teoria generale del contratto, sempre meno riconducibile a uno schema puramente

patrimoniale, individualistico e scambista, e sempre più chiamata a confrontarsi con interessi superindividuali, doveri di solidarietà, esigenze di protezione della persona, responsabilità intergenerazionale e tutela delle risorse naturali.

La domanda che attraversa l'intero lavoro può essere formulata in questi termini: in che modo il principio di sostenibilità ambientale incide sull'autonomia privata e, più specificamente, sulla struttura e sulla funzione del contratto turistico? La risposta non può essere affidata a una soluzione semplicistica. Non sarebbe soddisfacente affermare che la sostenibilità operi soltanto come limite esterno, capace di travolgere il contratto ogniqualvolta esso non risulti conforme a un generico interesse ambientale. Una simile ricostruzione rischierebbe di produrre una nullità valoriale indeterminata, affidata a valutazioni eccessivamente elastiche e potenzialmente incompatibile con l'esigenza di certezza dei traffici giuridici. Ma sarebbe altrettanto riduttivo relegare la sostenibilità a mero criterio etico, a elemento reputazionale o a clausola promozionale priva di effettiva incidenza sulla disciplina del rapporto.

La tesi qui sostenuta si colloca in una posizione intermedia, ma non mediana in senso debole. La sostenibilità ambientale opera, in via ordinaria, come criterio interno di conformazione dell'autonomia negoziale. Essa incide sulla causa concreta, sulla meritevolezza dell'interesse perseguito, sulla costruzione del contenuto contrattuale, sui doveri di cooperazione, sugli obblighi informativi e sui criteri di responsabilità. Solo in via eccezionale, quando la violazione ambientale si traduca nel contrasto con norme imperative o con principi

fondamentali dell'ordinamento, essa può assumere rilievo quale parametro di invalidità. Il suo spazio ordinario, tuttavia, non è quello della demolizione del contratto, ma quello della sua qualificazione, interpretazione e conformazione.

Da questa premessa prende avvio il primo capitolo, dedicato allo sviluppo sostenibile e alla conformazione dell'autonomia negoziale. L'indagine ricostruisce l'origine del principio, muovendo dalle definizioni internazionali e dal progressivo consolidamento della sostenibilità quale criterio normativo capace di superare la dimensione meramente programmatica. Il lavoro mostra come la sostenibilità non si esaurisca in un generico equilibrio tra crescita economica e tutela ambientale, ma imponga una diversa comprensione dell'attività economica privata: non più esercizio neutro di libertà patrimoniale, ma attività funzionalmente inserita in un sistema di valori costituzionali.

Il percorso si confronta, in tale prospettiva, con la tensione tra sviluppo e limite, tra mercato e solidarietà, tra libertà contrattuale e utilità sociale. La sostenibilità appare, in questa luce, come un principio ambivalente solo in apparenza: essa non nega lo sviluppo, ma ne seleziona le forme giuridicamente accettabili; non sopprime l'autonomia privata, ma ne ridefinisce la funzione; non sostituisce il mercato, ma ne orienta le dinamiche verso forme più responsabili, trasparenti e compatibili con la tutela della persona e dell'ambiente.

La ricerca dedica particolare attenzione alla nozione di contratto ecologico, evitando di assumerla come categoria dogmatica autonoma e autosufficiente. Il contratto ecologico viene piuttosto ricostruito come paradigma interpretativo, utile a descrivere quei rapporti nei quali la

sostenibilità incide sulla causa concreta e sull'assetto degli interessi, senza necessariamente dar luogo a un tipo contrattuale distinto. In questo senso, la categoria non opera come nuovo contenitore formale, ma come chiave di lettura delle trasformazioni del contratto contemporaneo. Essa consente di cogliere come l'interesse ambientale possa penetrare nel regolamento negoziale, conformando obblighi, prestazioni, rimedi e criteri di valutazione dell'adempimento.

Il secondo capitolo trasferisce tale costruzione teorica nel settore del turismo, individuato come terreno privilegiato di verifica della capacità conformativa della sostenibilità. Il contratto turistico, infatti, non si presta a essere compreso come semplice scambio tra prezzo e servizi. Esso ha per oggetto un'esperienza complessa, nella quale trasporto, alloggio, servizi accessori, informazioni, sicurezza, aspettative personali e fruizione del territorio concorrono alla realizzazione di un risultato unitario. La causa concreta del contratto turistico non coincide con la somma delle singole prestazioni, ma con l'organizzazione e la realizzazione dell'esperienza di viaggio programmata.

In questa prospettiva, il contratto turistico si rivela particolarmente idoneo a mostrare il superamento del modello contrattuale puramente patrimoniale. Il turista non acquista soltanto un servizio; egli affida all'organizzatore la costruzione di un'esperienza personale, relazionale, culturale e, sempre più spesso, ambientale. Il territorio non è mero sfondo della prestazione, ma elemento integrante dell'utilità contrattuale. Le risorse naturali, il paesaggio, la qualità dell'ambiente, la sostenibilità della mobilità, l'autenticità dell'offerta e l'equilibrio con

le comunità locali entrano nella struttura stessa dell'interesse perseguito.

Da qui l'esigenza di rileggere la responsabilità dell'organizzatore turistico non solo come responsabilità per l'inadempimento di singole prestazioni, ma come responsabilità per la mancata realizzazione dell'operazione economica complessiva. L'organizzatore assume una posizione di garanzia rispetto alla coerenza, alla sicurezza e alla qualità dell'esperienza di viaggio, con obblighi che non possono essere valutati isolatamente, ma devono essere apprezzati alla luce della funzione complessiva del pacchetto turistico. Il danno da vacanza rovinata, in questa prospettiva, non rappresenta una figura eccentrica o marginale, ma conferma che l'interesse turistico ha una dimensione personale e non meramente patrimoniale.

La stessa disciplina delle sopravvenienze, del recesso, delle circostanze straordinarie e inevitabili, degli obblighi informativi e della responsabilità contrattuale viene così ricondotta a una logica unitaria: il contratto turistico è un'operazione economica complessa, nella quale la causa concreta costituisce il criterio di razionalizzazione del rapporto. L'interesse del viaggiatore non riguarda soltanto l'astratta eseguibilità delle prestazioni, ma la concreta fruibilità dell'esperienza promessa. Quando tale esperienza viene compromessa, il sistema dei rimedi deve essere letto alla luce della funzione complessiva del contratto.

All'interno di questa ricostruzione, la sostenibilità non viene aggiunta dall'esterno come finalità accessoria, ma entra nella struttura del rapporto turistico. Le clausole verdi, gli obblighi informativi ambientali, i criteri di scelta dei fornitori, la mobilità sostenibile, la

valorizzazione delle risorse locali e la prevenzione del greenwashing diventano strumenti attraverso cui il contratto turistico si conforma alla nuova grammatica costituzionale dell'attività economica. Il turismo sostenibile, pertanto, non è soltanto un segmento di mercato, ma un laboratorio giuridico nel quale verificare la capacità del diritto privato di contribuire alla tutela dell'ambiente senza rinunciare alla sua funzione ordinante dei rapporti economici.

Il terzo capitolo compie un ulteriore passaggio, portando l'indagine dal piano dogmatico e settoriale a quello territoriale e applicativo. L'Area interna dei Nebrodi viene assunta come caso paradigmatico per verificare come il contratto possa divenire strumento di sviluppo sostenibile, di coesione territoriale e di valorizzazione delle risorse naturali e culturali. La scelta non ha carattere meramente descrittivo. Essa risponde alla convinzione che il diritto privato, se letto nella sua dimensione costituzionale e funzionale, possa offrire strumenti effettivi per governare processi complessi di trasformazione territoriale.

Le Aree interne rappresentano, da questo punto di vista, uno spazio privilegiato di osservazione. Esse condensano fragilità e potenzialità: marginalità infrastrutturale, spopolamento, debolezza dei servizi, ma anche patrimonio ambientale, identità culturale, paesaggio, produzioni locali, turismo lento e possibilità di sperimentare modelli di economia territoriale non estrattiva. In questi contesti, la sostenibilità non può essere intesa come formula astratta; deve tradursi in organizzazione, governance, contratti, obblighi, responsabilità, strumenti di coordinamento tra soggetti pubblici e privati.

La ricerca individua nella Destination Management Organization uno schema capace di esprimere questa esigenza di coordinamento. La DMO non viene considerata soltanto come strumento di marketing turistico, ma come piattaforma negoziale complessa, nella quale enti pubblici, operatori privati, strutture ricettive, fornitori di servizi, comunità locali e utenti possono concorrere alla costruzione di un'offerta territoriale integrata. Essa diviene, così, dispositivo giuridico-organizzativo attraverso cui la sostenibilità assume forma contrattuale: non semplice obiettivo politico, ma criterio di regolazione dei rapporti tra gli attori della filiera.

La DMO, dunque, non viene assunta come soggetto destinato a sostituire la disciplina dei singoli rapporti turistici, né come nuovo tipo contrattuale, ma come infrastruttura contrattuale della destinazione: uno spazio organizzativo nel quale statuto, regolamento, disciplinare di sostenibilità, marchio territoriale, convenzioni con gli operatori e contratti di rete concorrono a rendere verificabile la promessa eco-sostenibile. In questo modo, la filiera territoriale non è descritta soltanto come modello economico, ma come operazione negoziale complessa, nella quale la sostenibilità diviene criterio di accesso alla rete, parametro di adempimento, misura dell'affidamento del turista e regola di responsabilità per difetto di organizzazione o di coordinamento.

Particolare rilievo assume, in tale prospettiva, il tema della mobilità sostenibile. L'e-bike, l'e-cargo bike, l'albergo diffuso, i cammini, la fruizione lenta del paesaggio e la connessione tra ospitalità, accessibilità e tutela ambientale non sono trattati come elementi accessori dell'offerta turistica, ma come componenti della causa

concreta dell'operazione eco-turistica. La mobilità sostenibile diviene parte dell'esperienza di viaggio e, al tempo stesso, criterio di valutazione della coerenza ambientale del modello contrattuale. Essa incide sugli obblighi degli operatori, sulla qualità dell'offerta, sulla distribuzione dei rischi e sulla responsabilità degli attori della filiera.

Il percorso verso la Grotta del Lauro, assunto come case study, consente di mettere alla prova la costruzione teorica elaborata nei capitoli precedenti. L'itinerario non rileva soltanto come proposta turistica, ma come modello di integrazione tra configurazione tecnico-infrastrutturale e struttura negoziale. La sostenibilità si misura, qui, nella capacità di collegare mobilità dolce, ospitalità diffusa, valorizzazione del patrimonio naturale, sicurezza del viaggiatore, responsabilità degli operatori e benefici per la comunità locale. Il contratto turistico eco-sostenibile si presenta, così, come strumento di organizzazione di una filiera territoriale nella quale l'interesse individuale del turista e l'interesse collettivo alla tutela del territorio non si contrappongono, ma si ricompongono in una medesima operazione economica.

L'intera indagine è attraversata da una convinzione metodologica: il diritto privato non può più essere pensato come diritto dell'indifferenza rispetto agli effetti sociali e ambientali dell'attività economica. La neutralità del contratto è una finzione sempre meno sostenibile, soprattutto nei settori in cui l'esercizio dell'autonomia incide su beni comuni, risorse naturali, comunità locali e generazioni future. Ciò non significa trasformare ogni contratto in uno strumento di politica pubblica, né dissolvere l'autonomia privata in una indistinta funzione

sociale. Significa, piuttosto, riconoscere che l'autonomia negoziale, nell'ordinamento costituzionale contemporaneo, è libertà responsabile, funzionalmente inserita in un sistema di valori che ne orienta l'esercizio e ne qualifica gli effetti.

La tesi non propone, dunque, una sostituzione della funzione programmatica – valoriale tipica del diritto pubblico con una nuova funzione attribuibile al diritto privato, né una privatizzazione della tutela ambientale. Essa intende mostrare come il contratto possa concorrere, accanto agli strumenti pubblicistici, alla realizzazione di obiettivi di sostenibilità. Il contratto non governa da solo la transizione ecologica, ma può costituire uno dei luoghi nei quali essa si rende giuridicamente praticabile. Attraverso clausole, obblighi, standard, criteri informativi, responsabilità e rimedi, la sostenibilità cessa di essere un principio distante e diviene regola operativa del rapporto.

In questa prospettiva, il contratto turistico assume un valore esemplare. Esso concentra in sé le tensioni fondamentali del presente: consumo e tutela, libertà economica e ambiente, mercato e territorio, esperienza individuale e responsabilità collettiva, sviluppo locale e conservazione delle risorse. Proprio per questo, esso consente di verificare la capacità della teoria generale del contratto di confrontarsi con le trasformazioni dell'economia contemporanea. Il turismo, lungi dall'essere un settore marginale o meramente ricreativo, diviene osservatorio privilegiato della nuova funzione del contratto nell'età della sostenibilità.

Il percorso di ricerca si sviluppa, pertanto, secondo una progressione coerente: dal principio alla categoria, dalla categoria al tipo contrattuale, dal tipo contrattuale alla filiera territoriale. Il primo

capitolo fonda la sostenibilità come criterio conformativo dell'autonomia privata; il secondo ne verifica l'incidenza sul contratto turistico, sulla causa concreta e sulla responsabilità dell'organizzatore; il terzo ne sperimenta le implicazioni operative in un modello territoriale integrato, radicato nell'Area interna dei Nebrodi. Ne emerge una traiettoria nella quale la dogmatica civilistica non resta chiusa nell'astrazione, ma si misura con la concretezza dei territori, delle infrastrutture, delle comunità e dei modelli di sviluppo.

L'obiettivo ultimo della ricerca è dimostrare che la sostenibilità ambientale, nel diritto dei contratti, non è una formula ornamentale, né un semplice correttivo etico del mercato. Essa è un criterio giuridico capace di incidere sulla qualificazione dell'interesse, sulla struttura dell'obbligazione, sulla conformazione della causa concreta, sulla responsabilità e sui rimedi. Il contratto turistico eco-sostenibile diviene, così, il luogo nel quale si rende visibile una trasformazione più ampia: il passaggio da un'autonomia privata intesa come potere di autoregolazione patrimoniale a un'autonomia privata intesa come funzione responsabile, cooperativa e costituzionalmente orientata.

In tale passaggio risiede il nucleo della presente tesi. La sostenibilità non impoverisce il contratto, ma ne rivela una più alta capacità ordinante. Non riduce la libertà negoziale, ma la sottrae all'autoreferenzialità. Non contrappone ambiente e mercato, ma impone al mercato di misurarsi con la propria durata, con i propri limiti e con la propria responsabilità. In definitiva, il contratto turistico tra tutela delle risorse naturali e ambientali ed esigenze economiche e sociali diviene il paradigma di una possibile riconciliazione tra diritto

privato e futuro: un diritto privato non più confinato alla gestione dello scambio, ma chiamato a partecipare alla costruzione giuridica di forme di sviluppo capaci di essere, insieme, economicamente vitali, socialmente inclusive e ambientalmente sostenibili.

I CAPITOLO

LO SVILUPPO SOSTENIBILE E LA CONFORMAZIONE DELL'AUTONOMIA NEGOZIALE.

1. Lo sviluppo sostenibile: origine e riferimenti normativi.
2. Lo sviluppo sostenibile quale criterio conformativo dell'autonomia contrattuale privata.
3. L'integrazione dell'interesse ambientale nella causa concreta del contratto e la trasformazione della funzione negoziale.
4. La sostenibilità come principio generale dell'ordinamento e parametro di valutazione della meritevolezza contrattuale

II CAPITOLO

IL CONTRATTO TURISTICO QUALE PARADIGMA DEL CONTRATTO ECO- SOSTENIBILE.

1. La progressiva emersione della dimensione eco-sostenibile del contratto turistico.
2. Struttura e funzione del contratto turistico nella prospettiva della sostenibilità.
3. La conformazione eco-sostenibile del contratto turistico: informazione, forma e contenuto.
4. Il recesso nel contratto turistico tra disciplina delle sopravvenienze e funzione di riequilibrio del rapporto negoziale.
5. La responsabilità nell'ambito del contratto turistico: presupposti, regime e tutele del turista

III CAPITOLO

AREA INTERNA NEBRODI: CONTRATTO TURISTICO, MODELLO INTEGRATO DI MOBILITÀ ED OSPITALITÀ ECOSOSTENIBILE

1. Area interna dei Nebrodi e strategia territoriale del Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027: criticità e opportunità strategiche.
2. Soluzione empirica nel solco del Programma Regionale FESR 2021-2027: le DMO (Destination Management Organization) tra modello organizzativo e schema negoziale.
3. La mobilità sostenibile nel territorio Nebroide: l'e-bike e l'albergo diffuso.
4. La filiera territoriale sostenibile: struttura negoziale, obblighi e responsabilità.

5. Case study – Il percorso verso la Grotta del Lauro: integrazione tra configurazione tecnico-infrastrutturale e struttura negoziale della filiera sostenibile.
6. Dalla destinazione turistica alla piattaforma negoziale: un modello di governance sostenibile per l'Area Interna Nebrodi

I CAPITOLO

LO SVILUPPO SOSTENIBILE E LA CONFORMAZIONE DELL'AUTONOMIA NEGOZIALE.

Sommario: 1. Lo sviluppo sostenibile: origine e riferimenti normativi. 2. Lo sviluppo sostenibile quale criterio conformativo dell'autonomia contrattuale privata. 3. L'integrazione dell'interesse ambientale nella causa concreta del contratto e la trasformazione della funzione negoziale. 4. La sostenibilità come principio generale dell'ordinamento e parametro di valutazione della meritevolezza contrattuale

1. Lo sviluppo sostenibile: origine e riferimenti normativi.

Il panorama giuridico moderno ha assistito all'emergere di un principio giuridico dall'impatto applicativo dirompente e trasversale: lo "sviluppo sostenibile"¹. La sua radice, risalente alla seconda metà del secolo scorso, ha progressivamente influenzato la comunità internazionale, assumendo valenza sempre maggiore quale principio,

¹ Sul principio dello sviluppo sostenibile, cfr., ex multis, M. POLITI, *Tutela dell'ambiente e «sviluppo sostenibile». Profili e prospettive di evoluzione nel diritto internazionale alla luce della Conferenza di Rio de Janeiro*, in *Scritti in memoria di P. Barile*, Padova, CEDAM, 1995, p. 464 ss.; F. SALVIA, *Ambiente e sviluppo sostenibile*, in *Rivista giuridica dell'ambiente*, 1998, II, p. 235 ss.; V. PEPE, *Lo sviluppo sostenibile fra diritto internazionale e diritto interno*, in *Rivista giuridica dell'ambiente*, 2002, p. 209 ss.; A. MARZANATI, *Lo sviluppo sostenibile*, in A. LUCARELLI, A. PATRONI GRIFFI (a cura di), *Studi sulla Costituzione europea. Percorsi e ipotesi*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2003, p. 139 ss.; F. LA CAMERA, *Sviluppo sostenibile. Origini, teoria e pratica*, 2^a ed. riv. e ampliata, Roma, Editori Riuniti, 2005; A. LANZA, *Lo sviluppo sostenibile*, 4^a ed., Bologna, il Mulino, 2006; S. NESPOR, *Il governo dell'ambiente. La politica e il diritto per il progresso sostenibile*, Milano, Garzanti, 2009; F. FRACCHIA, *Lo sviluppo sostenibile. La voce flebile dell'altro tra protezione dell'ambiente e tutela della specie umana*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2010; ID., *Il principio dello sviluppo sostenibile*, in M. RENNA, F. SAITTA (a cura di), *Studi sui principi del diritto amministrativo*, Milano, Giuffrè, 2012, p. 433 ss.

programmatico prima e cogente poi, nei sistemi giuridici nazionali. Esso, in ambito gius-privatistico rappresenta, allo stesso tempo, un *modus operandi* dell'operatore economico ed un obiettivo dell'azione economica stessa. Assume, dunque, in un certo qual modo, la duplice funzione di mezzo e fine, di metodo e scopo, di limite interno ed esterno.

La definizione più nota dello sviluppo sostenibile è rinvenibile nel “Rapporto della Commissione mondiale su ambiente e sviluppo del 1987”, meglio noto come “Rapporto Brundtland”². In tale documento viene definito “sostenibile” lo sviluppo che “soddisfi i bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri”. Una ulteriore definizione di tale concetto è stata elaborata dalla Dichiarazione di Rio de Janeiro del 1992, che, al Principio 3, afferma il diritto allo sviluppo “equo e sostenibile” quale prerogativa delle generazioni presenti e future³.

² World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, Oxford-New York, Oxford University Press, 1987; il Rapporto, trasmesso all'Assemblea generale delle Nazioni Unite come allegato al documento A/42/427, Development and International Co-operation: Environment, 4 agosto 1987, è comunemente noto come Rapporto Brundtland, dal nome della Presidente della Commissione, Gro Harlem Brundtland. Il testo integrale è disponibile anche nella versione digitale delle Nazioni Unite: World Commission on Environment and Development, *Report of the World Commission on Environment and Development: “Our Common Future”*, UN Doc. A/42/427, 1987. In particolare, v. cap. II, Towards Sustainable Development, ove lo sviluppo sostenibile è definito come lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni. Sul rilievo del Rapporto Brundtland quale momento di sistemazione del principio di sviluppo sostenibile, v. anche B.R. KEEBLE, *The Brundtland Report: “Our Common Future”*, in *Medicine and War*, 1988, vol. 4, n. 1, pp. 17-25; I. BOROWY, *Defining Sustainable Development: The World Commission on Environment and Development (Brundtland Commission)*, London-New York, Routledge, 2014.

³ Dichiarazione di Rio su ambiente e sviluppo, 14 giugno 1992, Principio 3. Per un commento v. L. PINESCHI, *La Conferenza di Rio de Janeiro su ambiente e*

Nel contesto europeo, il principio di sviluppo sostenibile è stato consacrato dall'art. 3, § 3, del Trattato sull'Unione europea, che impegna l'Unione a promuovere *“uno sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata e sulla tutela di un elevato livello di protezione e miglioramento della qualità dell'ambiente”*⁴. Tale previsione è ulteriormente specificata dall'art. 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, che impone l'integrazione della tutela ambientale nelle politiche dell'Unione e degli Stati membri⁵.

Nel diritto interno, la trasposizione del principio ha trovato inizialmente riconoscimento nella legislazione ordinaria, in particolare, nell'art. 3 - *quater* del Codice dell'ambiente (D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152) e, successivamente, una diversa valenza con la legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1.

La nozione di sviluppo sostenibile, desumibile dalle fonti sopra richiamate, giocoforza, *“porta con sé tensioni antinomiche, poiché, da un lato, postula un'esigenza costante di evoluzione della società verso un maggiore benessere, dall'altro pone un limite di sostenibilità allo sviluppo, che fa riferimento a esigenze tanto di protezione*

sviluppo, in Riv. Giur. Ambiente, 1992, p. 705 ss.; M. POLITI, *Tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile: profili e prospettive di evoluzione del diritto internazionale alla luce della Conferenza di Rio de Janeiro*, in AA.VV., *Scritti degli allievi in memoria di G. Barile*, Padova, 1995, p. 456 ss.

⁴ Sul consolidamento della base giuridica della politica ambientale europea e sulla collocazione delle disposizioni “Ambiente” nella stagione dell'Atto unico europeo (firmato 1986; in vigore dal 1° luglio 1987), v. in chiave ricostruttiva le Note sintetiche del Parlamento europeo sulla politica ambientale e l'evoluzione dei Trattati.

⁵ Art. 37, Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (tutela dell'ambiente).

dell'ambiente quanto di razionalità nell'uso delle risorse naturali”⁶. La questione, così prospettata, fa sorgere un quesito in merito al profilo di priorità e rapporto tra i due concetti sopra posti in antinomia. Occorre, cioè, valutare se la tutela ambientale ricopra un ruolo marginale nei confronti dello sviluppo o se, viceversa, lo sviluppo abbia funzione strumentale rispetto alla tutela dell'ambiente. Nell'occasione del *World Summit*, in merito allo sviluppo sociale, sono stati enunciati i pilastri della sostenibilità: la libertà, l'uguaglianza, la solidarietà, la tolleranza, il rispetto dei diritti umani, il rispetto per la natura, la responsabilità sociale⁷. Al contempo la *Earth Charter* appare fornire le basi per la fondazione di una società sostenibile a livello globale, fondata sul rispetto per la natura, sui diritti umani fondamentali, sulla pace e sul concetto di giustizia economica.⁸ Ed ancora, nel Trattato UE si afferma che l'Unione si “*adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata [...]*” e su un elevato livello di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente (art. 3, § 3), mentre, a livello nazionale, nel codice dell'ambiente si dispone che la valutazione dell'impatto ambientale garantisce un livello elevato di protezione dell'ambiente e assicura che piani e programmi

⁶ M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e “contratto ecologico”: un altro modo di soddisfare i bisogni*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 287 ss.

⁷ S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Diritto pubblico*, 2/2015, p. 611 ss.; United Nations General Assembly, A/RES/60/1, *2005 World Summit Outcome*, 24 October 2005.

⁸ The Earth Charter Commission, *The Earth Charter*, 29 June 2000, The Hague.

“contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile” (art. 4, comma 4, lett. a)⁹.

Nonostante, dunque, nel tempo, a partire dagli inizi del XXI secolo, si siano succedute numerose definizioni relative allo “sviluppo sostenibile”, diversi autori hanno riscontrato plurimi profili di perplessità e criticità, evidenziando come il termine di per sé possa essere, come sopra accennato, un ossimoro, atteso che le logiche di sviluppo e di mercato, improntate ad un costante e crescente incremento degli utili ottenuti, mal si conciliano, anzi sembrano a tratti contrastanti, con ragioni di utilità sociale¹⁰.

⁹ Al riguardo, nel *Preambolo* l’Unione Europea e gli Stati membri confermano la propria volontà di “promuovere il progresso economico e sociale dei loro popoli, tenendo conto del principio dello sviluppo sostenibile nel contesto della realizzazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione e della protezione dell’ambiente”. Sul punto si v. anche Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile che, nel *Preambolo*, scrive che gli obiettivi da raggiungere “mirano a realizzare pienamente i diritti umani di tutti e a raggiungere l’uguaglianza di genere e l’emancipazione di tutte le donne e le ragazze. Essi sono interconnessi e indivisibili e bilanciano le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile: la dimensione economica, sociale ed ambientale”, in unric.org/Agenda-2030-Onu-italia.pdf. Tuttavia, G. CAPALDO, *Linee evolutive in tema di soggetti per una società sostenibile*, in *Persona e Mercato*, 4/2020, p. 337, precisa che “le declaratorie di principio vadano sempre declinate e verificate nei contenuti”.

¹⁰ Tale definizione di ossimoro si deve a M. REDCLIFT, *Sustainable Development (1987-2005): an Oxymoron Comes of Age*, in *Problemy Ekorozwoju (Problems of Sustainable Development)*, 2009, vol. 4, n. 1, p. 33 ss.; Cfr. B.D. RATNER, “Sustainability” as a Dialogue of Values: Challenges to the Sociology of Development, in *Sociological Inquiry*, 2004, 74 (1), p. 50 ss.; C. MERCHANT, *Radical Ecology: The Search for a Livable World*, New York, 1992, p. 232; R. NORGAARD, *Development Betrayed: The End of Progress and a Coevolutionary Revisioning of the Future*, New York, 1994, p. 607; W. SACHS, *Planet Dialectics: Explorations in Environment and Development*, New York, 1999, p. 71 ss. S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni.*, cit., p. 348, precisa che, se si sostiene che l’economia sia una scienza pratica che rifugge da concetti vaghi come equità, giustizia e libertà, è altrettanto possibile trovare indicatori e strumenti in grado di misurare il raggiungimento di tali obiettivi, attraverso l’individuazione di criteri determinanti. Si può, ad esempio, “misurare”, in un certo senso, l’equità con l’utilizzo di una serie di parametri che possono

Nondimeno, il principio di sviluppo sostenibile, pur non essendo originariamente espresso nel testo costituzionale, ha trovato progressiva copertura nella interpretazione evolutiva dell'art. 41 Cost., il cui riferimento all'“*utilità sociale*” ha consentito di adattare la disposizione alle nuove frontiere dello sviluppo sostenibile.

La nozione di *utilità sociale* - tradizionalmente intesa quale clausola generale elastica - è stata così arricchita di contenuti ambientali, divenendo sede naturale per l'integrazione dei valori ecologici e solidaristici nel diritto privato.

Per lungo tempo, è stata avvertita la necessità di un riconoscimento espresso del principio di sostenibilità nel testo costituzionale, al fine di rafforzarne la portata precettiva e superare l'interpretazione solo mediata o derivata da altri principi, riconoscimento che ha trovato piena attuazione con la legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1, che ha modificato gli artt. 9 e 41 della Costituzione¹¹.

considerarsi indice della riduzione della povertà, quali ad esempio: il livello della scolarizzazione, il livello di occupazione, la ricchezza pro-capite et similia. Secondo tale autore, così, “*alla critica di quanti vedono nella sostenibilità un concetto evanescente, vi è chi ha cercato di trovare una risposta in criteri per misurarla attraverso indicatori, benchmark, standard e sistemi di autocertificazione*”.

¹¹ All'art. 9 è stato aggiunto un terzo comma, che sancisce: “*La Repubblica tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali*”. All'art. 41, invece, sono stati inseriti due incisi di portata innovativa: al secondo comma, la specificazione secondo cui l'iniziativa economica privata “*non può svolgersi in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana*”; al terzo comma, la previsione che “*la legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali*”. Per un commento cfr. F. BILANCIA, *Costituzione e sostenibilità*, in *Rivista AIC*, 2/2022, p. 1 ss.

In tale ottica, il principio di sviluppo sostenibile assume rilievo quale valore costituzionalizzato dell'ordinamento, idoneo a incidere sull'esercizio dell'autonomia privata non già come vincolo esterno generalizzato e automaticamente invalidante, bensì come parametro di conformazione dell'attività economica e negoziale, in quanto espressione della tutela dell'ambiente, della salute e degli interessi delle generazioni future¹².

Da ciò discende che i princìpi ambientali, lungi dall'essere meri criteri di indirizzo, assumono carattere conformativo dell'agire negoziale, incidendo sulla struttura, sull'interpretazione, sull'integrazione e sulla valutazione della meritevolezza del contratto. Solo in ipotesi eccezionali, ove il regolamento negoziale si ponga in contrasto con norme imperative ambientali o con princìpi fondamentali dell'ordinamento, la sostenibilità può assumere rilievo quale limite esterno alla validità dell'atto¹³.

Proprio per tale ragione, la portata conformativa della sostenibilità deve essere ricostruita in termini prudenti e sistematicamente controllabili.

La dottrina civilistica, pur condividendo la portata conformativa del principio, avverte che la sua operatività non deve tradursi in un vincolo inibitorio assoluto, ma in un *criterio di valutazione della meritevolezza*

¹² Corte cost., 5 aprile 2013, n. 85, in DeJure, ove la Corte, nel quadro del bilanciamento tra tutela della salute, ambiente, lavoro e iniziativa economica, esclude una rigida gerarchia tra diritti fondamentali e afferma l'esigenza di una tutela sistemica e non frazionata dei valori costituzionali coinvolti.

¹³ Sul rapporto tra solidarietà, autonomia privata e limiti costituzionali all'agire negoziale, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; F. RIMOLI, *Sostenibilità e autonomia privata*, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, pp. 301-329.

dell'interesse perseguito dalle parti¹⁴, parametro di giudizio della causa concreta, idoneo a misurare la compatibilità del contratto con l'ordinamento costituzionale e con i principi ambientali europei¹⁵.

La *sostenibilità ambientale* - desumibile dal sistema multilivello delle fonti - diviene, dunque, principio strutturale dell'ordinamento civile contemporaneo, destinato a permeare la disciplina dei rapporti privati e a rinnovare le categorie tradizionali della libertà negoziale e dell'utilità sociale¹⁶.

In tale prospettiva, la sostenibilità - tanto ambientale quanto sociale - viene progressivamente a configurarsi quale parametro intrinseco di meritevolezza¹⁷ degli interessi perseguiti dalle parti ai sensi dell'art. 1322, comma 2, c.c., soprattutto con riferimento a quei contratti che, per la loro natura o per gli effetti prodotti, incidono direttamente sul territorio, sulle risorse naturali o sui diritti delle generazioni future. Ciò emerge con particolare evidenza nei settori turistico, edilizio, energetico e agroalimentare, nei quali la dimensione dell'interesse individuale risulta inevitabilmente intrecciata con quella dell'interesse collettivo, imponendo una rilettura della funzione economico-sociale del contratto alla luce dei principi di sostenibilità e solidarietà intergenerazionale¹⁸.

¹⁴ R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, in R. SACCO (diretto da), *Trattato di diritto civile*, Torino, UTET, 2004, pp. 383-391.

¹⁵ G. VETTORI, *Verso una società sostenibile*, in *Persona e Mercato*, 2021, n. 3, pp. 463 ss.

¹⁶ F. RIMOLI, *Sostenibilità e autonomia privata*, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, pp. 301-329.

¹⁷ Sul collegamento tra funzione sociale, sostenibilità e controllo dell'autonomia privata, v. G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41, ove la sostenibilità è valorizzata come criterio di conformazione dell'autonomia privata e di valutazione dell'operazione negoziale.

¹⁸ G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, in *Europa e diritto privato*, 2021, n. 4, p. 901 – 926.

In tale ottica, lo sviluppo socio-economico di un Paese si interpreta, non solo sulla base di meri indici economici, ma anche del grado di realizzazione del benessere e della qualità della vita degli uomini¹⁹.

La ricostruzione dello sviluppo sostenibile quale criterio conformativo dell'autonomia privata impone una precisazione di metodo, necessaria al fine di evitare ogni indebita sovrapposizione tra la prospettiva qui accolta e le risalenti concezioni oggettive della causa contrattuale. Affermare che la sostenibilità incide sulla struttura e sulla funzione del contratto non significa, infatti, riproporre la tesi della causa come funzione economico-sociale astrattamente predeterminata dall'ordinamento, né attribuire allo Stato il potere di imporre dall'esterno una determinata finalità economica al regolamento negoziale²⁰. Una simile lettura finirebbe per ricondurre il principio di sostenibilità entro uno schema ormai superato, nel quale l'autonomia privata riceve tutela solo in quanto conforme a un modello di utilità sociale preventivamente definito in termini oggettivi e tipizzati.

La prospettiva qui accolta è diversa. La sostenibilità ambientale non opera come funzione economico-sociale imposta autoritativamente al

¹⁹ P. PERLINGIERI, *Persona, ambiente e sviluppo*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 322 ss.; G. CAPALDO, *Linee evolutive in tema di soggetti per una società sostenibile*, in *Persona e Mercato*, 2020, n. 4, p. 337; G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, pp. 38 e 41 ss.; ID., *Diritti e coesione sociale. Appunti per il seminario fiorentino del giorno 8 giugno 2012*, in *Persona e Mercato*, 2012, p. 4.

²⁰ E. BETTI, *Teoria generale del negozio giuridico*, 2^a ed., Torino, UTET, 1950, spec. pp. 170 ss.; ID., *Teoria generale delle obbligazioni, I, Prolegomeni. Funzione economico-sociale dei rapporti d'obbligazione*, Milano, Giuffrè, 1953. Sul radicamento bettiano della formula della funzione economico-sociale, v. altresì N. RONDINONE, *Diritto privato e funzione economico-sociale: radici bettiane d'una formula*, in F. MACARIO, M.N. MILETTI (a cura di), *La funzione sociale nel diritto privato tra XX e XXI secolo*, Roma, Roma TrE-Press, 2017, p. 141 ss.

contratto, ma come criterio di rilettura costituzionale dell'autonomia negoziale. Essa non sostituisce la volontà delle parti, né predetermina il contenuto del contratto secondo uno schema eteronomo; piuttosto, orienta il giudizio sull'operazione economica concreta, consentendo di verificare se l'assetto di interessi perseguito sia compatibile con il sistema dei valori costituzionali entro cui l'autonomia privata è chiamata a svolgersi²¹.

In questa direzione, la moderna elaborazione della causa in concreto ha già segnato il superamento della concezione meramente astratta e tipologica della causa, spostando l'attenzione dal modello legale utilizzato dalle parti alla funzione effettiva dell'operazione economica. La causa non è più soltanto lo schema oggettivo del tipo contrattuale, ma la sintesi degli interessi reali che il contratto è diretto a realizzare²². Tale evoluzione consente di comprendere come il controllo sull'autonomia non debba essere inteso come imposizione esterna di un fine pubblico, bensì come verifica interna della razionalità, della serietà e della meritevolezza dell'assetto negoziale concretamente costruito dalle parti.

²¹ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; ID., *Interpretazione e legalità costituzionale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, pp. 43 ss.; G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, pp. 38 ss.

²² Cass. civ., sez. III, 8 maggio 2006, n. 10490, sulla causa quale sintesi degli interessi reali che il contratto è concretamente diretto a realizzare; Cass. civ., sez. un., 17 febbraio 2017, n. 4222, sul rilievo della causa concreta nella valutazione dell'operazione negoziale; R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, 3^a ed., Torino, UTET, 2004, pp. 383 ss.; A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.

È precisamente in questo spazio che si colloca la sostenibilità ambientale. Essa non introduce una nuova causa legale del contratto, né trasforma ogni contratto in uno strumento di attuazione diretta di politiche pubbliche. La sua funzione è più sottile e, al tempo stesso, più incisiva: essa diviene parametro interno di qualificazione dell'interesse contrattuale, nella misura in cui il contratto incida su beni, risorse, attività o utilità che presentano una rilevanza ambientale, territoriale o intergenerazionale²³. In tali ipotesi, il giudizio sulla causa concreta non può restare indifferente al modo in cui l'operazione economica si atteggia rispetto alla tutela dell'ambiente, alla salvaguardia delle risorse naturali e alla responsabilità verso le generazioni future.

La riforma costituzionale del 2022 assume, sotto questo profilo, una portata sistematica decisiva. Prima di essa, la dottrina civilistica aveva già evidenziato la capacità dei valori fondamentali della Costituzione di conformare l'autonomia privata, incidendo sulla meritevolezza degli interessi, sull'interpretazione del contratto e sul giudizio di compatibilità dell'atto negoziale con l'ordinamento²⁴. Tuttavia, tali elaborazioni si collocavano in un contesto nel quale l'ambiente, la biodiversità, gli ecosistemi e l'interesse delle future generazioni non

²³ M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024, p. 89 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 282 ss. e 296 ss.

²⁴ R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, cit., pp. 383 ss.; P. PERLINGIERI, *Interpretazione e legalità costituzionale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, pp. 43 ss.; ID., *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, cit., p. 365 ss.

erano ancora espressamente formulati, nel testo costituzionale, come parametri autonomi e diretti di valutazione dell'agire economico. Esse offrivano, dunque, la premessa teorica della conformazione costituzionale dell'autonomia, ma non potevano ancora misurarsi compiutamente con la nuova centralità costituzionale della sostenibilità ambientale.

La legge costituzionale n. 1 del 2022 consente oggi di compiere questo ulteriore passaggio. L'ambiente, la biodiversità, gli ecosistemi e l'interesse delle future generazioni non costituiscono più soltanto valori ricavati in via interpretativa dal sistema, ma assumono una collocazione espressa nel testo costituzionale²⁵. Parallelamente, l'art. 41 Cost., nella sua nuova formulazione, non si limita a confermare il tradizionale limite dell'utilità sociale, ma precisa che l'iniziativa economica privata non può svolgersi in modo da recare danno alla salute e all'ambiente e che l'attività economica pubblica e privata può essere indirizzata e coordinata anche a fini ambientali²⁶. Ne deriva che la sostenibilità ambientale non è un valore settoriale, né un criterio meramente programmatico, ma un parametro costituzionale di conformazione dell'attività economica.

Tale approdo non determina, tuttavia, una funzionalizzazione autoritaria del contratto. La sostenibilità non opera come comando esterno che piega l'autonomia privata a una finalità pubblicistica predeterminata, ma come valore costituzionale che entra nel giudizio civilistico attraverso gli strumenti propri del diritto privato: la causa

²⁵ L. cost. 11 febbraio 2022, n. 1, recante modifiche agli artt. 9 e 41 Cost.

²⁶ Art. 41, commi 2 e 3, Cost., come modificato dalla l. cost. 11 febbraio 2022, n. 1.

concreta, la meritevolezza, la buona fede, la correttezza, l'integrazione del contratto, la responsabilità e i rimedi²⁷. In tal modo, il diritto privato non viene trasformato in diritto pubblico surrogatorio; piuttosto, esso viene ricondotto alla sua dimensione costituzionale, nella quale la libertà negoziale resta tale, ma non può più essere concepita come spazio assiologicamente neutro.

La distinzione è essenziale. Nella concezione economico-sociale tradizionale, il contratto riceveva tutela in quanto corrispondente a una funzione oggettiva ritenuta socialmente utile. Nella prospettiva costituzionale contemporanea, invece, il contratto è valutato nella concretezza dell'operazione economica e nella compatibilità dei suoi effetti con i valori fondamentali dell'ordinamento. Il controllo non riguarda, dunque, l'adesione del contratto a un modello statale di utilità, ma la coerenza dell'autonomia esercitata con il quadro costituzionale entro cui essa trova fondamento e limite. La sostenibilità, in questa prospettiva, non è il contenuto imposto del contratto, ma il parametro che consente di leggere costituzionalmente l'interesse perseguito dalle parti²⁸.

Ne consegue che il riferimento allo sviluppo sostenibile quale criterio conformativo dell'autonomia privata deve essere inteso in senso interno e non eteronomo. Esso non impone alle parti di perseguire sempre e

²⁷ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41.

²⁸ G.B. FERRI, *Causa e tipo nella teoria del negozio giuridico*, Milano, Giuffrè, 1966, spec. pp. 249 ss.; V. ROPPO, *Il contratto*, 2^a ed., Milano, Giuffrè, 2011, spec. sul rapporto tra causa, tipo e funzione concreta dell'operazione negoziale; Cass. civ., sez. III, 8 maggio 2006, n. 10490.

direttamente una finalità ambientale, ma impedisce che l'operazione economica sia interpretata, valutata o attuata in modo indifferente rispetto agli effetti ambientali che essa produce, soprattutto quando tali effetti siano entrati nella causa concreta del rapporto o abbiano inciso sull'affidamento delle parti²⁹. In altri termini, la sostenibilità non trasforma ogni contratto in contratto ecologico, ma diviene criterio di qualificazione e controllo in tutti quei rapporti nei quali l'interesse ambientale risulti giuridicamente rilevante per la struttura dell'operazione.

Questa impostazione consente di valorizzare, senza forzature, le elaborazioni anteriori alla riforma costituzionale. La dottrina sulla causa e sulla meritevolezza offre gli strumenti dogmatici per comprendere come il contratto non sia tutelato in quanto mera manifestazione di volontà, ma in quanto operazione dotata di giustificazione causale³⁰. La teoria della legalità costituzionale consente di compiere un passaggio ulteriore, mostrando che le categorie civilistiche non possono essere interpretate separatamente dai valori

²⁹ Sul passaggio dalla causa in astratto alla causa concreta e sulla valorizzazione dell'operazione economica complessiva, v. A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.; Cass. civ., sez. III, 8 maggio 2006, n. 10490; Cass. civ., sez. un., 17 febbraio 2017, n. 4222.

³⁰ Sulla possibilità di leggere la sostenibilità ambientale come elemento incidente sulla causa concreta e sulla funzione dell'operazione negoziale, v. M. PENNASILICO, Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 287 ss.; F. LONGOBUCCO, La contrattazione ecologicamente conformata nell'ottica del diritto civile: brevi note, in *Rivista giuridica AmbienteDiritto.it*, 2019, n. 3, p. 1 ss.; G. TRAPANESE, Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307.

costituzionali³¹. La riflessione sul contratto ecologico, infine, applica tale impostazione alla materia ambientale, evidenziando come la sostenibilità incida non come limite esterno, ma come criterio di conformazione dell'assetto negoziale³².

La novità successiva al 2022 consiste nel fatto che tale percorso ricostruttivo trova oggi un fondamento costituzionale espresso. Ciò non rende superate le elaborazioni anteriori, ma le attualizza. La funzione conformativa dei valori costituzionali, già riconosciuta dalla dottrina civilistica più avvertita, può ora essere riferita anche allo sviluppo sostenibile non più soltanto come valore ricavato dal sistema, ma come principio costituzionale dotato di autonoma rilevanza. La sostenibilità diviene così un criterio di preminente importanza nella valutazione dell'autonomia contrattuale, non perché imponga dall'esterno una funzione economico-sociale, ma perché partecipa alla definizione del

³¹ Per una ricostruzione prudente del contratto ecologico non quale tipo contrattuale autonomo, bensì quale paradigma ermeneutico e conformativo dell'autonomia negoziale, v. M. PENNASILICO, *Contratto ecologico e conformazione dell'autonomia negoziale*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2017, n. 1, p. 4 ss.; F. LONGOBUCCO, *La contrattazione ecologicamente conformata nell'ottica del diritto civile: brevi note*, in *Rivista giuridica AmbienteDiritto.it*, 2019, n. 3, p. 1 ss.; S. PERSIA, *Proprietà e contratto nel paradigma del diritto civile "sostenibile"*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2018, n. 1, p. 4 ss.; G.M. MARSICO, *Sull'eventuale esigenza di una rimeditazione delle categorie dogmatiche dell'autonomia privata alla luce della tutela ambientale: la moderna concezione del contratto "ecologico"*, in *Il diritto dell'economia*, 2024, n. 1, pp. 255-293.

³² Sulla rilettura dell'autonomia privata alla luce della legalità costituzionale, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; ID., *Interpretazione e legalità costituzionale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, p. 43 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41.

quadro assiologico entro cui la causa concreta e la meritevolezza devono essere apprezzate.

Il risultato è una concezione dell'autonomia privata non diminuita, ma costituzionalmente qualificata. L'autonomia resta potere di autoregolazione degli interessi, ma si svolge entro un ordinamento che riconosce nell'ambiente, nella biodiversità, negli ecosistemi e nelle future generazioni valori fondamentali. Il contratto, pertanto, non è chiamato a sostituirsi alla legge o alla funzione amministrativa nella tutela dell'ambiente; esso è però chiamato a non contraddire, e nei casi in cui l'interesse ambientale entri nella struttura dell'operazione, a rendere effettivi tali valori attraverso il proprio contenuto, la propria interpretazione e il proprio sistema rimediale.

In questa prospettiva, lo sviluppo sostenibile si colloca al punto di incontro tra causa concreta e legalità costituzionale. Esso non riporta il contratto alla vecchia funzione economico-sociale, ma consente di superare una concezione meramente individualistica dell'autonomia, senza cadere in una ricostruzione dirigistica. Il contratto non è meritevole perché realizza un'utilità sociale astratta stabilita dall'esterno; è meritevole quando l'operazione economica concretamente perseguita risulta compatibile con il sistema costituzionale dei valori e, oggi, anche con la tutela dell'ambiente e delle generazioni future. La sostenibilità, dunque, non è un fine pubblico imposto al contratto, ma un valore costituzionale che ne orienta dall'interno la comprensione, l'attuazione e il controllo³³.

³³ In questa prospettiva, la sostenibilità opera non come causa legale autonoma, ma come criterio di conformazione dell'autonomia privata e di valutazione dell'operazione negoziale concreta; cfr. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella*

2. Lo sviluppo sostenibile quale criterio conformativo dell'autonomia contrattuale privata.

La progressiva integrazione della sostenibilità nel lessico normativo che assegna a quest'ultima una funzione conformativa dell'attività privata, impone di valutare se tale funzione si traduca in un limite esterno all'autonomia negoziale o in un criterio interno di valutazione della validità e meritevolezza del regolamento contrattuale.

Una prima opzione ricostruttiva muovendo dall'art. 41 Cost., come modificato nel 2022, e dall'art. 3-*quater* c.a., giunge a ritenere che la sostenibilità integri un parametro di ordine pubblico economico-ambientale, tale da incidere direttamente sulla validità del contratto.

In questa prospettiva lo sviluppo sostenibile rappresenta oggi un vero e proprio limite cogente e una barriera conformativa del contenuto dell'autonomia contrattuale privata³⁴. La *solidarietà contrattuale ambientale*, che da ciò discende, si traduce in un vincolo sostanziale per l'autonomia privata, che non può esplicarsi in contrasto con il principio di sostenibilità, pena la perdita della sua stessa meritevolezza³⁵.

legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; M. PENNASILICO, Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni, in ID. (a cura di), Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.; F. RIMOLI, Sostenibilità e autonomia privata, in Rivista di diritto civile, 2023, n. 2, pp. 301-329.

³⁴ Il riferimento è agli artt. 2 e 9 Cost., quest'ultimo come modificato dalla l. cost. 11 febbraio 2022, n. 1, che ha introdotto nel testo costituzionale la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni.

³⁵ Art. 3-*quater*, d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, secondo cui ogni attività umana giuridicamente rilevante deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile,

Una simile lettura viene suffragata dalla dottrina che valorizza la funzione conformativa della legalità costituzionale nei rapporti tra privati, sottolineando come i principi fondamentali non si limitino a orientare l'interpretazione, ma incidano direttamente sulla disciplina negoziale³⁶.

La costituzionalizzazione del principio di sostenibilità diviene così criterio generale di conformazione dell'agire economico e contrattuale. In tal modo, l'attività negoziale privata si trova direttamente subordinata a un triplice parametro costituzionale: solidarietà (art. 2), tutela dell'ambiente (art. 9) e utilità sociale (art. 41)³⁷. L'insieme di tali norme conferisce alla sostenibilità la dignità di *valore-funzione* dell'autonomia privata, capace di incidere su validità, interpretazione e attuazione del contratto³⁸. Alla luce di tali coordinate, il *Codice dell'ambiente* assume funzione di completamento e specificazione della

al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future; art. 3-ter del medesimo decreto, sui principi dell'azione ambientale, con richiamo ai principi di precauzione, prevenzione, correzione alla fonte e "chi inquina paga".

³⁶ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; A. LEPORE, *Principio di solidarietà e autonomia negoziale nel sistema giuridico italiano*, in *Annali della Facoltà Giuridica dell'Università di Camerino*, 2020, p. 1 ss.

³⁷ G. ALPA, *Manuale di diritto privato*, 10^a ed., Milano, Wolters Kluwer-CEDAM, 2017, p. 103 ss.

³⁸ Questa impostazione si colloca in linea di perfetta coerenza con il diritto europeo. La Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (Carta di Nizza), all'art. 37, dispone che "*un livello elevato di tutela dell'ambiente e il miglioramento della sua qualità devono essere integrati nelle politiche dell'Unione e garantiti conformemente al principio dello sviluppo sostenibile*". Analogo indirizzo è espresso dall'art. 191 TFUE, che definisce gli obiettivi della politica ambientale dell'Unione nel "*perseguimento di un livello elevato di tutela e di miglioramento della qualità dell'ambiente*", fondato sui principi di precauzione, azione preventiva e correzione alla fonte dei danni causati all'ambiente.

Costituzione³⁹, con disposizioni a efficacia trasversale, destinate a fungere da *criteri guida* per la produzione normativa, l'interpretazione giurisprudenziale e la stessa attività contrattuale⁴⁰.

Consegue che, il contratto, in contrasto o in parziale antitesi rispetto a obiettivi fondamentali di tutela ambientale, potrebbe essere affetto da nullità ai sensi dell'art. 1418 c.c., in quanto contrastante con norme imperative o con principi fondamentali dell'ordinamento.

La configurazione della sostenibilità quale limite esterno generalizzato presenta rilevanti criticità. In primo luogo, il rischio di una nullità “*valoriale*” indeterminata, affidata a valutazioni giudiziali eccessivamente elastiche. In secondo luogo, l'esigenza di preservare la tipicità delle invalidità contrattuali, evitando che un principio programmatico si trasformi in clausola di chiusura assoluta.

La stessa riflessione sulla sostenibilità nel mercato unico europeo mostra come essa operi prevalentemente quale paradigma di regolazione e di *governance*, più che quale immediato strumento invalidante⁴¹. Il mercato sostenibile, infatti, non si sostituisce al

³⁹ Il riferimento è all'art. 3-*quater* ai sensi del quale “*ogni attività umana giuridicamente rilevante deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile*”, mentre l'art. 3-*ter* prescrive che “*la tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente*”.

⁴⁰ In chiave sistematica, v. F. RIMOLI, *Sostenibilità e autonomia privata*, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, pp. 301 - 329; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17 – 41.

⁴¹ G. CAPALDO, *La governance degli enti privati nel mercato unico sostenibile*, in G. CAPALDO (a cura di), *Iniziativa economica privata e mercato unico sostenibile*, Roma, Sapienza Università Editrice, 2023, p. 1 ss.; E.W. DI MAURO, *Sviluppo sostenibile e contratto “ecologicamente orientato”*, ivi, p. 69 ss.

mercato, ma ne riplasma le logiche attraverso meccanismi progressivi di responsabilizzazione e trasparenza.

Una seconda opzione - teoricamente più argomentata - colloca la sostenibilità all'interno del giudizio di meritevolezza *ex art.* 1322, comma 2, c.c., nonché nel controllo sulla causa concreta.

In questa prospettiva, lo sviluppo sostenibile non opera primariamente come divieto esterno, ma come parametro assiologico interno al regolamento negoziale⁴². Esso incide sulla valutazione della funzione economico-sociale del contratto, orientando il giudizio di compatibilità sistemica tra assetto di interessi perseguito e valori costituzionali⁴³.

Anche la riflessione sulla solidarietà come principio trasversale conferma che l'autonomia negoziale non è spazio neutro, ma ambito relazionale strutturalmente conformato dai valori costituzionali⁴⁴. In

⁴² F. PIRAINO, *La Cassazione sull'operazione economica*, in *Giurisprudenza italiana*, 2025, p. 1529 ss.

⁴³ Sul rapporto tra causa concreta, funzione dell'operazione negoziale e valori ordinamentali, v. A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.; R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, in R. SACCO (diretto da), *Trattato di diritto civile*, Torino, UTET, 2004, pp. 383-391; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41.

⁴⁴ Per una ricostruzione del contratto ecologico non quale tipo contrattuale autonomo, bensì quale paradigma ermeneutico, euristico e conformativo dell'autonomia negoziale, v. M. PENNASILICO, *Contratto ecologico e conformazione dell'autonomia negoziale*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2017, n. 1, p. 4 ss., spec. p. 26 ss.; ID., *Contratto ecologico e conformazione dell'autonomia negoziale*, in *Giustizia civile*, 2017, n. 4, pp. 809-835; F. LONGOBUCCO, *La contrattazione ecologicamente conformata nell'ottica del diritto civile: brevi note*, in *Rivista giuridica AmbienteDiritto.it*, 2019, n. 3, pp. 1-7, spec. pp. 1-3 e 6-7; S. PERSIA, *Proprietà e contratto nel paradigma del diritto civile "sostenibile"*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2018, n. 1, p. 4 ss.; G.M. MARSICO, *Sull'eventuale esigenza di una rimeditazione delle categorie dogmatiche dell'autonomia privata alla luce della tutela ambientale: la moderna concezione del contratto "ecologico"*, in *Il diritto dell'economia*, 2024, n. 1, pp. 255-293.

tale ottica, la sostenibilità integra un parametro di meritevolezza “*qualificata*”, idoneo a incidere sulla validità del contratto non in via automatica, ma attraverso un giudizio concreto di compatibilità⁴⁵.

La tensione tra limite esterno e criterio interno può essere ricomposta attraverso una struttura a doppio livello.

In via ordinaria, la sostenibilità opera come criterio interno di meritevolezza e di valutazione della causa concreta: parametro di interpretazione, integrazione e controllo assiologico del regolamento negoziale.

In via eccezionale, essa assume la funzione di limite esterno quando la violazione incida su beni costituzionalmente primari o contrasti con norme imperative ambientali specifiche.

Tale assetto consente di evitare tanto l’indeterminatezza di una nullità “*etica*” generalizzata, quanto la marginalizzazione del principio di sviluppo sostenibile a mera clausola retorica. Esso valorizza la funzione conformativa della sostenibilità senza snaturare la struttura del sistema delle invalidità.

In tal modo, la sostenibilità si colloca al cuore della teoria generale del contratto: non come categoria separata o settoriale, ma come criterio sistemico capace di incidere sulla struttura dell’autonomia privata nell’ordinamento costituzionale contemporaneo.

⁴⁵ Sul giudizio di meritevolezza quale strumento di controllo dell’autonomia privata alla luce dei valori costituzionali e ordinamentali, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; F. RIMOLI, *Sostenibilità e autonomia privata*, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, pp. 301-329; R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, in R. SACCO (diretto da), *Trattato di diritto civile*, Torino, UTET, 2004, pp. 383-391.

Muovendo da tali premesse, recente dottrina ha progressivamente elaborato la nozione di “meritevolezza sostenibile”, intesa quale parametro di legittimazione sostanziale del contenuto contrattuale. La meritevolezza degli interessi perseguiti dalle parti, infatti, non può più essere ricondotta a un giudizio astratto e statico, ma deve essere apprezzata in chiave relazionale e dinamica, alla luce del contesto economico, sociale e ambientale entro cui l’operazione negoziale si inserisce. Conseguenza che il contratto può dirsi meritevole soltanto ove la relativa causa risulti compatibile e coerente con i principi di sostenibilità, solidarietà e tutela intergenerazionale che permeano l’ordinamento vigente⁴⁶. La sostenibilità diviene, quindi, una “*dimensione relazionale della causa*”, che integra la libertà contrattuale senza negarla, ponendo al centro la responsabilità sociale del privato nella costruzione di un ordine economico equo e durevole⁴⁷. Il profilo di sviluppo sostenibile e meritevolezza, che si inserisce in una dimensione relazionale della causa stessa del contratto, necessita, al contempo di elementi oggettivi, deducibili da una analisi che permetta di determinare ed individuare quali sono quegli elementi contrattuali che tutelano il principio di sviluppo sostenibile. Invero, alcuni autori hanno sostenuto, in merito a tale principio, che “*se non viene ancorato a standard misurabili e condivisibili dalla comunità internazionale*

⁴⁶ G. VETTORI, Funzione sociale e sostenibilità del contratto, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41, spec. pp. 27 ss.; F. RIMOLI, Sostenibilità e autonomia privata, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, pp. 301-329.

⁴⁷ P. PERLINGIERI, *Persona, ambiente e sviluppo*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 322 ss.; G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, pp. 38 ss.; F. BILANCIA, *Costituzione e sostenibilità*, in *Rivista AIC*, 2022, n. 2, p. 1 ss., spec. p. 10 ss.

*rischia di essere un mero luogo comune con una forza attrattiva per i consumatori, ingannevole in quanto non rispondente alle loro aspettative di migliorare in concreto l'ambiente e la vivibilità dello stesso*⁴⁸. Risulta di tutta evidenza, però, a ben vedere, che l'adozione di criteri quantitativi, per quanto di indubbia utilità nel determinare il concetto di sostenibilità, non sarebbe di per sé sola sufficiente alla risoluzione del problema, perché imporrebbe comunque un adeguamento a norme e principi del diritto privato, determinando l'applicazione dei criteri interpretativi anche ai suddetti criteri quantitativi. In tal senso quindi, *“dare una misura alla sostenibilità non vuol dire mutare il ruolo dell'interprete nella soluzione dei problemi giuridici e nella applicazione delle regole”*⁴⁹. Pertanto, l'interprete è tenuto a prendere in considerazione le effettive esigenze che caratterizzano il caso concreto, al fine di valutare l'esatta esecuzione del contratto in essere nel rispetto dell'economia dello stesso e degli indici ecologici. Così facendo, si sta rendendo possibile l'instaurazione di uno scenario economico virtuoso, in cui si promuove *“un sistema di produzione calibrato su tecnologie avanzate che permettono un minor impatto ambientale”*⁵⁰, nell'ottica di promuovere un mercato sostenibile.

⁴⁸ S. LANDINI, Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni, in *Diritto pubblico*, 2015, n. 2, pp. 611-636, spec. p. 360 ss.; v. altresì direttiva 2005/29/CE, art. 6, par. 1, lett. a) e b), in materia di pratiche commerciali ingannevoli, con particolare riguardo alla necessità che le dichiarazioni ambientali siano precise, verificabili e non idonee a falsare il comportamento economico del consumatore.

⁴⁹ S. LANDINI, Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni, cit., p. 361.

⁵⁰ S. PAGLIANTINI, Sul c.d. contratto ecologico, in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2016, p. 342 ss.

Benché la ricostruzione sinora proposta abbia delineato il rapporto tra sostenibilità e autonomia contrattuale secondo una prospettiva tendenzialmente positiva, parte della dottrina⁵¹ ha adottato un’impostazione critica, sostenendo che l’idea stessa di “*mercato sostenibile*” non risponderebbe a un reale avanzamento concettuale, ma si configurerebbe come il risultato della logica concorrenziale di massimizzazione dei consumi individuali, considerata condizione necessaria per il funzionamento ottimale del mercato competitivo.

Tale visione conduce a interpretare la sostenibilità non come un principio giuridico suscettibile di conformare comportamenti e scelte negoziali, bensì come un criterio di efficienza allocativa, privo di autonoma capacità normativa. In questa prospettiva, il rapporto tra autonomia privata e legge viene letto in termini tali da mettere in discussione la plausibilità teorica del concetto di sviluppo sostenibile, la cui influenza sulla normativa unionale⁵² sarebbe, secondo taluni, segnata da ambivalenze concettuali⁵³.

Si osserva, infatti, come rispetto alle risorse non rinnovabili esso appaia concettualmente fragile; mentre con riguardo a quelle rinnovabili esso non mostrerebbe un carattere realmente innovativo, presentandosi piuttosto come una riformulazione moderna del tradizionale criterio dell’“*uso razionale delle risorse naturali*”, già sancito dall’art. 44 Cost.⁵⁴. Secondo questa impostazione, la sostenibilità rivelerebbe una

⁵¹ A. SOMMA, *Mercato, diritto e potere*, Torino, 2019, p. 122 ss.

⁵² Artt. 3, §§ 3 e 5, 21, § 2, lett. d) e f), TUE, nonché art. 11 TFUE.

⁵³ A. SOMMA, Responsabilità sociale e giustizia di mercato, in *Rivista critica del diritto privato*, 2020, n. 3, p. 485 ss.

⁵⁴ S. PAGLIANTINI, Sul c.d. contratto ecologico, cit., p. 342 ss.; M. LIBERTINI, La responsabilità d’impresa e l’ambiente, in G. ALPA, G. CONTE (a cura di), *La responsabilità dell’impresa*, Milano, Giuffrè, 2006, p. 217 ss.

struttura eminentemente descrittiva, orientata più a soddisfare un interesse al consumo “*ambientalmente amico*” che non a perseguire reali obiettivi ambientali; pur tuttavia, non può negarsi che le dinamiche di mercato, sotto la pressione di un consumatore divenuto sensibile all’impatto ambientale dei prodotti, tendono a esercitare una funzione *correttiva* sul comportamento delle imprese.

Alla luce di tali considerazioni, la dottrina più scettica ritiene che, nonostante gli sforzi normativi degli ultimi decenni, la sostenibilità continui ad essere conformatata principalmente dalle dinamiche concorrenziali del mercato, con la conseguenza che il concetto stesso di “*contratto ecologicamente sostenibile*” rappresenterebbe più un’espressione descrittiva che non un paradigma giuridico dotato di forza conformativa. Esso si configurerebbe, secondo questa lettura, come semplice rinominazione di un fenomeno contrattuale regolato da criteri economici esterni, privo di effettiva autonomia concettuale.

3. L’interesse ambientale nella causa concreta del contratto e la trasformazione della funzione negoziale

Secondo un diverso approccio metodologico il contratto ecologicamente sostenibile si distingue dalla fisiologia contrattuale tradizionale, poiché l’interesse ambientale non rimane estraneo alla struttura dell’operazione economica, ma penetra nella causa concreta del negozio, contribuendo a definirne la funzione e il contenuto. La convergenza degli interessi dei contraenti verso un’utilità ambientale, talora non perfettamente simmetrica alla formazione del consenso,

unita al dovere di uso razionale delle risorse naturali, consente di configurare il principio di sviluppo sostenibile quale criterio di meritevolezza ai sensi dell'art. 1322, comma 2, c.c., idoneo a orientare la valutazione giudiziale dell'assetto di interessi perseguito dal contratto. In questa prospettiva, la sostenibilità ambientale non rappresenta un mero elemento accessorio del regolamento negoziale, né un semplice fattore reputazionale o promozionale dell'attività economica, ma assume rilevanza quale componente strutturale della causa concreta del contratto. Il contratto, pertanto, non viene più considerato esclusivamente quale strumento di composizione di interessi patrimoniali individuali, ma si configura come luogo di integrazione tra autonomia privata, responsabilità sociale e tutela dell'ambiente, in una logica di progressiva conformazione dell'attività negoziale ai valori costituzionali.

L'autonomia privata incontra, pertanto, un limite interno nella necessaria integrazione tra libertà negoziale e doveri inderogabili di solidarietà sanciti dall'art. 2 Cost., nonché nel rinnovato assetto valoriale delineato dagli artt. 9 e 41 Cost. In tale prospettiva, l'evoluzione della causa contrattuale costituisce uno degli indici più significativi della trasformazione del diritto privato contemporaneo. Nella ricostruzione tradizionale, infatti, la causa veniva prevalentemente intesa come funzione economico-sociale del negozio, ossia come ragione oggettiva dell'atto di autonomia, apprezzata dall'ordinamento in termini astratti e tipologici, distinta tanto dai motivi soggettivi delle parti quanto dalle utilità individualmente perseguite nel caso concreto. Tale impostazione, riconducibile alla elaborazione

bettiana, attribuiva alla causa una funzione di controllo esterno della rilevanza sociale dell'atto, collegando la tutela dell'autonomia privata alla conformità del negozio a una funzione ritenuta obiettivamente apprezzabile dall'ordinamento⁵⁵. La successiva evoluzione dottrinale e giurisprudenziale ha progressivamente spostato il baricentro dell'indagine dalla funzione astratta del tipo negoziale alla funzione concreta dell'operazione economica, valorizzando la causa quale sintesi degli interessi reali che il contratto è diretto a realizzare. In questo passaggio, la causa non è più soltanto lo schema funzionale del tipo contrattuale prescelto, ma diviene criterio di comprensione dell'assetto di interessi concretamente costruito dalle parti, nonché parametro di verifica della sua compatibilità con i principi fondamentali dell'ordinamento⁵⁶. Proprio tale evoluzione consente oggi di comprendere come la sostenibilità ambientale non operi necessariamente quale limite esterno e demolitorio del contratto, ma possa incidere dall'interno sulla causa concreta, sulla meritevolezza dell'interesse perseguito e sulla conformazione del regolamento

⁵⁵ E. BETTI, *Teoria generale del negozio giuridico*, 2^a ed., Torino, UTET, 1950, spec. p. 170 ss.; ID., *Teoria generale delle obbligazioni*, I, *Prolegomeni. Funzione economico-sociale dei rapporti d'obbligazione*, Milano, Giuffrè, 1953, p. 1 ss.; sul radicamento bettiano della formula della funzione economico-sociale, v. N. RONDINONE, *Diritto privato e funzione economico-sociale: radici bettiane d'una formula*, in F. MACARIO, M.N. MILETTI (a cura di), *La funzione sociale nel diritto privato tra XX e XXI secolo*, Roma, Roma TrE-Press, 2017, p. 141 ss.

⁵⁶ G.B. FERRI, *Causa e tipo nella teoria del negozio giuridico*, Milano, Giuffrè, 1966, spec. p. 249 ss.; V. ROPPO, *Il contratto*, 2^a ed., Milano, Giuffrè, 2011, p. 343 ss.; A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.

negoziale, ogniqualvolta l'interesse ambientale entri nella struttura dell'operazione economica o ne qualifichi l'utilità programmata⁵⁷.

Nella prospettiva classica, tale funzione era prevalentemente orientata allo scambio patrimoniale e alla soddisfazione di interessi individuali, secondo una concezione dell'autonomia privata fondata sulla centralità del mercato e sulla neutralità assiologica dell'atto negoziale. L'emersione del principio dello sviluppo sostenibile, tuttavia, ha progressivamente inciso su questa impostazione, determinando una rilettura della funzione contrattuale alla luce dei principi costituzionali di solidarietà, tutela dell'ambiente e utilità sociale. In tale contesto, l'interesse ambientale non si colloca più all'esterno dell'autonomia privata come limite estrinseco imposto dall'autorità pubblica, ma penetra all'interno della struttura del contratto, qualificandone l'assetto funzionale e orientandone gli effetti.

La convergenza degli interessi dei contraenti verso un'utilità ambientale consente, dunque, di attribuire al principio dello sviluppo sostenibile una funzione conformativa dell'autonomia negoziale. Tale convergenza non implica necessariamente una perfetta simmetria degli interessi perseguiti dalle parti, poiché l'interesse ambientale può assumere una dimensione ulteriore rispetto alla mera soddisfazione reciproca delle prestazioni contrattuali. Esso, infatti, si proietta oltre la sfera soggettiva dei contraenti, coinvolgendo interessi collettivi, beni

⁵⁷ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 287 ss.

comuni e aspettative delle generazioni future. La tutela dell'ambiente assume così una dimensione relazionale e intergenerazionale che modifica profondamente il significato stesso dell'autonomia privata. Il contratto non è più soltanto strumento di autoregolazione degli interessi individuali, ma diviene mezzo di composizione tra libertà economica e responsabilità sociale, tra utilità privata e protezione del patrimonio ambientale comune.

La sostenibilità assume, quindi, la natura di principio generale dell'ordinamento, dotato di forza normativa diretta e di funzione integrativa; essa opera non soltanto come valore programmatico, ma quale parametro di razionalità giuridica e criterio di valutazione della meritevolezza degli interessi perseguiti dai contraenti⁵⁸.

La clausola della meritevolezza degli interessi, storicamente interpretata come strumento di controllo dell'atipicità contrattuale, assume oggi una funzione assai più ampia, diventando parametro di valutazione della compatibilità dell'operazione economica con i valori costituzionali. Il giudizio di meritevolezza non si esaurisce più nella verifica della liceità formale dell'assetto negoziale, ma richiede una valutazione sostanziale dell'interesse perseguito dalle parti e della sua coerenza con i principi fondamentali dell'ordinamento. In tale ottica, la sostenibilità ambientale si configura quale criterio idoneo a orientare il sindacato giudiziale sull'autonomia privata, consentendo di distinguere

⁵⁸ V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024, p. 83 ss.; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.

le operazioni economiche conformi alla legalità costituzionale da quelle che, pur formalmente lecite, risultano incompatibili con la tutela dell'ambiente, con la solidarietà sociale e con la funzione sociale dell'iniziativa economica⁵⁹.

Ne deriva una progressiva trasformazione del contratto da strumento di puro scambio patrimoniale a meccanismo di governo responsabile delle risorse e delle relazioni economiche⁶⁰.

La costituzionalizzazione del diritto dei contratti comporta, pertanto, il superamento della tradizionale separazione tra diritto pubblico e diritto privato nella tutela dell'ambiente. Se in passato la protezione ambientale era affidata quasi esclusivamente a strumenti autoritativi e pubblicistici, oggi essa investe direttamente anche l'autonomia privata e le relazioni negoziali. Il contratto diviene così strumento di attuazione dei valori costituzionali, concorrendo alla realizzazione di obiettivi di sostenibilità economica, sociale e ambientale. Tale evoluzione si manifesta in molteplici ambiti: dalle clausole ambientali nei contratti commerciali alla responsabilità sociale d'impresa, dai sistemi di certificazione ecologica alle pratiche di approvvigionamento

⁵⁹ Sul giudizio di meritevolezza quale controllo sostanziale dell'autonomia privata alla luce dei principi costituzionali, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, cit., pp. 17-41; R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, in R. SACCO (diretto da), *Trattato di diritto civile*, Torino, UTET, 2004, pp. 383-391.

⁶⁰ Come osserva autorevole dottrina, “non ogni contratto lecito è meritevole, ma soltanto quello che, oltre a rispettare la norma giuridica, si inserisce armonicamente nel sistema di principi fondamentali, assicurando la compatibilità dell'autonomia con la solidarietà”: P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, Napoli, 2009, p. 231 ss.

sostenibile, sino ai contratti turistici orientati alla valorizzazione del territorio e alla tutela delle risorse naturali.

In questo contesto, il contratto ecologicamente orientato rappresenta una delle espressioni di un diritto privato “inclusivo”, in cui i principi generali assumono la funzione di raccordo tra le libertà individuali e gli obblighi collettivi di tutela ambientale. In quest’ottica, il contratto ecoturistico incarna paradigmaticamente l’idea di un contratto la cui causa concreta non si esaurisce nella soddisfazione bilaterale degli interessi patrimoniali, ma incorpora anche un interesse ambientale “*ulteriore*”, riferibile non soltanto alle parti ma anche alle comunità locali e alle generazioni future⁶¹.

Alla luce di queste considerazioni, l’autonomia privata viene pertanto reinterpretata non come spazio di libertà assoluta ed autoreferenziale, ma come potere giuridico funzionalizzato alla realizzazione di interessi compatibili con la solidarietà sociale, la dignità della persona e la tutela dell’ambiente.

Come è stato osservato, l’ambiente è “*l’orizzonte necessario entro il quale il diritto privato deve oggi collocarsi per continuare ad essere strumento di giustizia sociale*”⁶².

⁶¹ Sul contratto ecologicamente orientato quale espressione di un diritto privato capace di integrare autonomia individuale, interessi collettivi e tutela intergenerazionale, v. M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e “contratto ecologico”: un altro modo di soddisfare i bisogni*, cit., pp. 287 ss.; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, cit., p. 89 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 282 ss. e 296 ss.

⁶² S. RODOTÀ, *Ambiente e diritti fondamentali*, in *Rivista critica del diritto privato*, 2013, n. 4, p. 401 ss.

Non è pensabile, sostiene la dottrina, un contratto avulso dall'ambiente, autonomo rispetto a quest'ultimo. Anzi il rapporto contrattuale va necessariamente interpretato alla luce delle sue ricadute non solo sui soggetti contraenti ma anche alla luce dei potenziali effetti che quest'ultimo può avere sulle sfere di terzi, incidendole con modalità varie⁶³.

Il contratto, lungi dal rimanere isolato nel microcosmo dell'accordo tra le parti, proietta le proprie conseguenze sulla realtà circostante, incidendo sui beni comuni, sulle risorse naturali, sugli ecosistemi e, in ultima analisi, sulla stessa collettività.

4. La sostenibilità come principio generale dell'ordinamento e parametro di valutazione della meritevolezza contrattuale

La crescente attenzione riservata ai profili dello sviluppo sostenibile e della tutela dell'ambiente, emersa con particolare evidenza tanto negli obiettivi delineati dall'Agenda 2030 quanto nelle più recenti evoluzioni dei sistemi normativi nazionali e sovranazionali, unitamente al progressivo consolidarsi di un quadro sistematico orientato alla ridefinizione dell'autonomia negoziale in chiave sostenibile, impone di approfondire la figura del c.d. contratto ecologico. Tale prospettiva di indagine si rivela necessaria ai fini della comprensione dei principi che conformano l'autonomia privata contrattuale nell'ordinamento contemporaneo, nonché dei modelli di controllo applicabili ai contratti

⁶³ N. LIPARI, Introduzione, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 17 ss.

di approvvigionamento, tanto nelle forme diffuse quanto in quelle centralizzate. In questo contesto assumono particolare rilievo le modalità di introduzione di clausole volte alla certificazione dell'ecosostenibilità, alla valorizzazione delle fonti energetiche rinnovabili e, più in generale, all'integrazione di obblighi ambientali nel regolamento negoziale. Si tratta di elementi che contribuiscono ad attribuire all'operazione negoziale una funzione economico-ambientale, destinata a incidere sulla struttura e sulla causa concreta del contratto, con particolare rilevanza nell'ambito del contratto turistico, settore nel quale l'interazione tra attività economica, territorio e tutela ambientale appare particolarmente intensa.

Il contratto ecologicamente sostenibile, espressione concreta di un nuovo paradigma contrattuale, trae origine da un modello economico-sociale globale riconducibile allo sviluppo sostenibile e alle sue molteplici sfaccettature⁶⁴. In questa prospettiva, esso non si configura come semplice estensione del contratto tradizionale, ma come strumento normativo capace di integrare i valori ecologici, sociali ed economici direttamente nell'ordinamento privatistico⁶⁵, fornendo una

⁶⁴ Sul contratto ecologicamente orientato quale espressione dell'incidenza della sostenibilità ambientale sulla funzione e sul contenuto dell'autonomia privata, v. M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.; S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Diritto pubblico*, 2015, n. 2, pp. 611-636; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024, p. 89 ss.

⁶⁵ Sul rapporto tra autonomia privata responsabile, valori costituzionali e conformazione del contratto, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; F. RIMOLI,

chiave interpretativa e regolativa per la disciplina del contratto turistico e, più in generale, dei rapporti contrattuali con impatto ambientale.

In tal senso, il contratto ecologico non si limita a configurarsi come strumento di *marketing* o di comunicazione verso il consumatore, ma si propone come strumento giuridico di regolazione dei comportamenti delle parti, imponendo obblighi misurabili e verificabili in materia ambientale, economica e sociale.

Il fondamento del contratto ecologico può rinvenirsi nel D. Lgs. 152/2006 (Codice dell'Ambiente) ai sensi del quale ogni attività umana, pubblica o privata, giuridicamente rilevante, “*deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile*” (art. 3-*quater*, comma 1); da ciò consegue che l'interesse ambientale penetra e colora la causa del contratto, enfatizzando non solo la convergenza degli interessi dei contraenti verso l'utilità ambientale, ma anche la doverosità di un uso responsabile delle risorse naturali, a beneficio delle generazioni future, indipendentemente dalla possibile, ma non sempre presente, asimmetria informativa⁶⁶.

La qualificazione sopra proposta impone, tuttavia, un chiarimento metodologico necessario: occorre stabilire se il contratto ecologico debba essere inteso quale categoria dogmatica autonoma del diritto dei contratti ovvero come paradigma ermeneutico idoneo ad orientare l'interpretazione e l'integrazione del regolamento negoziale.

Sostenibilità e autonomia privata, in Rivista di diritto civile, 2023, n. 2, pp. 301-329.

⁶⁶ Così inteso, il contratto ecologico appare come una declinazione concreta del principio di sviluppo sostenibile, traducendo in obblighi negoziali le indicazioni costituzionali e legislative già richiamate, e configurandosi come strumento privilegiato per l'integrazione tra autonomia privata e tutela ambientale.

La questione non è meramente terminologica in quanto, dalla qualificazione discendono rilevanti conseguenze sistematiche quali la configurabilità di un autonomo statuto disciplinare, il conseguente regime dei rimedi, l'intensità e la pervasività del controllo giudiziale, nonché il rapporto con il concetto di meritevolezza e con la funzione economico-sociale del contratto.

Una prima opzione ricostruttiva muove dall'assunto secondo cui l'emersione del principio di sviluppo sostenibile nell'ordinamento costituzionale e unionale, nonché la previsione dell'art. 3-*quater* del codice dell'ambiente, legittimerebbero la costruzione di una categoria contrattuale specificamente orientata alla tutela dell'ambiente. In tale prospettiva, il contratto ecologico non sarebbe soltanto una mera espressione descrittiva, quanto, piuttosto, una figura riconoscibile sulla base di indici oggettivi quali la presenza di obblighi ambientali specifici, l'assunzione di *standard* di sostenibilità, l'inserimento di clausole volte alla riduzione dell'impatto ambientale o alla gestione del rischio ecologico⁶⁷.

⁶⁷ Sul contratto ecologico quale figura o categoria contrattuale emergente, ancorché non tipizzata legislativamente e da intendere con cautela quale categoria descrittiva o funzionale, v. M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in *Rassegna di diritto civile*, 2016, n. 4, p. 1292 ss., ove l'Autore indaga la dialettica tra sviluppo, sostenibilità e contratto ecologico e l'incidenza dell'interesse ambientale sulla categoria contrattuale; ID., *Contratto ecologico e conformazione dell'autonomia negoziale*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2017, n. 1, p. 4 ss., spec. p. 26 ss., ove il contratto ecologico è esaminato nei suoi riflessi sulla formazione, interpretazione, integrazione ed esecuzione del regolamento contrattuale e come possibile strumento di godimento e gestione condivisa di beni comuni; ID., *Contratto ecologico e conformazione dell'autonomia negoziale*, in *Giustizia civile*, 2017, n. 4, pp. 809-835; S. PERSIA, *Proprietà e contratto nel paradigma del diritto civile "sostenibile"*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente*, 2018, n. 1, p. 4 ss., ove si sostiene l'esigenza di rielaborare i modelli civilistici classici alla luce dei

Una simile impostazione trova un primo fondamento nella più generale tendenza alla “costituzionalizzazione” dell’autonomia negoziale⁶⁸; in tale prospettiva la solidarietà costituzionale, letta in chiave ambientale, può generare doveri specifici anche nell’ambito delle relazioni contrattuali⁶⁹ e nel quadro di un mercato unico sostenibile⁷⁰.

valori ecologici e degli interessi ambientali; F. LONGOBUCCO, *La contrattazione ecologicamente conformata nell’ottica del diritto civile: brevi note*, in *Rivista giuridica AmbienteDiritto.it*, 2019, n. 3, pp. 1-7, spec. pp. 1-3, ove si afferma che l’interesse all’ambiente salubre struttura e “colora” la causa degli atti tra privati e che da ciò nasce il paradigma del contratto ecologicamente conformato; G.M. MARSICO, *Sull’eventuale esigenza di una rimeditazione delle categorie dogmatiche dell’autonomia privata alla luce della tutela ambientale: la moderna concezione del contratto “ecologico”*, in *Il diritto dell’economia*, 2024, n. 1, pp. 255-293, spec. pp. 255 ss. e 284 ss., ove si prospetta la rimeditazione delle categorie dell’autonomia privata alla luce della tutela ambientale, pur precisandosi che il contratto ecologico non ha ancora cittadinanza legislativa come categoria normativa; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024, p. 89 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 280-282 e 296 ss., ove il contratto ecologico è definito come nuovo paradigma relazionale orientato alla tutela dei beni comuni e delle generazioni future.

⁶⁸ Sulla conformazione costituzionale dell’autonomia privata e sull’incidenza dei principi fondamentali nei rapporti tra privati, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; M. PENNASILICO, *Legalità costituzionale e diritto civile*, in P. PERLINGIERI, A. TARTAGLIA POLCINI (a cura di), *Novecento giuridico: i civilisti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013, p. 281 ss.

⁶⁹ Sul rapporto tra solidarietà, autonomia negoziale e conformazione degli interessi privati, v. A. LEPORE, *Principio di solidarietà e autonomia negoziale nel sistema giuridico italiano*, in *Annali della Facoltà Giuridica dell’Università di Camerino*, 2020, p. 1 ss.; P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, cit., p. 365 ss.

⁷⁰ G. CAPALDO, *La governance degli enti privati nel mercato unico sostenibile*, in G. CAPALDO (a cura di), *Iniziativa economica privata e mercato unico sostenibile*, Roma, Sapienza Università Editrice, 2023, p. 1 ss.; E.W. DI MAURO, *Sviluppo sostenibile e contratto “ecologicamente orientato”*, ivi, p. 69 ss.

Tuttavia, la configurazione del contratto ecologico quale categoria dogmatica in senso forte solleva non trascurabili perplessità. In primo luogo, il rischio di una tipizzazione impropria, in assenza di una disciplina legislativa espressa. In secondo luogo, la possibile indeterminatezza degli elementi identificativi, che renderebbe incerto il confine tra contratti semplicemente “sensibili” al tema ambientale e contratti strutturalmente orientati alla sostenibilità. Il pericolo è quello di un’espansione nominalistica della categoria, destinata a perdere rigore sistematico.

Una seconda opzione, più prudente, ma più solida da un punto di vista teorico, intende il contratto ecologico non come figura tipica o atipica autonoma, bensì come paradigma ermeneutico⁷¹.

⁷¹ Per una diversa e più prudente ricostruzione del contratto ecologico non quale tipo contrattuale autonomo, bensì quale paradigma ermeneutico, euristico e conformativo dell’autonomia negoziale, v. M. PENNASILICO, *Contratto ecologico e conformazione dell’autonomia negoziale*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell’ambiente*, 2017, n. 1, p. 4 ss., spec. pp. 26 ss., ove il contratto ecologico è ricondotto a una prospettiva evolutiva idonea a incidere sulla formazione, interpretazione, integrazione ed esecuzione del regolamento contrattuale; ID., *Contratto ecologico e conformazione dell’autonomia negoziale*, in *Giustizia civile*, 2017, n. 4, pp. 809-835; P. PERLINGIERI, *Persona, ambiente e sviluppo*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 322 ss., spec. p. 327, sul nesso tra sviluppo sostenibile, contratto giusto e legalità costituzionale; F. LONGOBUCCO, *La contrattazione ecologicamente conformata nell’ottica del diritto civile: brevi note*, in *Rivista giuridica AmbienteDiritto.it*, 2019, n. 3, pp. 1-7, spec. pp. 1-3 e 6-7, ove il modello del contratto ecologicamente orientato è qualificato come paradigma non ancora direttamente normato, ma legittimato nell’ordinamento italo-europeo e dotato di funzione interpretativa e applicativa; S. PERSIA, *Proprietà e contratto nel paradigma del diritto civile “sostenibile”*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell’ambiente*, 2018, n. 1, p. 4 ss.; F. DI GIOVANNI, *“Appalti verdi” e responsabilità sociale dell’impresa*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 61 ss., spec. pp. 68-70, sul rilievo delle clausole ambientali e degli appalti verdi quale terreno applicativo della conformazione ecologica dell’attività contrattuale; A. JANNARELLI,

In una prima accezione, dunque, la dottrina ha utilizzato la formula del “contratto ecologico” per indicare l’emersione di una figura negoziale caratterizzata dall’incidenza dell’interesse ambientale sulla causa e sul contenuto dell’operazione. In una prospettiva più prudente, e preferibile, tale formula non individua un nuovo tipo contrattuale autonomo, ma un paradigma ermeneutico e conformativo, idoneo a orientare interpretazione, integrazione, meritevolezza ed esecuzione dei contratti esistenti.

In questa prospettiva, la sostenibilità non individua un nuovo tipo contrattuale, ma un criterio orientativo che incide sull’interpretazione e sull’integrazione del regolamento negoziale. Il contratto ecologico non si definisce per appartenenza tipologica, ma per la presenza di un fattore ambientale rilevante, tale da richiedere una lettura del regolamento conforme ai principi costituzionali e alle norme ambientali vigenti.

Una simile impostazione appare coerente con l’evoluzione del diritto privato regolatorio, nel quale i rimedi e le tecniche di protezione non si esauriscono nell’alternativa validità/nullità, ma si articolano in strumenti di trasparenza, responsabilizzazione ed adeguamento del rapporto⁷².

Principi ambientali e conformazione dell’autonomia negoziale: considerazioni generali, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 19 ss., spec. p. 22, ove il contratto ecologico è qualificato come ipotesi di lavoro e prospettiva evolutiva di lungo periodo, più che come dato acquisito; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 288 ss. e 296 ss. In chiave normativa, v. art. 3-quater, d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, nonché artt. 9 e 41 Cost., come modificati dalla l. cost. 11 febbraio 2022, n. 1.

⁷² Sulle tecniche privatistiche di promozione della sostenibilità e sul superamento dell’alternativa secca validità/nullità attraverso strumenti di trasparenza,

Le due opzioni ricostruttive delineate non devono essere considerate necessariamente antitetiche, potendo piuttosto essere ricondotte entro una prospettiva interpretativa unitaria e maggiormente equilibrata, idonea a cogliere la complessità del fenomeno. In tale ottica, appare preferibile riconoscere al contratto ecologico una duplice dimensione, al contempo ermeneutica e funzionale.

In via generale, il contratto ecologico opera quale paradigma interpretativo, configurandosi come criterio ermeneutico volto a orientare la lettura, l'integrazione e l'applicazione del regolamento negoziale alla luce delle esigenze di sostenibilità ambientale, in coerenza con i principi consacrati dagli artt. 9 e 41 Cost., nonché con la normativa ambientale di settore. La sostenibilità, pertanto, non individua necessariamente un autonomo tipo contrattuale, ma costituisce un parametro sistematico attraverso il quale valutare la conformità dell'operazione economica ai valori costituzionali e alla funzione sociale dell'autonomia privata.

Laddove, tuttavia, ricorrano specifici indici sintomatici - quali l'inserimento di clausole ambientali, l'assunzione di obblighi di performance ecologica, la previsione di meccanismi di certificazione della sostenibilità ovvero l'integrazione del rischio ambientale nell'assetto degli interessi perseguiti dalle parti - il contratto ecologico può assumere una più marcata rilevanza funzionale, sino a configurarsi quale categoria dogmatica in senso debole. In tale prospettiva, esso non

responsabilizzazione e conformazione del rapporto, v. A. PISANI TEDESCO, *Strumenti privatistici per la sostenibilità ambientale e sociale*, Torino, Giappichelli, 2024, spec. capp. I-II; G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, in *Europa e diritto privato*, 2021, n. 4, pp. 901-926; S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, cit., pp. 611-636.

si atteggia quale autonomo tipo contrattuale dotato di disciplina propria, bensì quale figura riconoscibile all'interno della complessiva operazione economica, caratterizzata dalla strutturale incidenza dell'interesse ambientale sulla causa concreta del rapporto.

Una simile ricostruzione consente di evitare, da un lato, il rischio di un improprio nominalismo categoriale e, dall'altro, quello di una forzata tipizzazione priva di adeguato fondamento normativo. Il contratto ecologico non si presenta, dunque, come figura separata rispetto al diritto comune dei contratti, ma come espressione evolutiva dell'autonomia privata nell'ambito dell'ordinamento costituzionale contemporaneo, nel quale l'esercizio dell'iniziativa economica è chiamato a confrontarsi con i limiti, i valori e gli obiettivi imposti dal principio dello sviluppo sostenibile.

Il paradigma del contratto ecologico così delineato, nelle sue molteplici declinazioni applicative, consente di cogliere con maggiore immediatezza l'incidenza della sostenibilità ambientale sulla realtà socio-economica e sulle dinamiche del mercato.

In tale prospettiva, l'applicazione del paradigma ecologico al settore turistico conduce all'emersione del contratto turistico sostenibile quale applicazione paradigmatica del contratto ecologicamente orientato, nel quale le finalità di godimento del viaggio e del tempo libero si integrano con gli obiettivi di tutela dell'ambiente, valorizzazione del territorio e promozione dello sviluppo sostenibile.

La natura complessa del contratto turistico - in quanto contratto misto, sinallagmatico e di durata - lo rende particolarmente idoneo ad accogliere le istanze dello *sviluppo sostenibile* e a tradurle in pratica

negoziale, fungendo da laboratorio di contrattualità sostenibile⁷³. L'evoluzione normativa e dottrinale dell'istituto mostra, infatti, come il contratto turistico non persegua soltanto la soddisfazione di un interesse individuale, ma contribuisca alla realizzazione di un'utilità collettiva, in coerenza con il principio di *utilità sociale* dell'art. 41 Cost. e con la funzione solidaristica che permea l'intero diritto dei contratti; in questa prospettiva, esso può essere considerato una delle prime espressioni di contratto ecologico

Il turismo, infatti, è settore a forte impatto ambientale e territoriale: la sua regolazione giuridica non può prescindere dal bilanciamento tra libertà d'impresa, tutela del consumatore e protezione dell'ambiente. Il Codice del turismo (d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79) e le direttive europee di riferimento (in particolare la direttiva (UE) 2015/2302) mostrano un progressivo inserimento di criteri ambientali e di responsabilità sociale d'impresa nel tessuto della disciplina contrattuale⁷⁴. L'obbligo informativo, la trasparenza e la responsabilità dell'organizzatore non sono più strumenti solo di protezione individuale, ma veicoli di *accountability* ambientale, coerenti con la logica della sostenibilità

⁷³ Sul contratto turistico quale operazione economica complessa, idonea a esprimere interessi personali, patrimoniali, territoriali e ambientali, v. M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, p. 1 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, cit., pp. 17-41; M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, pp. 541 ss.

⁷⁴ Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati; d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, di attuazione della direttiva (UE) 2015/2302; d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice del turismo, artt. 32 ss.

integrata⁷⁵. Da questa prospettiva, il contratto turistico rappresenta una delle sedi applicative più significative del contratto ecologicamente orientato⁷⁶: un modello in cui il principio di sostenibilità, divenuto criterio costituzionale e di ordine pubblico economico, si traduce in parametri di comportamento, clausole contrattuali e responsabilità specifiche. In tale chiave, il contratto turistico non è più soltanto un contratto di fruizione, ma diviene strumento di responsabilità ecologica, espressione di una solidarietà che si estende ai rapporti tra l'uomo, la comunità e l'ambiente.

La qualificazione di contratto “ecologicamente orientato”⁷⁷ consente non soltanto un arricchimento del contenuto del contratto, ma altresì l'attribuzione allo stesso di una funzione, non soltanto premiale o promozionale, ma, per certi versi, anche correttiva del mercato e preventiva, contro sprechi di risorse naturali, consumi eccessivi e danni

⁷⁵ Sugli obblighi informativi nel contratto turistico e sulla funzione protettiva della trasparenza, v. art. 34 Codice del turismo; art. 5 direttiva (UE) 2015/2302; G. DE CRISTOFARO, *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio (Dir. 2015/2302/UE) e le prospettive del suo recepimento nell'ordinamento italiano*, in A. FINESSI (a cura di), *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell'ordinamento italiano*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, pp. 1-27; F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, in *I Contratti*, 2014, n. 5, pp. 458-469.

⁷⁶ Sul contratto ecologicamente orientato quale paradigma idoneo a integrare autonomia individuale, interessi collettivi e responsabilità ambientale, v. M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e “contratto ecologico”*, cit., pp. 287 ss.; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, cit., p. 89 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, cit., pp. 288 ss. e 296 ss.; per il raccordo con il contratto turistico, v. M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato*, cit., p. 1 ss.

⁷⁷ A. JANNARELLI, *Principi ambientali e conformazione dell'autonomia negoziale: considerazioni generali*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 22 ss.; N. LIPARI, *Introduzione*, ivi, p. 15 ss.

ambientali. Parte della dottrina è arrivata a sostenere che la finalità ultima di una simile contrattazione non si esaurisce solo nella protezione della natura in sé e per sé, quale valore autonomo, ma può, addirittura, porsi come strumento di tutela per la sopravvivenza dell'uomo stesso⁷⁸.

⁷⁸ M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e “contratto ecologico”: un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 314 ss.

II CAPITOLO

IL CONTRATTO TURISTICO QUALE PARADIGMA DEL CONTRATTO ECO-SOSTENIBILE.

SOMMARIO: 1. La progressiva emersione della dimensione eco-sostenibile del contratto turistico. 2. Struttura e funzione del contratto turistico nella prospettiva della sostenibilità. 3. Gli elementi strutturali del contratto turistico: contenuto, requisiti e disciplina applicabile. 4. Il recesso nel contratto turistico: disciplina normativa, limiti ed effetti. 5. La responsabilità nell'ambito del contratto turistico: presupposti, regime e tutele del turista

1. Sviluppo sostenibile e contrattazione turistica

Il passaggio dallo sviluppo sostenibile alla contrattazione turistica consente di verificare, in un settore particolarmente sensibile, la concreta operatività della funzione conformativa dei principi ambientali sull'autonomia privata. Il contratto turistico, infatti, non costituisce più soltanto lo strumento giuridico attraverso il quale vengono acquistati servizi di trasporto, alloggio o assistenza, ma si presenta come operazione economica complessa, nella quale una pluralità di prestazioni, informazioni, aspettative personali, elementi territoriali e standard qualitativi concorrono alla realizzazione di un'esperienza unitaria. In questa prospettiva, il viaggio non è riducibile alla somma dei singoli servizi che lo compongono, poiché il valore giuridicamente

rilevante dell'operazione risiede nella complessiva fruizione dell'esperienza turistica programmata.

La specialità del contratto turistico emerge, dunque, anzitutto sul piano causale. L'interesse del viaggiatore non si esaurisce nell'ottenimento di prestazioni isolate, ma si identifica nella realizzazione di un programma di viaggio dotato di coerenza funzionale, nel quale assumono rilievo il luogo di destinazione, la qualità dell'ambiente, la sicurezza, l'accessibilità, l'organizzazione dei servizi, l'affidabilità delle informazioni ricevute e la conformità dell'esperienza alle caratteristiche promesse. Ne deriva che il contratto turistico si colloca in una zona avanzata della contrattualità contemporanea, nella quale l'interesse patrimoniale si intreccia con interessi personali, relazionali, culturali e, sempre più frequentemente, ambientali.

Tale trasformazione non è il frutto di una mera evoluzione sociologica del mercato turistico, ma trova riscontro in un progressivo processo di giuridificazione del turismo come fenomeno economico, sociale e territoriale. La disciplina del turismo organizzato, sin dalle sue prime formulazioni sovranazionali e poi europee, è stata costruita attorno all'esigenza di superare la frammentazione dei singoli rapporti contrattuali, predisponendo una regolazione unitaria capace di

proteggere il viaggiatore dinanzi alla complessità dell'operazione. La dottrina ha evidenziato come l'intervento legislativo nel settore sia stato particolarmente intenso proprio perché il turismo organizzato rappresenta un fenomeno di rilevanza economico-sociale, nel quale la predisposizione di regole uniformi risponde sia alla tutela dell'utente sia all'esigenza di ordinato sviluppo del mercato⁷⁹.

Il contratto turistico si presta, pertanto, a essere letto come figura paradigmatica della transizione dal contratto di scambio al contratto di organizzazione dell'esperienza. L'organizzatore non si limita a trasferire al viaggiatore il godimento di singole utilità, ma costruisce, coordina e garantisce un risultato complessivo, nel quale la prestazione di ciascun fornitore concorre a un programma unitario. Questa impostazione consente di comprendere perché, nel pacchetto turistico, il profilo dell'attività organizzativa assuma rilievo determinante: il pacchetto non è un aggregato naturale di servizi, ma un prodotto giuridicamente unitario, caratterizzato dal coordinamento di elementi

⁷⁹ M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, pp. 541 ss., spec. pp. 541-543, ove l'Autrice ricostruisce l'evoluzione dalla Convenzione di Bruxelles alla direttiva 90/314/CEE e sottolinea la funzione di riequilibrio della disciplina speciale del turismo organizzato.

materiali e immateriali, destinati alla migliore fruizione del viaggio da parte del turista⁸⁰.

È in questo quadro che la sostenibilità ambientale può entrare nel contratto turistico non come elemento esterno o accessorio, ma come possibile componente della sua causa concreta. Quando il viaggio sia presentato, organizzato o percepito come esperienza sostenibile, responsabile, naturalistica, lenta o territorialmente integrata, gli elementi ambientali non rimangono confinati nel piano dei motivi individuali o della comunicazione promozionale. Essi possono incidere sulla qualità della prestazione, sull'affidamento del viaggiatore, sul contenuto degli obblighi informativi, sulla selezione dei fornitori, sulla conformità dell'esecuzione e sulla responsabilità dell'organizzatore.

Questa conclusione trova un primo fondamento nella stessa elaborazione internazionale del turismo sostenibile. La Carta di Lanzarote del 1995 individua nel turismo un fenomeno ambivalente, capace di contribuire allo sviluppo socio-economico e culturale, ma anche di produrre degrado ambientale e perdita di identità locali; per

⁸⁰ M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, cit., p. 546, ove si richiama la qualificazione del pacchetto turistico come unità autonoma, nella quale l'attività organizzativa assume rilievo determinante e l'insieme dei servizi diviene qualcosa di diverso e più complesso della loro semplice somma.

tale ragione, essa afferma che lo sviluppo turistico deve essere fondato sul criterio della sostenibilità, intesa come equilibrio tra sostenibilità ecologica di lungo periodo, convenienza economica ed equità sociale verso le comunità locali⁸¹. Il dato è rilevante non perché la Carta produca, di per sé, obblighi contrattuali immediatamente azionabili, ma perché essa contribuisce a ridefinire il contenuto qualitativo dell'attività turistica, spostando l'attenzione dal mero consumo del viaggio alla gestione responsabile delle risorse naturali e culturali sulle quali il turismo si fonda.

La sostenibilità turistica, in tale prospettiva, non si esaurisce nella protezione astratta dell'ambiente, ma riguarda il modo in cui l'esperienza viene costruita, offerta e realizzata. Essa impone di considerare il territorio non come semplice sfondo dell'esecuzione, ma come elemento funzionale dell'utilità contrattuale. Il paesaggio, la biodiversità, le risorse naturali, le comunità locali, le tradizioni culturali e la capacità di carico dei luoghi diventano fattori che possono incidere

⁸¹ *Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile*, adottata dalla Conferenza mondiale sul turismo sostenibile, Lanzarote, 27-28 aprile 1995, Principi 1-2, ove si afferma che lo sviluppo turistico deve fondarsi sulla sostenibilità ecologica di lungo periodo, sulla convenienza economica e sull'equità sociale verso le comunità locali, integrando ambiente naturale, culturale e umano.

sulla valutazione della conformità della prestazione turistica, soprattutto quando siano stati richiamati nella comunicazione commerciale, nel programma di viaggio o nelle condizioni contrattuali. La riflessione più recente sul diritto privato sostenibile consente di rafforzare tale approdo. Il principio dello sviluppo sostenibile, originariamente affermatosi nel diritto internazionale e comunitario, ha progressivamente acquistato rilievo anche nei rapporti tra privati, incidendo sugli istituti tradizionali del diritto civile, tra cui proprietà, contratto e responsabilità. In tale prospettiva, il contratto non si limita più a regolare interessi esclusivamente economici, ma diviene uno strumento potenzialmente idoneo a orientare la gestione responsabile delle risorse naturali e a tener conto degli interessi delle generazioni future⁸².

Applicata al contratto turistico, questa ricostruzione consente di cogliere la specificità del turismo sostenibile come fenomeno contrattuale. Non ogni contratto turistico è, per ciò solo, un contratto

⁸² Sul rilievo del principio di sviluppo sostenibile nella rilettura delle categorie privatistiche e, in particolare, del contratto quale strumento di responsabilizzazione dell'autonomia privata, v. G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 282 ss. e 288 ss.; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.

eco-sostenibile; tuttavia, quando la sostenibilità venga dedotta nel contenuto dell'offerta, nella descrizione del pacchetto, nella scelta della destinazione, negli standard della struttura ricettiva, nella mobilità proposta o nella valorizzazione delle comunità locali, essa cessa di essere un valore esterno al rapporto e diviene parametro interno di conformità della prestazione. La promessa di sostenibilità non opera allora come formula etica o reputazionale, ma come elemento suscettibile di incidere sull'adempimento, sulla responsabilità e sui rimedi.

Da questo punto di vista, il contratto turistico sostenibile rappresenta un luogo privilegiato di incontro tra tutela del consumatore, protezione della persona e salvaguardia del territorio. Il viaggiatore non è soltanto destinatario di servizi, ma soggetto che affida all'organizzatore la realizzazione di un'esperienza personale, spesso collegata alla fruizione di beni naturali, culturali e paesaggistici. La protezione del turista, pertanto, non può essere confinata alla correttezza formale delle informazioni o alla materiale esecuzione delle singole prestazioni, ma deve estendersi alla coerenza complessiva dell'operazione turistica rispetto all'interesse concretamente perseguito.

Tale impostazione consente anche di chiarire il ruolo degli obblighi informativi. Nel contratto turistico sostenibile, l'informazione non è soltanto presidio della libertà del consenso, ma strumento di costruzione dell'affidamento sulla qualità ambientale dell'esperienza. Le indicazioni relative alla sostenibilità della struttura ricettiva, alla mobilità utilizzata, al rapporto con il territorio, alla riduzione dell'impatto ambientale o alla valorizzazione delle comunità locali non possono essere trattate come mere suggestioni pubblicitarie, qualora abbiano inciso sulla scelta del viaggiatore. Esse contribuiscono a definire il perimetro dell'utilità promessa e, dunque, il contenuto della prestazione dovuta.

La rilevanza dell'informazione assume un significato ancora più incisivo nel mercato turistico digitale. La conclusione del contratto attraverso piattaforme, siti web, moduli standardizzati e comunicazioni a distanza accentua il rischio che il viaggiatore fondi la propria decisione su rappresentazioni sintetiche, selettive o suggestive dell'offerta. La tutela del viaggiatore telematico, già collegata agli obblighi informativi e alla responsabilità del professionista, deve allora essere riletta anche alla luce della sostenibilità, poiché la crescente diffusione di offerte turistiche "verdi" o "responsabili" rende necessario

distinguere tra informazioni effettivamente rilevanti per il contenuto contrattuale e dichiarazioni generiche prive di riscontro operativo.

In questa direzione, la prevenzione del greenwashing assume rilievo anche sul piano civilistico. Se il professionista presenta il pacchetto turistico come sostenibile, ecologico o responsabile, ma non fornisce informazioni chiare, verificabili e coerenti con l'effettiva organizzazione del viaggio, il problema non riguarda soltanto la correttezza della comunicazione commerciale, ma la conformità dell'operazione contrattuale all'affidamento ragionevolmente ingenerato nel viaggiatore. La sostenibilità promessa, ove abbia inciso sulla determinazione del consenso, può così diventare criterio di valutazione dell'esattezza dell'adempimento.

La struttura complessa del contratto turistico impone, inoltre, di collegare la sostenibilità alla responsabilità degli operatori della filiera. La disciplina vigente distingue le posizioni dell'organizzatore, del venditore e dei singoli prestatori di servizi, ma tale ripartizione non esclude che l'organizzatore assuma una funzione centrale di coordinamento dell'operazione. La dottrina più recente ha evidenziato come il Codice del turismo riformato, nel recepire la direttiva 2015/2302, abbia inteso delimitare con maggiore chiarezza gli ambiti

di responsabilità degli operatori professionali, attribuendo all'organizzatore la responsabilità per l'esecuzione dei servizi compresi nel pacchetto e al venditore la responsabilità per gli obblighi derivanti dal mandato e dall'intermediazione⁸³.

Questa distinzione è essenziale anche nella prospettiva del turismo sostenibile. Se la sostenibilità entra nella causa concreta del pacchetto, l'organizzatore non può limitarsi a invocare la pluralità dei fornitori o la segmentazione delle prestazioni; egli resta il soggetto che coordina l'operazione e che, nei confronti del viaggiatore, assume la responsabilità della coerenza complessiva dell'esperienza promessa. Il singolo disservizio ambientale o territoriale non rileva, quindi, soltanto come difformità isolata, ma può assumere rilievo quando incida sulla qualità globale dell'esperienza sostenibile dedotta nel contratto.

La medesima logica consente di rileggere, come meglio chiarito nei successivi paragrafi, la disciplina del recesso e delle modifiche del pacchetto. La contrattazione turistica conosce rimedi che non si esauriscono nella reazione patologica all'inadempimento, ma operano

⁸³ Sul regime di responsabilità nell'esecuzione del pacchetto turistico e sulla delimitazione degli obblighi gravanti su organizzatore e venditore, v. M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, in *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, 2023, n. 18, pp. 614-633, spec. pp. 619 ss. e 622 ss.

come strumenti di gestione del rischio e di riequilibrio dell'operazione. Il recesso, in particolare, è stato ricostruito come rimedio destinato non solo a sciogliere il vincolo, ma a proteggere il viaggiatore dinanzi a modifiche, sopravvenienze o alterazioni del programma di viaggio. In questa prospettiva, esso diviene il contrappeso necessario alla variabilità dell'operazione turistica, soprattutto quando la modifica incida su elementi essenziali del pacchetto o sulla concreta fruibilità dell'esperienza⁸⁴.

La riflessione sulle modifiche unilaterali e sulla cancellazione del pacchetto conferma tale impostazione. Le regole europee e interne in materia di variazione e risoluzione del pacchetto turistico presentano una distanza significativa rispetto al diritto comune dei contratti, proprio perché rispondono alla peculiarità del viaggio organizzato e alla necessità di proteggere il viaggiatore dinanzi a un'operazione complessa, temporalmente differita e spesso esposta a sopravvenienze⁸⁵. Se l'offerta turistica è connotata da elementi

⁸⁴ M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, cit., pp. 552 ss. e 557 ss., ove il recesso è ricostruito quale strumento di tutela del viaggiatore e di riequilibrio del rapporto in presenza di modifiche, sopravvenienze o alterazioni del programma di viaggio.

⁸⁵ G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166, spec. pp. 147-148.

ambientali qualificanti, anche la modifica di tali elementi potrà incidere sull'interesse concreto del viaggiatore, giustificando l'attivazione dei rimedi previsti dall'ordinamento.

Alla luce di tali premesse, il contratto turistico sostenibile non deve essere inteso come nuovo tipo contrattuale autonomo, ma come figura funzionale, nella quale la sostenibilità incide sulla causa concreta, sulla qualità della prestazione, sull'informazione, sulla responsabilità e sui rimedi. Esso consente di verificare, sul terreno applicativo, la tesi secondo cui la sostenibilità non opera ordinariamente come limite esterno di invalidità, ma come criterio interno di conformazione dell'autonomia privata. Nel turismo, tale criterio diviene particolarmente visibile perché l'oggetto del contratto è un'esperienza situata, radicata in un territorio e dipendente dall'equilibrio tra prestazioni economiche, risorse naturali, comunità locali e aspettative della persona.

Il secondo capitolo può dunque muovere da questa premessa: il contratto turistico rappresenta il banco di prova della sostenibilità nel diritto privato. Esso mostra come un principio apparentemente generale e programmatico possa tradursi in regole operative del rapporto: obblighi informativi più rigorosi, responsabilità organizzativa,

controllo della coerenza tra promessa e prestazione, rilevanza della causa concreta, tutela dell'affidamento ambientale, rimedi contro modifiche e sopravvenienze. In questa prospettiva, la sostenibilità non si aggiunge al contratto turistico dall'esterno, ma ne attraversa la struttura, contribuendo a ridefinire il significato stesso della qualità della prestazione turistica.

2. La progressiva emersione della dimensione eco-sostenibile del contratto turistico

Il contratto turistico, quale espressione paradigmatica del contratto ecosostenibile, assume un ruolo sempre più centrale nella promozione dello sviluppo sostenibile e nella diffusione di modelli economici compatibili con la tutela ambientale. Esso, infatti, da tradizionale strumento sinallagmatico volto alla regolazione di interessi patrimoniali individuali, si è progressivamente trasformato in un vero e proprio laboratorio giuridico di sostenibilità, idoneo a tradurre sul piano negoziale i principi costituzionali consacrati dalla riforma del 2022, che ha elevato la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi a valori fondamentali della Repubblica. In tale prospettiva, il contratto turistico non si limita più a disciplinare il mero godimento del servizio o dell'esperienza di viaggio, ma diviene strumento di attuazione della funzione sociale dell'autonomia privata e di integrazione tra libertà economica, valorizzazione del territorio e responsabilità ambientale.

In tale quadro, il contratto turistico assume rilievo non solo come figura settoriale disciplinata dal diritto del consumo e dal diritto del turismo, ma come osservatorio privilegiato della sostenibilità contrattuale, giacché la sua struttura complessa e la sua proiezione organizzativa implicano la compresenza di interessi individuali, imprenditoriali, territoriali e ambientali, che rendono particolarmente evidente il superamento di una concezione meramente bilaterale e patrimoniale del rapporto negoziale.

Tale metamorfosi riflette l'evoluzione del turismo da fenomeno di consumo individuale a fenomeno relazionale, connesso alla qualità del territorio, alla protezione delle risorse naturali e alla salvaguardia del patrimonio culturale⁸⁶. Ne risulta un modello contrattuale che, pur conservando la sua natura privatistica, si fa portatore di una funzione

⁸⁶ L'esigenza di promuovere un modello di turismo sostenibile ha trovato espressione nella Carta per un Turismo Sostenibile, adottata in occasione della Conferenza Mondiale sul Turismo Sostenibile svoltasi a Lanzarote nel 1995. Tale documento rappresenta il primo atto ufficiale interamente dedicato alla definizione dei principi e degli obiettivi del turismo sostenibile, individuando le priorità e gli strumenti necessari per orientare l'evoluzione del settore verso modelli compatibili con la tutela dell'ambiente e delle comunità locali.

La Carta nasce dalla consapevolezza degli effetti negativi derivanti dallo sviluppo incontrollato del turismo, quali il degrado ambientale e l'omologazione culturale dei territori interessati, e si propone di favorire un equilibrio tra crescita economica, salvaguardia delle risorse naturali e culturali e benessere delle popolazioni residenti. In tale prospettiva, viene promosso un modello turistico fondato sui principi di responsabilità, qualità e sostenibilità.

A tal fine, il documento sollecita governi, operatori del settore e turisti ad adottare strategie e comportamenti rispettosi dell'ambiente e delle comunità ospitanti, attraverso strumenti quali la pianificazione sostenibile, la diffusione delle informazioni e l'elaborazione di nuovi modelli di gestione del fenomeno turistico. In appendice alla Carta è inoltre previsto un Piano d'Azione contenente misure concrete finalizzate all'integrazione del turismo nelle più ampie politiche di sviluppo sostenibile.

sociale e ambientale, in cui il turista non è più soltanto consumatore, ma parte di un ecosistema di responsabilità condivise⁸⁷.

L'evoluzione della disciplina del contratto turistico evidenzia il progressivo superamento di una concezione tradizionalmente incentrata sulla sola tutela del consumatore-turista, a favore di un modello negoziale più ampio e complesso, nel quale la protezione dell'utente si integra con le esigenze di sviluppo sostenibile, di valorizzazione del territorio e di salvaguardia dell'ambiente, in coerenza con i principi costituzionali e con gli obiettivi della sostenibilità delineati dal diritto nazionale ed eurounitario.

In tale contesto evolutivo, il punto di avvio della moderna disciplina del contratto turistico può essere individuato nella direttiva 90/314/CEE⁸⁸

⁸⁷ Sul contratto ecologicamente orientato quale schema di responsabilizzazione degli attori privati nella gestione sostenibile delle risorse, v. V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, cit., spec. pp. 37 ss. e 89 ss.; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico"*, cit., pp. 287 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile*, cit., pp. 280-307.

⁸⁸ Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, 13 giugno 1990, relativa ai viaggi, vacanze e circuiti "tutto compreso", in GUCE L 158, 23 giugno 1990. La direttiva 90/314/CEE, emanata in un contesto segnato dall'espansione del turismo di massa e dalla crescita dei viaggi "all inclusive", ha rappresentato il primo, decisivo intervento di armonizzazione europea in materia di pacchetti turistici e mira a garantire un livello minimo e uniforme di tutela dei viaggiatori, imponendo agli Stati membri di disciplinare la figura del pacchetto quale combinazione prefissata di almeno uno tra servizi di trasporto, alloggio o altri servizi turistici, offerta a un prezzo forfettario e avente una durata superiore alle ventiquattro ore o, in alternativa, comprendente almeno un pernottamento. Sulla direttiva, v. S. ZUNARELLI, *La direttiva CEE n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso»*, in *Diritto dei trasporti*, 1994, p. 69 ss.; A. DEMARCHI, *La direttiva sui viaggi «tutto compreso»*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 1992, p. 518 ss.; C. SILINGARDI, F. MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici. La direttiva 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE e il d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111*, Torino, Giappichelli, 1996, passim; V. ROPPO (a cura di), *Viaggi, vacanze e circuiti tutto compreso. Commentario al d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1997, p. 1 ss.; M. GAMBINI, *Il recesso nella*

concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti “tutto compreso”, recepita nell’ordinamento italiano con il d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111⁸⁹. Sebbene ancorata a una concezione prevalentemente consumeristica della tutela del viaggiatore, tale disciplina ha segnato l’inizio di un progressivo processo di tipizzazione del contratto turistico e di responsabilizzazione degli operatori del settore, riconoscendo nel turista una parte contrattuale meritevole di particolare protezione.

L’evoluzione della disciplina del contratto turistico ha trovato una prima sistemazione organica nel Codice del turismo del 2011⁹⁰, il quale ha ricondotto a unità il complesso delle disposizioni concernenti le attività e i servizi turistici, consolidando il percorso di tutela del viaggiatore già avviato dalla direttiva 90/314/CEE e dal d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111. Tuttavia, l’assetto normativo delineato dalla direttiva del 1990 e dalla relativa disciplina di recepimento ha progressivamente mostrato la propria inadeguatezza rispetto alle profonde trasformazioni

contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, p. 541 ss.

⁸⁹ D.lgs. 17 marzo 1995, n. 111, recante attuazione della direttiva 90/314/CEE concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti “tutto compreso”; sulla prima disciplina interna del pacchetto turistico, v. C. SILINGARDI, F. MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici*, cit., passim; V. ROPPO (a cura di), *Viaggi, vacanze e circuiti tutto compreso. Commentario al d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1997, p. 1 ss.

⁹⁰ Con riferimento alla scelta operata dal legislatore di trasferire la disciplina del contratto di viaggio nell’ambito di una autonoma codificazione settoriale, v. E. GUERINONI, *Contratti e responsabilità nel Codice del turismo*, in *Corr. giur.*, 2012, p. 5 ss.; V. CUFFARO, *Un codice “consumato” (Codice del consumo, credito ai consumatori, e Codice del turismo)*, in *Corr. giur.*, 2011, p. 1189 ss.; E. M. TRIPODI, G. CARDOSI, *Il Codice del turismo. Guida alla nuova disciplina dopo il D.Lgs. n. 79/2011*, Rimini, 2011, passim; E. MALAGOLI, *Il nuovo codice del turismo: contenuti e garanzie*, *Contr. impr. Europa*, 2011, p. 813 ss.

che hanno interessato il mercato turistico contemporaneo⁹¹. La diffusione dell'*e-commerce* e delle piattaforme digitali, la possibilità per il viaggiatore di costruire autonomamente pacchetti “dinamici” mediante la combinazione di servizi offerti da operatori differenti, nonché l’emersione di nuove forme di intermediazione e la crescente rilevanza di prestazioni ulteriori - quali il noleggio di veicoli, le esperienze culturali e le attività sportive - hanno reso evidente l’insufficienza di una disciplina costruita su modelli tradizionali di organizzazione e commercializzazione del viaggio⁹².

In tale contesto si colloca la scelta dell’Unione europea di superare il quadro normativo previgente attraverso l’abrogazione della direttiva 90/314/CEE e l’adozione della direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati⁹³. La nuova disciplina si

⁹¹ Sul contratto di viaggio prima dell’entrata in vigore del Codice del consumo v.: I. MORANDI, *I contratti di viaggio*, in MORANDI, COMENALE PINTO, LA TORRE (a cura di), *I contratti del turismo*, Milano, 2004; MONTICELLI, GAZZARA, *Il contratto di viaggio*, in GABRIELLI, MINERVINI (a cura di), *I contratti dei consumatori*, 2, in *Trattato dei contratti* diretto da RESCIGNO E GABRIELLI, Torino, 2005; SANTUARI, *I contratti di viaggio all inclusive tra fonti interne e diritto transnazionale*, Padova, 2003.

⁹² Il crescente utilizzo di *internet* quale principale strumento di promozione e commercializzazione dei servizi turistici ha determinato l’emersione di modalità del tutto innovative di combinazione del viaggio. Tale evoluzione ha progressivamente evidenziato l’inadeguatezza della disciplina previgente, ormai non più idonea a rispondere ai mutamenti intervenuti nell’era digitale. Per un’analisi delle novità principali introdotte dalla Direttiva, v., S. GIOVA, M. ZICCARDI, *La tutela del viaggiatore nella nuova direttiva sui pacchetti turistici*, in *Scritti in Onore di Vito Rizzo* (a cura di E. CATERINI, L. DI NELLA, A. FLAMINI, L. MEZZASOMA, S. POLIDORI), Napoli, 2017, p. 835 ss.;

⁹³ Sulle ragioni del superamento dell’impianto della direttiva 90/314/CEE, v. Relazione illustrativa allo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva (UE) 2015/2302, in Presidenza del Consiglio dei Ministri, *Interventi in materia di turismo*, 31 gennaio 2019; C. BIDEI, R. CAMINITI, P. MARIOTTI, *La nuova disciplina dei pacchetti turistici e il danno da vacanza rovinata*, Milano, Giuffrè, 2022, p. 1 ss.

propone di garantire un livello elevato e uniforme di tutela del consumatore-viaggiatore, tenendo conto delle innovazioni tecnologiche e del crescente ricorso alle prenotazioni *online*, nonché della progressiva smaterializzazione delle modalità di conclusione dei contratti turistici⁹⁴. In questa prospettiva, il legislatore europeo ha adottato una nozione ampia e tecnologicamente neutrale di “pacchetto turistico”, idonea a ricomprendere anche le nuove forme di combinazione dei servizi, introducendo altresì la categoria dei “servizi turistici collegati” al fine di estendere la protezione del viaggiatore a fattispecie non riconducibili ai tradizionali pacchetti “tutto compreso”. Pur rimanendo prevalentemente orientata alla tutela del consumatore e al corretto funzionamento del mercato interno, la direttiva del 2015 si inserisce in un contesto ordinamentale progressivamente sensibile alle istanze dello sviluppo sostenibile e della responsabilità sociale dell’attività turistica. In tale evoluzione normativa sembra infatti potersi cogliere una crescente attenzione, seppure indiretta, verso modelli di

⁹⁴ Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati. Le principali innovazioni possono essere sinteticamente richiamate: ampliamento e aggiornamento della definizione di “*pacchetto*”, inteso ora come combinazione di almeno due diversi tipi di servizi turistici (trasporto, alloggio, noleggio di veicoli, altri servizi turistici), acquistati ai fini dello stesso viaggio o vacanza, anche mediante contratti distinti ma funzionalmente collegati; introduzione della categoria dei “*servizi turistici collegati*”, volta a ricomprendere quelle combinazioni di servizi che, pur non integrando un pacchetto, presentano un collegamento commerciale idoneo a giustificare una particolare protezione; rafforzamento degli obblighi informativi standardizzati, da fornire su supporto durevole prima della conclusione del contratto; precisazione del regime di responsabilità dell’organizzatore e, in taluni casi, dell’intermediario; disciplina rafforzata della protezione contro l’insolvenza e del diritto di recesso in presenza di circostanze straordinarie e inevitabili che incidano in modo significativo sull’esecuzione del pacchetto o sul trasporto verso la destinazione.

turismo maggiormente responsabili e sostenibili, coerenti con la valorizzazione del territorio, delle comunità locali e della qualità dell'esperienza turistica. La progressiva centralità assunta dai profili di trasparenza, responsabilizzazione degli operatori e corretta organizzazione dei servizi turistici si pone, infatti, in linea con una concezione del turismo non più limitata alla mera dimensione economica del viaggio, ma aperta anche alle esigenze di tutela ambientale, culturale e sociale che caratterizzano il paradigma contemporaneo dello sviluppo sostenibile⁹⁵.

Il recepimento della direttiva nell'ordinamento italiano mediante il d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62⁹⁶ ha così determinato una significativa revisione della disciplina contenuta nel Codice del turismo, rafforzando il sistema degli obblighi informativi, organizzativi e risarcitori gravanti sugli operatori del settore e consolidando ulteriormente il modello di tutela del viaggiatore quale contraente debole del rapporto turistico⁹⁷.

⁹⁵ In questa prospettiva può leggersi una decisione della Suprema Corte (Cass. 24 aprile 2008, n. 10651, in *Corr. giur.*, 2008, p. 1399 con nota di MARICONDA; in *Giust. civ.* 2009, p. 2775, con nota di COCUCCIO; in *Nuova giur. civ. comm.*, 2008, p. 1257, con nota di NADI), nella quale si afferma che “Nel contratto di fornitura di pacchetto turistico “tutto compreso” rientra tra i servizi essenziali che l'organizzatore del viaggio è tenuto a garantire la fruizione delle attrattive naturalistiche o artistiche della meta del viaggio. Ne deriva che quando tali attrattive non siano fruibili per causa indipendente dalla volontà dell'organizzatore del viaggio, questi è liberato dalla responsabilità per danni, ma è pur sempre tenuto a predisporre adeguate soluzioni alternative senza oneri per il viaggiatore, e in difetto a rifondergli la differenza tra i servizi pagati e quelli effettivamente goduti”.

⁹⁶ Con riguardo alle principali innovazioni apportate dal decreto, cfr. F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione Europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, in *Resp. civ. prev.*, 2019, p. 1102 ss.; P. VENDITTI, *I pacchetti turistici dopo la riforma. Commento organico al d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, di modifica del Codice del turismo*, Roma, 2018, *passim*.

⁹⁷ Sulla ratio consumeristica della disciplina dei pacchetti turistici, fondata sulla complessità dell'operazione organizzata, sull'asimmetria informativa e sulla necessità di proteggere il viaggiatore dai rischi di inadempimento, modifiche

Al tempo stesso, tale evoluzione normativa contribuisce a delineare un modello di contratto turistico sempre più improntato ai principi di qualità, responsabilità e sostenibilità dell'attività economica, in coerenza con il progressivo ampliamento della funzione sociale e ambientale del fenomeno turistico nell'ordinamento contemporaneo. In questa prospettiva si colloca il Codice del turismo del 2011, come successivamente novellato, il quale evidenzia come la disciplina del settore non sia più circoscritta alla sola tutela del consumatore-viaggiatore, ma si estenda altresì alla valorizzazione del patrimonio culturale, artistico e paesaggistico nazionale, quale interesse di rilievo strettamente connesso allo sviluppo sostenibile del turismo⁹⁸.

In tale quadro evolutivo, le disposizioni del Codice del turismo volte alla valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico sembrano collocarsi in linea di continuità con le sollecitazioni emerse, nel secolo scorso, nell'ambito dell'elaborazione internazionale del concetto di turismo sostenibile. Quest'ultimo, infatti, ha progressivamente ampliato il proprio ambito di riferimento, superando una concezione limitata alla sola tutela dell'ambiente naturale per ricomprendere anche le dimensioni sociali, culturali ed economiche dello sviluppo⁹⁹. In

unilaterali e insolvenza dell'organizzatore, v. M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, in *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, 2023, n. 18, pp. 614-633, spec. pp. 619 ss.; F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici*, cit., p. 1102 ss.

⁹⁸ D.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice del turismo, Titolo V, dedicato alle tipologie di prodotti turistici e ai relativi circuiti nazionali di eccellenza; in particolare, artt. 24 e 25, in tema di promozione del patrimonio storico, artistico, archeologico, architettonico e paesaggistico, con richiamo all'art. 9 Cost. e al Codice dei beni culturali e del paesaggio.

⁹⁹ *Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile*, adottata dalla Conferenza mondiale sul turismo sostenibile, Lanzarote, 27-28 aprile 1995, Preambolo e Principi 1-5; *Global Code of Ethics for Tourism*, adottato dall'Organizzazione

questa prospettiva si inserisce la definizione elaborata dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO)¹⁰⁰, secondo cui il turismo sostenibile costituisce un modello di turismo “che tiene pienamente conto degli impatti economici, sociali e ambientali presenti e futuri, rispondendo alle esigenze dei visitatori, dell'industria, dell'ambiente e delle comunità ospitanti”. Ne deriva una concezione del fenomeno turistico non più esclusivamente orientata alla fruizione del servizio o alla tutela del consumatore, ma sempre più connessa alla gestione responsabile del territorio, alla valorizzazione delle identità locali e alla protezione delle risorse ambientali e culturali.

Già in questa fase evolutiva, anteriore alla riforma costituzionale del 2022, è possibile individuare una significativa linea di tendenza: il contratto turistico viene progressivamente configurato come rapporto nel quale l'autonomia privata non opera in termini pienamente autoreferenziali, ma risulta strutturalmente inserita in un sistema di vincoli derivanti dalla legalità sovranazionale e dai principi costituzionali. Conseguenza che l'assetto negoziale non è più valutato esclusivamente in termini di equilibrio sinallagmatico tra prestazioni,

Mondiale del Turismo nel 1999; sul turismo sostenibile quale modello integrato, fondato sull'equilibrio tra dimensione ambientale, economica, sociale e culturale, v. S. LANDI, R. MAZZÀ, *Territori, luoghi, destinazioni: identità, anima e forma*, in *Economia della Cultura*, 2026, numero speciale, pp. 119 ss.

¹⁰⁰ Una delle prime elaborazioni del concetto di turismo sostenibile si rinviene nella definizione formulata dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) nel 1988, secondo cui le attività turistiche possono dirsi sostenibili quando si sviluppano in modo tale da preservare nel tempo la vitalità della destinazione turistica, senza compromettere l'ambiente naturale, sociale e culturale, né ostacolare lo sviluppo di ulteriori attività economiche e sociali. Tale definizione evidenzia sin dalle origini la natura multidimensionale della sostenibilità turistica, fondata sull'equilibrio tra esigenze economiche, tutela ambientale e salvaguardia delle comunità e delle identità territoriali.

ma anche in relazione alla qualità complessiva dell'esperienza turistica, alla sicurezza del viaggiatore e, in una prospettiva sempre più rilevante, agli effetti delle scelte di consumo sul territorio e sull'ambiente. La successiva esplicita costituzionalizzazione della tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, unitamente all'introduzione del limite ambientale all'iniziativa economica di cui all'art. 41 Cost., consolida tale traiettoria evolutiva, offrendo una solida base assiologica per una rilettura del contratto turistico quale paradigma del contratto eco-sostenibile. In tale prospettiva, struttura e funzione del negozio risultano intrinsecamente orientate all'integrazione con i principi dello sviluppo sostenibile e alla protezione dei beni comuni, secondo una logica di progressiva conformazione dell'autonomia privata ai valori fondamentali dell'ordinamento.

Emerge che il contratto turistico costituisce un osservatorio privilegiato dell'emersione della sostenibilità quale criterio di lettura dell'autonomia privata. Il riferimento alla sostenibilità non si colloca all'esterno della struttura negoziale, ma ne attraversa i profili funzionali, incidendo sulla disciplina degli obblighi informativi, sulla distribuzione del rischio e sull'assetto rimediale.

Tale ricostruzione non conduce, tuttavia, alla configurazione di una autonoma tipologia contrattuale "eco-sostenibile" in ambito turistico, né alla generalizzata qualificazione in tal senso dei contratti di viaggio organizzato. Essa consente piuttosto di evidenziare alcune linee evolutive della contrattualità contemporanea, nelle quali l'autonomia privata si confronta stabilmente con interessi collettivi e valori di rango costituzionale, che ne condizionano la struttura e la funzione.

È in questa prospettiva che il contratto turistico sarà successivamente analizzato non solo quale fattispecie del diritto del turismo e del consumo, ma anche quale modello relazionale nel quale il principio di sostenibilità opera come criterio interpretativo e parametro di conformazione del regolamento negoziale.

3. Struttura e funzione del contratto turistico nella prospettiva della sostenibilità

Il contratto turistico si presta ad essere assunto come osservatorio privilegiato delle trasformazioni della contrattualità contemporanea. La sua struttura complessa, la pluralità delle prestazioni che lo compongono e la stretta connessione con il territorio e con l'ambiente rendono particolarmente evidente come l'autonomia privata sia sempre più chiamata a confrontarsi con interessi che trascendono la dimensione strettamente bilaterale dello scambio¹⁰¹.

Muovendo da queste premesse, il contratto turistico può essere analizzato non soltanto quale figura disciplinata dal diritto del turismo e dal diritto dei consumi, ma come modello relazionale nel quale si manifestano in modo particolarmente evidente le tensioni e le trasformazioni che attraversano la contrattualità contemporanea.

¹⁰¹ Sul contratto turistico quale operazione economica complessa, caratterizzata dalla combinazione funzionale di una pluralità di prestazioni e dalla centralità della finalità turistica, v. M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. cap. II; Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417; Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2007, n. 16315.

L'analisi della struttura e della funzione del contratto turistico consente, infatti, alla luce di quanto sopra tratteggiato, di cogliere la misura in cui tale tipologia negoziale si presta a incarnare il paradigma del contratto eco-sostenibile. Nella sua configurazione più evoluta, infatti, il contratto turistico si pone quale luogo di integrazione tra autonomia privata e principi di sostenibilità ambientale, nella consapevolezza che la fruizione turistica è attività ad alto impatto territoriale e ambientale, e che la libertà contrattuale non può più prescindere dalla tutela dell'ambiente in tutte le sue declinazioni e delle generazioni future.

Sotto il profilo strutturale, il contratto turistico conserva la propria natura di contratto complesso e sinallagmatico, caratterizzato dalla combinazione di una pluralità di prestazioni eterogenee - quali il trasporto, l'alloggio e i servizi accessori - funzionalmente coordinate al perseguimento di un'unica finalità di godimento dell'esperienza di viaggio. Proprio tale pluralità di prestazioni, provenienti spesso da soggetti diversi ma offerte al viaggiatore come prodotto unitario, determina una situazione di particolare asimmetria contrattuale e di maggiore esposizione del consumatore al rischio di inadempimenti o disfunzioni dell'organizzazione complessiva del viaggio. Il viaggiatore, infatti, non dispone normalmente degli strumenti tecnici e informativi necessari per distinguere le singole responsabilità dei diversi operatori coinvolti né per coordinare autonomamente le tutele derivanti dai distinti rapporti negoziali sottostanti.

In ragione di tali peculiarità, il legislatore europeo è progressivamente intervenuto mediante una disciplina di tutela rafforzata, diretta a superare la frammentazione delle responsabilità e a garantire

l'unitarietà della protezione del consumatore. Già la direttiva 90/314/CEE, recepita nell'ordinamento italiano con il d.lgs. n. 111/1995, aveva introdotto un modello fondato sulla responsabilità unitaria dell'organizzatore e sull'obbligo di fornire informazioni chiare, complete e trasparenti circa le condizioni del pacchetto turistico. Tale impostazione rispondeva all'esigenza di assicurare al viaggiatore un unico centro di imputazione della responsabilità contrattuale, evitando che la complessità dell'operazione turistica si traducesse in un indebolimento delle garanzie.

La successiva direttiva (UE) 2015/2302, attuata con il d.lgs. n. 62/2018, ha ulteriormente rafforzato questo sistema di protezione, ampliando gli obblighi informativi precontrattuali, i diritti di recesso, le garanzie in caso di insolvenza e gli strumenti di assistenza al viaggiatore. Gli obblighi di protezione e informazione assumono così una funzione non meramente accessoria, ma strutturale rispetto al rapporto contrattuale, in quanto diretti a riequilibrare la posizione del consumatore all'interno di un'operazione economica intrinsecamente complessa e organizzata professionalmente.

In tale prospettiva, parte della dottrina più recente ha elaborato la nozione di “contratto ad utilità plurima”, evidenziando come la causa concreta del contratto turistico non si esaurisca più nel soddisfacimento dell'interesse individuale del viaggiatore, ma si estenda altresì alla tutela e alla valorizzazione del territorio e dell'ambiente, attribuendo rilievo anche alla dimensione collettiva dell'utilità perseguita¹⁰².

¹⁰² Sul contratto quale operazione idonea a comporre una pluralità di utilità individuali, sociali e collettive, v. G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, pp. 464 ss.; M.F. COCUCCIO, *La*

L'ampliamento degli obblighi di protezione e della funzione del contratto turistico, originariamente orientato alla sola tutela del viaggiatore-consumatore, ha progressivamente favorito l'emersione di un modello negoziale nel quale assumono rilievo anche interessi di carattere ambientale e collettivo.

In tale contesto si colloca la figura del contratto turistico sostenibile che si connota per la presenza di una pluralità di centri di interesse, nei quali l'utilità economica e quella ambientale si intrecciano secondo una logica cooperativa e solidale, coerente con gli artt. 2, 9 e 41 Cost. Tale prospettiva è avvalorata dalla crescente diffusione delle clausole ambientali o *green clauses*, che introducono obblighi di condotta o parametri prestazionali ispirati alla riduzione dell'impatto ambientale: dall'impegno a privilegiare strutture eco-certificare o trasporti a basse emissioni, fino all'adozione di sistemi di compensazione delle emissioni e di gestione circolare delle risorse. La loro inclusione nel corpo del contratto non è frutto di mera liberalità, ma costituisce il riflesso della funzione conformativa del principio di sviluppo sostenibile, che vincola il contenuto negoziale alla tutela dei beni comuni e alla prevenzione dei danni ambientali¹⁰³, secondo una

nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. cap. II; Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417.

¹⁰³ Sulle clausole di sostenibilità e sull'inserimento di obblighi ambientali nel contenuto del contratto, v. S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Diritto pubblico*, 2015, n. 2, pp. 611-636; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 296 ss.

concezione della libertà di iniziativa economica compatibile con l'utilità sociale e con la salvaguardia dell'ambiente.

In questa prospettiva, il contratto turistico eco-sostenibile non rappresenta necessariamente una nuova categoria tipologica del diritto dei contratti, ma piuttosto una modalità evolutiva della causa del contratto turistico, nella quale la finalità di organizzazione del viaggio si integra con l'esigenza di rendere l'attività economica compatibile con la tutela dell'ambiente e con la salvaguardia delle risorse territoriali. È proprio in questa dimensione che il contratto turistico rivela la propria capacità paradigmatica, consentendo di osservare come l'autonomia privata, nella legalità costituzionale contemporanea, sia sempre più chiamata a confrontarsi con interessi plurimi e con valori che trascendono la dimensione strettamente patrimoniale dello scambio¹⁰⁴. In tal modo, la struttura del contratto turistico si arricchisce di una dimensione assiologica, che lo rende parte integrante di un ordinamento orientato alla sostenibilità: l'informazione, la forma, la causa e la responsabilità divengono elementi funzionalmente interdipendenti, il cui coordinamento assicura la coerenza del rapporto con i valori costituzionali e con le esigenze di sostenibilità ambientale e sociale. Sotto il profilo funzionale, il contratto turistico esprime la transizione del diritto privato da un modello meramente allocativo a uno

¹⁰⁴ Sul rapporto tra autonomia privata, legalità costituzionale e rilettura della causa concreta alla luce dei valori ordinamentali, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024, p. 89 ss.

cooperativo e relazionale, in cui la libertà contrattuale è strumento di partecipazione alla realizzazione di fini collettivi¹⁰⁵.

L'oggetto del contratto non è più un mero scambio di prestazioni, ma la realizzazione di un'esperienza sostenibile, nella quale il turista diviene parte attiva di un progetto di equilibrio tra consumo e conservazione del territorio¹⁰⁶. Il contratto turistico eco-sostenibile, in questa chiave, incarna la sintesi tra autonomia privata e solidarietà ambientale, rappresentando la traduzione concreta dell'art. 9 Cost. riformato. La sostenibilità non si esaurisce in una finalità etica, ma assurge a "*criterio di validità e di liceità del regolamento negoziale*", incidendo direttamente sulla valutazione di meritevolezza e sulla conformità alla causa in concreto¹⁰⁷. La sua funzione diviene quindi eminentemente costituzionale: il contratto turistico è lo strumento attraverso il quale

¹⁰⁵ Sul passaggio da una concezione meramente individualistica e allocativa del contratto a una lettura cooperativa e relazionale dell'autonomia privata, v. G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, pp. 38 ss.; P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, cit., p. 365 ss.; A. LEPORE, *Principio di solidarietà e autonomia negoziale nel sistema giuridico italiano*, in *Annali della Facoltà Giuridica dell'Università di Camerino*, 2020, p. 1 ss.

¹⁰⁶ Sulla finalità turistica quale interesse complesso alla realizzazione dell'esperienza di viaggio e sulla sua rilevanza nella causa concreta del pacchetto, v. M.F. COCUCCHIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, cit., p. 89 ss.; Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417; per il collegamento tra esperienza turistica, territorio e destinazione, v. S. LANDI, R. MAZZA, *Territori, luoghi, destinazioni: identità, anima e forma*, in *Economia della Cultura*, 2026, numero speciale, pp. 119 ss.

¹⁰⁷ Sul rapporto tra sostenibilità, meritevolezza e conformazione del regolamento contrattuale, v. F. RENDE, *Nuove tecniche di condizionamento delle scelte di consumo e rimedi conformativi del regolamento contrattuale*, in *I Contratti*, 2012, nn. 8-9, p. 735 ss.; P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, cit., p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, cit., pp. 17-41.

l'ordinamento realizza, nel microcosmo del rapporto privato, i principi di utilità sociale, solidarietà e tutela dell'ambiente.

4. La conformazione eco-sostenibile del contratto turistico: informazione, forma e contenuto

L'incidenza della sostenibilità non si limita, tuttavia, alla dimensione assiologica della qualificazione del rapporto, ma si proietta anche sul piano strutturale del contratto, influenzandone sin dalla fase genetica la formazione e l'assetto regolamentare. La sostenibilità dell'attività turistica, infatti, non si manifesta soltanto nella fase esecutiva del rapporto, bensì contribuisce a modellarne il contenuto sin dall'origine, attraverso una pluralità di strumenti giuridici che concorrono a definire il regolamento negoziale e a orientarne l'interpretazione. In particolare, nel contratto turistico organizzato tale dimensione emerge con evidenza attraverso tre profili strutturali - l'informazione, la forma e il contenuto contrattuale - i quali assumono una funzione centrale nella costruzione di un assetto di interessi coerente con i principi di sostenibilità e con la logica costituzionale che presidia l'autonomia privata.

L'informazione costituisce il primo livello attraverso il quale la sostenibilità entra nel rapporto negoziale, poiché consente al viaggiatore di conoscere le caratteristiche dell'offerta turistica, i rischi connessi all'esperienza di viaggio e l'impatto delle prestazioni offerte sul contesto territoriale e ambientale. La forma del contratto rappresenta il secondo livello di rilevanza, in quanto rende giuridicamente verificabili e stabilizza nel regolamento negoziale gli obblighi informativi e le modalità di esecuzione delle prestazioni. Il contenuto

contrattuale, infine, costituisce il luogo nel quale tali esigenze trovano una compiuta traduzione normativa, attraverso la previsione di obblighi, clausole e criteri di comportamento idonei a conformare l'attività turistica alla tutela dell'ambiente e alla salvaguardia delle risorse territoriali¹⁰⁸.

In tale prospettiva, informazione, forma e contenuto non rappresentano elementi tra loro isolati, ma costituiscono i principali strumenti attraverso i quali la sostenibilità dell'operazione economica viene incorporata nel regolamento contrattuale, contribuendo a definire una configurazione del contratto turistico nella quale autonomia privata, protezione del consumatore e tutela dell'ambiente risultano strettamente intrecciate.

Nello specifico, invero, l'informazione assume un ruolo centrale, configurandosi nel sistema del diritto contrattuale contemporaneo come una categoria-ponte tra autonomia negoziale e responsabilità sociale del mercato. Essa rappresenta un elemento strutturale e dinamico del rapporto contrattuale, poiché partecipa tanto alla formazione quanto all'esecuzione del vincolo¹⁰⁹.

Nel contratto turistico, sin dalla direttiva 90/314/CEE, gli obblighi informativi sono stati concepiti come il principale strumento di

¹⁰⁸ Sulla triplice rilevanza di informazione, forma e contenuto nella conformazione del contratto turistico, v. F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, in *I Contratti*, 2014, n. 5, pp. 458-469; E. FAZIO, *Dalla forma alle forme. Struttura e funzione del neoformalismo negoziale*, Milano, Giuffrè, 2011, p. 1 ss.; M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, cit., spec. cap. II.

¹⁰⁹ F. RENDE, *Informazione e consenso nella costruzione del regolamento contrattuale*, Milano, 2012, p. 1 ss.; ID., *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, in *I Contratti*, 2014, n. 5, pp. 458-469.

protezione del consumatore, funzionali a riequilibrare l'asimmetria conoscitiva tra professionista e viaggiatore.

Il D. Lgs. 111/1995, poi sostituito dal Codice del turismo (D. Lgs. 79/2011), aveva posto al centro del sistema la trasparenza precontrattuale, imponendo all'organizzatore di comunicare in modo chiaro tutte le condizioni essenziali del pacchetto, dalla destinazione ai servizi compresi, dalle modalità di pagamento ai diritti di recesso.

Con la direttiva (UE) 2015/2302, recepita in Italia con il D. Lgs. 62/2018, l'informazione è divenuta il fulcro attorno al quale si struttura il consenso del viaggiatore¹¹⁰. L'adempimento informativo, da mero obbligo accessorio, si trasforma in presupposto di legittimità del consenso, assumendo una valenza sostanziale¹¹¹. L'informazione, infatti, non serve più solo a proteggere il consumatore *ex post*, ma a garantire che l'atto negoziale nasca conforme ai principi di trasparenza, equità e sostenibilità. Così ragionando, l'informazione si qualifica come

¹¹⁰ In fase precontrattuale, l'organizzatore o il venditore è tenuto a fornire, su supporto durevole, informazioni chiare e comprensibili riguardanti le caratteristiche principali dei servizi, il prezzo totale, le condizioni di pagamento, i diritti spettanti in caso di modifica o recesso, nonché i documenti necessari per il viaggio. Tali indicazioni, una volta recepite nel contenuto del contratto, non hanno mera funzione descrittiva, ma assumono un'efficacia conformativa del sinallagma, divenendo al contempo parametro di valutazione della conformità dell'esecuzione rispetto alle prestazioni promesse. V. Art. 5 direttiva (UE) 2015/2302; art. 34 d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice del turismo, come modificato dal d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, in tema di informazioni precontrattuali da fornire al viaggiatore prima della conclusione del contratto di pacchetto turistico.

¹¹¹ Nel diritto dei consumatori l'informazione non è più un dovere di cortesia, ma una componente strutturale del contratto, perché essa concorre a determinare la volontà negoziale e a conformare il contenuto dell'accordo: F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento* in *I Contratti*, 5/2014, p. 458 ss.; sul ruolo dell'informazione nella conformazione del consenso nei contratti del consumatore, v. G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, in *Europa e diritto privato*, 2021, n. 4, pp. 901-926.

condizione di validità funzionale del contratto: la sua omissione o incompletezza può dar luogo non solo a responsabilità risarcitoria, ma anche a vizi del consenso (errore essenziale o dolo omissivo), quando il viaggiatore abbia prestato il proprio assenso sulla base di una rappresentazione inesatta o incompleta della realtà contrattuale. L'elaborazione dottrinale più recente ha esteso questo principio all'informazione ambientale, evidenziando come la conoscenza dell'impatto ecologico dell'esperienza turistica costituisca parte integrante dell'autodeterminazione del consumatore moderno¹¹². Questa impostazione trova piena applicazione nel contratto turistico eco-sostenibile, dove la dimensione informativa si intreccia con la dimensione etica: la trasparenza ambientale diviene la condizione per un consenso realmente libero e consapevole. Tale logica, all'interno del paradigma del contratto eco-sostenibile, amplia la sfera informativa, sino a ricomprendere i dati ambientali: l'impatto ecologico dei mezzi di trasporto, le certificazioni energetiche e ambientali delle strutture ricettive, la gestione dei rifiuti e delle risorse idriche, le politiche di tutela del paesaggio e delle aree protette, nonché dei rischi climatici prevedibili che possano incidere sulla fruizione del viaggio. L'informazione ambientale diviene così contenuto necessario del dovere di correttezza e buona fede *ex art. 1337 c.c.* e, al contempo, strumento di attuazione del principio di sviluppo sostenibile *ex art. 9*

¹¹² Sul rilievo dell'informazione ambientale nella formazione consapevole del consenso e nella prevenzione di pratiche decettive, v. G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, cit., p. 41 ss.; G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, in *Europa e diritto privato*, 2021, n. 4, pp. 901-926; A. PISANI TEDESCO, *Strumenti privatistici per la sostenibilità ambientale e sociale*, Torino, Giappichelli, 2024, spec. capp. I-II.

Cost. Essa consente di rendere effettiva la scelta responsabile del turista, che diventa co-protagonista di una contrattualità orientata alla tutela del bene comune. L'ordinamento, in questa prospettiva, esige che il consenso negoziale sia formato non solo su basi economiche, ma anche su basi etiche e ambientali, in quanto il contratto, quale espressione di libertà privata, non può prescindere dal rispetto dei valori costituzionali che conformano l'autonomia. L'obbligo informativo, quindi, lungi dall'essere un adempimento formale, assume natura conformativa: la completezza, la chiarezza e la veridicità delle informazioni incidono direttamente sulla valutazione di liceità e meritevolezza del contratto. In tale occasione, la correttezza e la buona fede, intese nella loro accezione oggettiva, non si esauriscono nel comportamento leale, ma si traducono in un dovere di trasparenza sostanziale, che impone alle parti di cooperare alla realizzazione del valore-persona e, nel contesto attuale, del valore-ambiente¹¹³. Nel contratto turistico eco-sostenibile, quindi, tale cooperazione si manifesta nella circolarità dell'informazione: non solo l'organizzatore deve informare il viaggiatore, ma quest'ultimo è a sua volta chiamato a comportamenti consapevoli e coerenti, in attuazione di un modello di responsabilità condivisa.

L'informazione, dunque, diviene il terreno privilegiato sul quale si esplica la solidarietà contrattuale, intesa come dovere di reciproca protezione e cooperazione orientata alla sostenibilità, poiché è

¹¹³ Sul rapporto tra informazione, autodeterminazione del contraente e legalità costituzionale del contratto, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; F. RENDE, *Informazione e consenso nella costruzione del regolamento contrattuale*, cit., p. 1 ss.

attraverso la corretta circolazione dei dati rilevanti che si realizza un equilibrio effettivo tra le parti.

L'interpretazione del contratto turistico alla luce di criteri esegetici ispirati alla tutela ambientale evidenzia come l'incremento dei rischi climatici ed ecologici, nonché le prevedibili ripercussioni che tali fenomeni possono determinare sull'esecuzione del rapporto turistico, impongano un ampliamento dell'area delle informazioni qualificabili come essenziali. In tale prospettiva, gli obblighi informativi gravanti sull'organizzatore non possono più limitarsi agli elementi tradizionalmente inerenti alle modalità di svolgimento del viaggio, ma devono estendersi anche ai fattori ragionevolmente prevedibili suscettibili di incidere sulla sicurezza, sulla fruibilità e sulla qualità dell'esperienza turistica, quali eventi climatici estremi, rischi sanitari, fenomeni di stagionalità critica o condizioni ambientali particolarmente vulnerabili¹¹⁴.

In questo quadro, l'informazione deve essere concreta, specifica e calibrata sulla tipologia di vacanza offerta, sicché la carenza informativa, quando incida sulla formazione del consenso o determini una difformità nell'esecuzione, integra un inadempimento sanzionabile ai sensi degli artt. 1453 ss. c.c.

Gli obblighi informativi assumono la loro piena efficacia attraverso la forma scritta del contratto turistico, che non costituisce un mero

¹¹⁴ Sull'estensione degli obblighi informativi ai fattori idonei a incidere sulla sicurezza, fruibilità e qualità dell'esperienza turistica, v. art. 34 Codice del turismo; art. 5 direttiva (UE) 2015/2302; Cass. civ., sez. III, 8 luglio 2020, n. 14257, in tema di obblighi informativi e autoresponsabilità del consumatore nel contratto di pacchetto turistico; F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, cit., pp. 458-469.

adempimento formale, ma un vero e proprio strumento funzionale alla trasparenza e alla correttezza del rapporto. La redazione su supporto durevole permette di rendere accessibili e verificabili tutte le informazioni essenziali relative ai servizi offerti, al prezzo totale, alle modalità di pagamento, ai diritti in caso di modifica o recesso e ai documenti necessari per il viaggio, assicurando così che il consumatore possa assumere decisioni consapevoli. La forma scritta, integrando e cristallizzando le informazioni precontrattuali, diventa altresì parametro di conformità dell'esecuzione contrattuale e strumento di tutela in caso di controversia, poiché consente di verificare in maniera oggettiva il rispetto degli obblighi informativi da parte dell'organizzatore o del venditore.

Nel contratto turistico eco-sostenibile, l'informazione ambientale non assolve una funzione meramente descrittiva o promozionale, ma concorre alla costruzione dell'affidamento del viaggiatore e alla delimitazione della qualità della prestazione promessa. Le indicazioni relative alla sostenibilità della struttura ricettiva, alla mobilità a basso impatto, alla riduzione delle emissioni, alla valorizzazione delle comunità locali o alla fruizione responsabile del territorio non possono essere considerate semplici suggestioni pubblicitarie quando abbiano inciso sulla scelta del turista e siano state incorporate, direttamente o indirettamente, nel programma contrattuale.

In tale prospettiva, il greenwashing turistico assume rilievo non soltanto sul piano delle pratiche commerciali scorrette, ma anche sul piano civilistico, quale possibile difformità tra qualità promessa e qualità effettivamente eseguita della prestazione. Se il pacchetto viene

presentato come sostenibile, ecologico o responsabile, ma l'organizzazione concreta del viaggio non risulta coerente con tale rappresentazione, l'inadempimento non riguarda soltanto un profilo informativo, bensì la stessa conformità dell'esperienza turistica all'utilità dedotta nel contratto. L'informazione ambientale diviene, così, criterio di valutazione dell'esattezza dell'adempimento e parametro di tutela dell'affidamento del viaggiatore¹¹⁵.

In questo senso, la forma scritta non solo rafforza la funzione protettiva del diritto all'informazione del consumatore, ma contribuisce a dare concretezza ai principi di responsabilità, cooperazione e sostenibilità che caratterizzano il contratto turistico contemporaneo, in particolare quando esso è plasmato da criteri ecologici e dalla necessità di considerare rischi climatici, sanitari o ambientali prevedibili.

La forma del contratto turistico ha conosciuto, nel corso degli ultimi trent'anni, una trasformazione strutturale e funzionale di rilievo sistemico, coerente con l'evoluzione del diritto dei contratti da un modello dominato dall'autonomia formale a uno orientato alla trasparenza, alla responsabilità e alla protezione sostanziale del contraente debole.

Già la direttiva 90/314/CEE e il D. Lgs. 111/1995 richiedevano che il contratto di pacchetto fosse redatto per iscritto, imponendo la consegna al viaggiatore di un documento recante gli elementi essenziali del viaggio. Tale previsione, inizialmente volta a garantire certezza

¹¹⁵ G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 282 ss.; *Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile*, 27-28 aprile 1995, principi 1-2.

probatoria e chiarezza delle condizioni, ha progressivamente assunto una funzione di tutela informativa, divenendo elemento costitutivo del rapporto negoziale, ponendo le basi per una riformulazione della forma quale garanzia di conoscibilità e non più soltanto di validità¹¹⁶. L'intervento successivo del legislatore europeo, con la direttiva (UE) 2015/2302, ha definitivamente consolidato tale prospettiva, sostituendo il requisito della forma scritta con la nozione di supporto durevole¹¹⁷. In tal modo, il formalismo contrattuale si è emancipato dalla sua concezione tradizionale, assumendo una funzione neo-formale, nella quale il mezzo di documentazione dell'accordo - cartaceo o digitale - è strumentale non tanto alla dimostrazione del consenso, quanto alla conservazione e verificabilità delle informazioni¹¹⁸. Tale impostazione riflette la concezione, ormai consolidata, della forma come strumento di protezione della parte debole e di garanzia della consapevolezza contrattuale, in linea con le esigenze di correttezza e buona fede *ex art.* 1337 c.c.

In questa prospettiva, la forma non si configura come barriera formale, ma come veicolo di trasparenza e come garanzia di un consenso

¹¹⁶ Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, 13 giugno 1990, art. 4; d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111, artt. 6-7; sulla funzione protettiva e informativa della forma nel contratto turistico, v. V. ROPPO (a cura di), *Viaggi, vacanze e circuiti tutto compreso. Commentario al d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1997, p. 1 ss.; E. FAZIO, *Dalla forma alle forme. Struttura e funzione del neoformalismo negoziale*, Milano, Giuffrè, 2011, p. 1 ss.

¹¹⁷ Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, 25 novembre 2015, art. 5 e considerando 30; art. 34 Codice del turismo, come modificato dal d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, in tema di informazioni precontrattuali da fornire al viaggiatore su supporto durevole.

¹¹⁸ Sulla funzione protettiva e informativa della forma nei contratti caratterizzati da asimmetria conoscitiva, v. E. FAZIO, *Dalla forma alle forme. Struttura e funzione del neoformalismo negoziale*, Milano, Giuffrè, 2011, pp. 63 ss.; ID., *Neoformalismo negoziale e diritto europeo dei contratti*, Messina, Sicania, 2006, p. 1 ss.

effettivamente informato, fondato sulla parità informativa tra le parti. In ambito turistico, questa funzione si amplifica: la forma scritta non serve solo a tutelare il turista-consumatore, ma anche a garantire la tracciabilità delle informazioni ambientali, la comunicazione degli impatti del viaggio, e l'assunzione consapevole di obblighi ecologici da parte dei professionisti¹¹⁹.

In tal modo, la forma diventa elemento sostanziale della sostenibilità contrattuale: non mero formalismo burocratico, ma condizione di effettività della tutela ambientale e di attuazione del principio di sviluppo sostenibile, ai sensi dell'art. 9 Cost. e dell'art. 3-*quater* d.lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente)¹²⁰.

La forma, in tale contesto, assume una valenza conformativa del contratto, traducendo in termini tecnico-giuridici la *ratio* di tutela della persona e dell'ambiente insita nella legalità costituzionale sostanziale¹²¹.

¹¹⁹ Sul supporto durevole quale strumento di conservazione, verificabilità e tracciabilità delle informazioni nel contratto di pacchetto turistico, v. art. 5 direttiva (UE) 2015/2302; art. 34 Codice del turismo; M.F. COCUCCHIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, p. 93 ss.; F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, in *I Contratti*, 2014, n. 5, pp. 458 – 469.

¹²⁰ Sul rilievo dell'art. 9 Cost. e dell'art. 3-*quater* d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 nella conformazione dell'autonomia privata e del contenuto contrattuale, v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; A. PISANI TEDESCO, *Strumenti privatistici per la sostenibilità ambientale e sociale*, Torino, Giappichelli, 2024, spec. capp. I-II.

¹²¹ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; ID., *Interpretazione e legalità costituzionale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, p. 43 ss.

Da ciò discende che la forma del contratto turistico eco-sostenibile non si limita a cristallizzare il consenso, ma costruisce il contenuto assiologico del rapporto, in quanto garantisce la trasparenza sulle esternalità ambientali e sociali del viaggio¹²². In tal senso, il neoformalismo ambientale si pone come nuova frontiera della disciplina contrattuale, ponendo la forma quale presidio di autonomia responsabile e di effettiva tutela dei beni comuni. Attraverso la codificazione delle informazioni ecologiche nel corpo del contratto, l'ordinamento realizza *la procedimentalizzazione della sostenibilità*: un meccanismo che traduce il principio di sviluppo sostenibile in una sequenza di adempimenti formali e informativi, idonei a conformare la condotta delle parti in senso cooperativo.

La centralità della forma nel contratto turistico non deve essere intesa secondo una logica meramente documentale o probatoria. La forma, nel sistema contemporaneo dei contratti asimmetrici, assume una funzione ulteriore: essa non si limita a cristallizzare il consenso, ma contribuisce a renderlo effettivo, consapevole e controllabile. In tale prospettiva, il formalismo di protezione non rappresenta un arretramento dell'autonomia privata, bensì una tecnica di riequilibrio del rapporto contrattuale, poiché consente alla parte debole di conoscere il contenuto dell'operazione economica, di valutare i rischi connessi all'esecuzione

¹²² La dimensione formale del contratto non assume, in tale ambito, una funzione meramente accessoria o strumentale, ma si pone quale elemento intrinsecamente connesso alla funzione conformativa del principio di sostenibilità. La forma, infatti, diviene parte integrante del paradigma giuridico della sostenibilità, in quanto consente al contraente di acquisire piena consapevolezza non soltanto del contenuto economico del regolamento negoziale, ma anche delle implicazioni ambientali, sociali e collettive derivanti dalle scelte contrattuali poste in essere.

del contratto e di esercitare consapevolmente i rimedi predisposti dall'ordinamento.

Questa impostazione assume particolare rilievo nel contratto turistico, nel quale la forma non serve soltanto a documentare le prestazioni promesse, ma a rendere conoscibili le condizioni di esercizio del recesso, le conseguenze economiche dello scioglimento, l'eventuale previsione di spese standard, le ipotesi di rimborso integrale e le circostanze che legittimano il viaggiatore a liberarsi dal vincolo senza sopportare costi. Ne deriva che la forma del contratto turistico, letta alla luce del neoformalismo negoziale, costituisce il presupposto tecnico di effettività del sistema rimediale: il recesso, infatti, può assolvere una reale funzione protettiva soltanto se il viaggiatore è stato previamente posto in condizione di conoscere, su supporto durevole e con linguaggio chiaro, i presupposti, i termini e gli effetti del suo esercizio.

In tale quadro, la connessione tra informazione, forma e recesso diviene strutturale. L'informazione individua il contenuto conoscitivo necessario alla formazione del consenso; la forma ne assicura stabilità, verificabilità e tracciabilità; il recesso opera come rimedio di riequilibrio quando l'assetto programmato non sia più coerente con l'interesse turistico concretamente perseguito o quando il professionista abbia inciso unilateralmente su elementi essenziali del pacchetto. La forma, dunque, non è un adempimento burocratico, ma il luogo tecnico in cui la protezione del viaggiatore si traduce in regola operativa del rapporto¹²³.

¹²³ Sul collegamento tra informazione, forma e rimedi nel contratto turistico, v. art. 34 Codice del turismo; art. 5 direttiva (UE) 2015/2302; M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle*

Essa realizza, in ultima analisi, il passaggio dalla forma come limite esterno alla libertà contrattuale, alla forma come strumento di internalizzazione dei valori costituzionali e ambientali nel cuore stesso dell'autonomia negoziale.

Parallelamente all'evoluzione funzionale del contratto turistico, anche il suo contenuto ha conosciuto una progressiva trasformazione sul piano sostanziale. Già l'originario d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111, e successivamente il Codice del turismo di cui al d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, hanno inciso in modo significativo sulla struttura del rapporto contrattuale, ridefinendo gli obblighi informativi, il regime delle responsabilità e le posizioni di tutela del consumatore, in coerenza con il progressivo ampliamento delle esigenze di protezione della persona e di sostenibilità dell'attività turistica.

Nella configurazione tradizionale, gli elementi essenziali del contratto turistico - quali la destinazione, la durata del soggiorno, i servizi inclusi, il prezzo, le modalità di pagamento, le condizioni di recesso e le eventuali modifiche del pacchetto - assolvevano prevalentemente a determinare il contenuto dello scambio e a garantire la certezza del rapporto negoziale. Nel quadro contemporaneo, invece, il contenuto del contratto tende ad assumere una funzione propriamente conformativa dell'autonomia privata, traducendo in obblighi di comportamento e criteri di esecuzione i principi costituzionali di solidarietà, tutela ambientale e sviluppo sostenibile.

posizioni contrattuali, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, pp. 541 ss., spec. pp. 552 ss. e 557 ss.; F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, cit., pp. 458-469.

In tale contesto, il contratto turistico eco-sostenibile si arricchisce di una ulteriore dimensione assiologica: accanto agli elementi tradizionali del rapporto trovano spazio le c.d. *green clauses*¹²⁴ mediante le quali vengono introdotti obblighi e *standard* orientati alla gestione sostenibile delle risorse, alla riduzione dell'impatto ecologico dell'attività turistica e alla tutela dei beni ambientali e territoriali. Tali clausole non si limitano ad affiancare il contenuto del contratto in funzione accessoria, ma incidono sulla stessa causa concreta dell'operazione negoziale, determinando l'ingresso della dimensione ambientale nel contenuto normativo del vincolo contrattuale e contribuendo a conformarne funzione ed effetti in coerenza con i principi dello sviluppo sostenibile¹²⁵.

Così ragionando, quindi, l'inserimento delle clausole ambientali nel contratto turistico non risponde soltanto a logiche di *compliance* normativa, ma realizza un modello di corresponsabilità negoziale: le parti cooperano attivamente per minimizzare l'impatto del viaggio,

¹²⁴ Sulle clausole di sostenibilità e sull'integrazione di obblighi ambientali nel regolamento contrattuale, v. S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Diritto pubblico*, 2015, n. 2, pp. 611-636; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in ID. (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, pp. 287 ss.; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307, spec. pp. 296 ss.

¹²⁵ Sul rapporto tra sostenibilità, causa concreta e meritevolezza del contratto, v. G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024, p. 89 ss.; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico"*, cit., pp. 287 ss.

garantendo un equilibrio tra interesse individuale e interesse collettivo¹²⁶.

In questo quadro, la progressiva diffusione, nell'ambito dei contratti turistici, di clausole volte a orientare l'attività economica verso modelli di gestione compatibili con la tutela dell'ambiente e delle risorse territoriali, non può essere ricondotta a mere dichiarazioni di principio o a strumento di *marketing* contrattuale, ma tende sempre più frequentemente a incidere sulla concreta configurazione del regolamento negoziale, introducendo obblighi di comportamento, criteri di organizzazione dell'attività turistica e modalità di esecuzione delle prestazioni orientate alla riduzione dell'impatto ambientale¹²⁷.

In ultima analisi, la progressiva ambientalizzazione del contenuto del contratto turistico produce rilevanti conseguenze sistematiche anche sul piano della validità e della meritevolezza dell'assetto negoziale. Qualora, infatti, il principio di sviluppo sostenibile venga riconosciuto quale valore costituzionale immediatamente precettivo e criterio conformativo dell'attività economica privata, il contratto che determini un impatto ambientale sproporzionato ovvero ometta il rispetto degli standard minimi di tutela ecologica potrebbe risultare privo del

¹²⁶ Sulla contrattualizzazione della sostenibilità quale tecnica di responsabilizzazione delle parti e di cooperazione nell'esecuzione del rapporto, v. A. PISANI TEDESCO, *Strumenti privatistici per la sostenibilità ambientale e sociale*, Torino, Giappichelli, 2024, spec. capp. I-II; G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile*, cit., pp. 288 ss. e 296 ss.; S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati*, cit., pp. 611-636.

¹²⁷ Sull'incidenza delle clausole ambientali sulla configurazione degli obblighi contrattuali, sui criteri di correttezza e sulla valutazione dell'adempimento, v. S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati*, cit., pp. 611-636; G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, cit., pp. 901-926; V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale*, cit., p. 119 ss.

requisito della meritevolezza degli interessi perseguiti ai sensi dell'art. 1322, comma 2, c.c.

Se, infatti, il principio di sviluppo sostenibile costituisce un valore costituzionale immediatamente precettivo, il contratto che, per le sue caratteristiche, comporti un impatto ambientale negativo sproporzionato o che ignori le prescrizioni minime di tutela ecologica, potrebbe essere ritenuto non meritevole di tutela *ex art.* 1322, comma 2, c.c.

La rilevanza della sostenibilità ambientale si riflette, inoltre, sulla disciplina delle vicende del rapporto contrattuale e sulla gestione delle sopravvenienze suscettibili di incidere sull'attuazione del programma negoziale. L'analisi del contratto turistico, pertanto, non può prescindere dall'esame degli strumenti attraverso i quali l'ordinamento governa il rischio dell'operazione economica e consente il riequilibrio del sinallagma in presenza di eventi straordinari o circostanze imprevedibili che rendano impossibile, eccessivamente onerosa o significativamente alterata l'esecuzione delle prestazioni dedotte in contratto.

In tale prospettiva, il recesso assume una funzione particolarmente rilevante quale strumento di gestione delle sopravvenienze incidenti sull'equilibrio del rapporto turistico. La disciplina del pacchetto turistico, infatti, attribuisce al viaggiatore specifiche facoltà di scioglimento del vincolo contrattuale in presenza di circostanze sopravvenute idonee a compromettere in modo significativo l'esecuzione del viaggio o la realizzazione dell'interesse dedotto in contratto, quali modifiche sostanziali del pacchetto turistico, eventi

straordinari e inevitabili, rischi ambientali, climatici o sanitari, nonché impedimenti che incidano sulla sicurezza o sulla fruibilità dell'esperienza turistica.

5. Il recesso nel contratto turistico tra disciplina delle sopravvenienze e funzione di riequilibrio del rapporto negoziale.

La disciplina delle vicende modificative ed estintive del contratto turistico costituisce uno degli àmbiti nei quali emerge con maggiore evidenza la peculiare struttura dell'operazione economica sottesa al viaggio organizzato. La complessità del rapporto negoziale, derivante dal coordinamento di una pluralità di prestazioni eterogenee e dall'interazione con fattori esterni di natura territoriale, climatica e ambientale, espone infatti il contratto turistico all'incidenza di eventi sopravvenuti suscettibili di alterare l'equilibrio originario del sinallagma o di compromettere la realizzazione dell'interesse dedotto in contratto¹²⁸.

In tale contesto, la disciplina del recesso non può essere interpretata esclusivamente in funzione della tutela del consumatore, ma deve essere letta anche quale meccanismo attraverso il quale l'ordinamento governa le sopravvenienze incidenti sull'equilibrio del rapporto contrattuale¹²⁹.

¹²⁸ Sulla struttura complessa del pacchetto turistico e sulla combinazione funzionale di una pluralità di prestazioni, v. M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. cap. II; Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417; Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2007, n. 16315.

¹²⁹ Sulle sopravvenienze incidenti sull'esecuzione del pacchetto turistico e sulla necessità di coordinare la disciplina speciale con la peculiarità dell'operazione di

Proprio l'esigenza di fronteggiare tali situazioni spiega il progressivo ampliamento delle facoltà di recesso riconosciute al viaggiatore, nonché la previsione di specifiche ipotesi di scioglimento del vincolo contrattuale in presenza di circostanze straordinarie e inevitabili. In tali ipotesi, il recesso non assolve soltanto alla funzione di liberare le parti dal vincolo negoziale, ma opera quale strumento di riequilibrio del rapporto¹³⁰, consentendo di adeguare l'assetto degli interessi alle sopravvenienze che rendano impossibile, eccessivamente onerosa o significativamente compromessa l'attuazione del programma contrattuale originariamente convenuto¹³¹.

L'istituto del recesso costituisce uno dei punti nei quali la specialità del contratto turistico emerge con maggiore evidenza rispetto alla disciplina generale del contratto. Nel diritto comune, il recesso è tradizionalmente concepito come facoltà eccezionale di scioglimento unilaterale del vincolo, ammessa nei casi previsti dalla legge o dal contratto e destinata, di regola, a operare secondo una logica di tutela dell'interesse individuale della parte recedente. Nella contrattazione turistica, invece, esso assume progressivamente una funzione più

viaggio, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, cit., pp. 552 ss.; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166, spec. pp. 149 ss.

¹³⁰ Sul recesso turistico quale rimedio di riequilibrio del rapporto e non mero strumento solutorio, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, cit., pp. 552 ss. e 557 ss.; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 147-166.

¹³¹ Art. 12 direttiva (UE) 2015/2302; art. 41 Codice del turismo, come modificato dal d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62; sulla disciplina del recesso prima dell'inizio del pacchetto e sulle circostanze straordinarie e inevitabili, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, cit., pp. 557 ss.; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 149 ss.

complessa, poiché viene inserito in un sistema di protezione del viaggiatore, di gestione delle sopravvenienze e di riequilibrio dell'operazione economica.

L'evoluzione normativa conferma tale trasformazione. La disciplina originaria del contratto di viaggio, affidata alla Convenzione internazionale di Bruxelles del 1970 e alla legge italiana di ratifica, si collocava ancora in una prospettiva prevalentemente privatistica e settoriale. La successiva direttiva 90/314/CEE, recepita con il d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111 e poi confluita nel codice del consumo, segna invece il passaggio a un modello di tutela consumeristica del turista, nel quale il recesso diviene strumento funzionale a governare le alterazioni del programma di viaggio e a reagire alle modifiche significative dell'assetto contrattuale. La successiva codificazione nel d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79 e, soprattutto, la riforma attuativa della direttiva (UE) 2015/2302, realizzata con il d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, completano tale percorso, costruendo un sistema rimediale articolato, nel quale il recesso non è più soltanto atto di scioglimento, ma tecnica di protezione e di redistribuzione del rischio¹³².

La dottrina ha efficacemente evidenziato che, nel settore del turismo organizzato, il legislatore è intervenuto più intensamente che in altri

¹³² Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio, Bruxelles, 23 aprile 1970, ratificata in Italia con l. 27 dicembre 1977, n. 1084; direttiva 90/314/CEE del Consiglio, 13 giugno 1990; d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111; d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206, Codice del consumo; d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice del turismo; direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, 25 novembre 2015; d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62. Sul percorso evolutivo della disciplina del viaggio organizzato, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, cit., pp. 541 ss.; M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato*, cit., spec. capp. I-II.

ambiti del mercato dei servizi, proprio in ragione della rilevanza economico-sociale del fenomeno turistico e della necessità di predisporre una regolamentazione uniforme dei rapporti tra professionista e consumatore. La disciplina speciale risponde, infatti, a una duplice finalità: da un lato, riequilibrare la posizione del turista rispetto all'organizzatore e al venditore; dall'altro, promuovere lo sviluppo ordinato del mercato turistico, rendendo prevedibili i rischi connessi alla modificazione o alla mancata realizzazione del viaggio.

In tale prospettiva, il recesso turistico non può essere letto come mera deroga al principio di vincolatività del contratto. Esso rappresenta, piuttosto, uno strumento di razionalizzazione dell'operazione economica, poiché consente di adeguare o sciogliere il rapporto quando la sopravvenienza, la modifica unilaterale o il mutamento delle condizioni essenziali del pacchetto incidano sulla concreta realizzabilità dell'interesse turistico. Il passaggio dal recesso come rimedio solutorio al recesso come rimedio di riequilibrio consente, dunque, di cogliere la specificità del contratto turistico: il vincolo non è protetto in quanto tale, ma in quanto ancora idoneo a realizzare la finalità concreta del viaggio¹³³.

In tale contesto, il contratto turistico organizzato costituisce un osservatorio privilegiato per cogliere l'evoluzione delle tecniche di

¹³³ M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, pp. 541 ss., spec. pp. 541-543 e 552 ss.; EAD., *Il recesso nella contrattazione turistica*, in E. CATERINI, L. DI NELLA, A. FLAMINI, L. MEZZASOMA, S. POLIDORI (a cura di), *Scritti in onore di Vito Rizzo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 797 ss.

gestione delle sopravvenienze e del rischio contrattuale nella contrattualità contemporanea.

Muovendo da tali premesse, le sopravvenienze rilevanti nell'ambito del contratto turistico possono essere ricondotte, sul piano sistematico, a differenti categorie, in relazione alla natura dell'evento e agli effetti prodotti sull'attuazione del programma contrattuale.

Una prima categoria è costituita dalle sopravvenienze che incidono direttamente sulla possibilità materiale o giuridica di realizzare il viaggio programmato. Rientrano in tale ambito gli eventi che determinano l'impossibilità dell'esecuzione delle prestazioni dedotte in contratto, quali la chiusura delle frontiere, l'interruzione dei collegamenti, l'adozione di provvedimenti restrittivi da parte delle autorità pubbliche, il verificarsi di eventi calamitosi che impediscano l'accesso alla destinazione turistica o la fruizione dei servizi essenziali inclusi nel pacchetto¹³⁴. In tali ipotesi, l'operazione economica programmata dalle parti risulta oggettivamente irrealizzabile, con la conseguenza che il vincolo contrattuale viene meno per effetto

¹³⁴ Sulle sopravvenienze che incidono sulla possibilità di esecuzione del pacchetto turistico e sul recesso del viaggiatore prima dell'inizio del viaggio, v. art. 12 direttiva (UE) 2015/2302; art. 41, comma 4, Codice del turismo; S. PAGLIANTINI, *Modifiche anteriori e recesso da un contratto di pacchetto turistico secondo il canone della dir. 2015/2302/UE: per un repertorio (frastagliato) di problemi teorici e pratici a prima lettura*, in A. FINESSI (a cura di), *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell'ordinamento italiano*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 305 ss.; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166, spec. pp. 149 ss.

dell'impossibilità sopravvenuta o delle specifiche previsioni della disciplina sui pacchetti turistici¹³⁵.

Una seconda categoria di sopravvenienze è costituita dagli eventi che incidono sulla sicurezza o sulla salubrità dell'esperienza di viaggio¹³⁶. In siffatte ipotesi l'esecuzione delle prestazioni contrattuali rimane astrattamente possibile, ma la realizzazione del viaggio comporterebbe un rischio significativo per l'incolumità o la salute del viaggiatore¹³⁷. La disciplina del contratto turistico riconosce in questi casi al turista la possibilità di sciogliersi dal vincolo contrattuale senza penalità, in presenza di circostanze straordinarie e inevitabili che incidano in modo significativo sull'esecuzione del pacchetto o sul trasporto dei passeggeri verso la destinazione¹³⁸.

¹³⁵ Sul rapporto tra impossibilità sopravvenuta e disciplina speciale dei pacchetti turistici, v. artt. 1463 e 1464 c.c.; art. 41, comma 4, Codice del turismo; art. 12 direttiva (UE) 2015/2302; M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, cit., pp. 552 ss.; M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. cap. III.

¹³⁶ Corte di giustizia UE, 29 febbraio 2024, causa C-299/22, *Tez Tour*, ECLI:EU:C:2024:181, secondo cui, ai fini dell'art. 12, par. 2, direttiva (UE) 2015/2302, la sussistenza delle circostanze inevitabili e straordinarie e la loro incidenza significativa sull'esecuzione del pacchetto devono essere valutate con riferimento alla situazione esistente o ragionevolmente prevedibile alla data in cui il viaggiatore esercita il recesso; v. altresì art. 3, n. 12, direttiva (UE) 2015/2302.

¹³⁷ Sulla riconducibilità delle crisi sanitarie, degli eventi naturali e delle situazioni di grave rischio per la sicurezza del viaggio alla nozione di circostanze inevitabili e straordinarie, v. considerando 31 e art. 3, n. 12, direttiva (UE) 2015/2302; Corte di giustizia UE, 29 febbraio 2024, causa C-299/22, *Tez Tour*, ECLI:EU:C:2024:181; Corte di giustizia UE, 8 giugno 2023, causa C-540/21, *Commissione europea c. Repubblica slovacca*, ECLI:EU:C:2023:450, con specifico riguardo agli obblighi di rimborso in caso di risoluzione del pacchetto per circostanze inevitabili e straordinarie.

¹³⁸ Corte di giustizia UE, 29 febbraio 2024, causa C-299/22, *Tez Tour*, cit., secondo cui il diritto del viaggiatore di risolvere il contratto senza spese non è subordinato all'adozione di una raccomandazione ufficiale che sconsigli il viaggio o alla classificazione della destinazione come area a rischio; la nozione di circostanze

Una terza categoria di sopravvenienze concerne gli eventi suscettibili di incidere sulla sostenibilità ambientale e territoriale dell'operazione economica programmata dalle parti. In tali ipotesi, pur permanendo in astratto la possibilità materiale di eseguire le prestazioni dedotte in contratto, il sopravvenire di fenomeni naturali o ambientali - quali eventi climatici estremi, dissesti idrogeologici, incendi, fenomeni di erosione o situazioni di grave compromissione delle risorse ambientali - può alterare in modo significativo le condizioni di sicurezza, fruibilità o compatibilità ecologica della destinazione turistica.

In questo contesto, la rilevanza delle sopravvenienze non si esaurisce nella mera incidenza sull'equilibrio economico del rapporto, ma coinvolge direttamente la conformità dell'esecuzione contrattuale ai principi di tutela dell'ambiente e di sviluppo sostenibile. La gestione di tali eventi assume, pertanto, una funzione di adattamento del programma negoziale alle mutate condizioni del contesto territoriale e ambientale, consentendo il riequilibrio dell'assetto degli interessi mediante il ricorso ai rimedi predisposti dall'ordinamento, quali il recesso, la modifica del contratto o lo scioglimento del vincolo negoziale nei casi previsti dalla legge.

Questa tripartizione consente di cogliere come la disciplina del recesso nel contratto turistico non si limiti a predisporre strumenti di reazione all'inadempimento, ma contribuisca a delineare un sistema di gestione del rischio contrattuale nel quale l'ordinamento interviene per adattare

inevitabili e straordinarie comprende anche le situazioni che, pur non rendendo oggettivamente impossibile l'esecuzione del pacchetto, impediscono che essa avvenga senza esporre il viaggiatore a rischi significativi per la salute o la sicurezza.

l'operazione economica alle sopravvenienze che possono incidere sulla realizzazione dell'esperienza di viaggio¹³⁹.

La clausola delle “*circostanze straordinarie e inevitabili*” esprime, invero, una concezione moderna dell'allocazione del rischio, coerente con i principi di proporzionalità, solidarietà contrattuale e sostenibilità sistemica. Essa non si limita a disciplinare il diritto di recesso senza penali e obblighi restitutori, ma incide più in profondità sulla responsabilità professionale e sulla ripartizione *ex ante*¹⁴⁰ ed *ex post* dei rischi legati alla fruizione del pacchetto turistico, in particolare nei contesti ambientali e climatici ad alta variabilità¹⁴¹. Solo l'eccezionale imprevedibilità e inevitabilità, intesa in senso oggettivo e non meramente soggettivo, residuano come causa liberatoria, in quanto il professionista non può essere considerato garante assoluto dell'imponderabile, ma deve dimostrare di aver adempiuto a un obbligo di prevenzione attiva (dovere professionale di prevenzione,

¹³⁹ Art. 12, par. 2, direttiva (UE) 2015/2302; art. 41, comma 4, Codice del turismo, secondo cui il viaggiatore può recedere dal contratto di pacchetto turistico prima dell'inizio del pacchetto, senza corrispondere spese di recesso, qualora si verificano circostanze inevitabili e straordinarie nel luogo di destinazione o nelle sue immediate vicinanze, idonee a incidere in modo sostanziale sull'esecuzione del pacchetto o sul trasporto dei passeggeri verso la destinazione.

¹⁴⁰ Sulla rilevanza delle sopravvenienze ambientali e territoriali nella valutazione della fruibilità del pacchetto turistico, v. art. 12, par. 2, direttiva (UE) 2015/2302; considerando 31 della medesima direttiva, che richiama, tra gli esempi di circostanze inevitabili e straordinarie, anche gravi rischi per la salute, calamità naturali o condizioni meteorologiche tali da rendere impossibile viaggiare in sicurezza verso la destinazione; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 149 ss.

¹⁴¹ Sulla prevedibilità del rischio ambientale o climatico quale fattore idoneo a incidere sugli obblighi informativi e organizzativi dell'operatore turistico, v. art. 34 Codice del turismo; art. 5 direttiva (UE) 2015/2302; F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell'inadempimento*, in *I Contratti*, 2014, n. 5, pp. 458-469; M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato*, cit., spec. cap. III.

informazione e organizzazione diligente dell'offerta) nella programmazione dell'offerta, nella scelta dei fornitori e nella gestione delle informazioni. In siffatta prospettiva le cause liberatorie non possono essere considerate come esoneri assoluti, ma come clausole di equilibrio sistemico, capaci di tutelare la funzione economico-sociale del contratto.

Sotto il profilo civilistico, la clausola in esame opera, dunque, come una valvola di flessibilità del sinallagma, idonea a preservare la giustizia contrattuale dinanzi a eventi dirompenti¹⁴². Essa realizza un riequilibrio dinamico tra tutela del viaggiatore e tutela dell'organizzatore, garantendo la continuità del rapporto entro limiti ragionevoli e prevedendo il trasferimento unilaterale del rischio¹⁴³.

La rilevanza delle sopravvenienze nel contratto turistico si riflette direttamente anche sul piano degli obblighi informativi gravanti sul professionista, poiché l'effettiva possibilità per il viaggiatore di esercitare consapevolmente i rimedi previsti dall'ordinamento presuppone una preventiva e completa conoscenza delle condizioni che regolano lo scioglimento del vincolo contrattuale. L'effettività del

¹⁴² Sulla responsabilità dell'organizzatore nell'esecuzione del pacchetto e sulla rilevanza delle circostanze inevitabili e straordinarie quali limite all'imputazione dell'inadempimento, v. art. 43 Codice del turismo; M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, in *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, 2023, n. 18, pp. 614-633, spec. pp. 619 ss.; A. PEPE, «Circostanze eccezionali» ed esonero da responsabilità del tour operator nella nuova direttiva viaggi, in A. FINESSI (a cura di), *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell'ordinamento italiano*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 254 ss.

¹⁴³ Sul coordinamento tra modifiche del pacchetto, cancellazione e rimedi del viaggiatore nella direttiva (UE) 2015/2302, v. G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 149-153; M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, cit., pp. 552 ss.; art. 40 e art. 41 Codice del turismo.

diritto di recesso risulta, pertanto, strettamente connessa al dovere di informazione preventiva dell'organizzatore, il quale assume una funzione essenziale nella costruzione di un consenso realmente consapevole e nella tutela dell'equilibrio contrattuale.

In tale prospettiva, l'art. 34 del Codice del turismo e l'art. 5, par. 1, lett. h), della direttiva (UE) 2015/2302 impongono all'organizzatore di fornire al viaggiatore, su supporto durevole, informazioni chiare, comprensibili e complete in ordine alle condizioni, ai termini e alle eventuali penali applicabili in caso di recesso, nonché alle circostanze straordinarie e inevitabili idonee a fondare il diritto alla risoluzione del contratto con rimborso integrale delle somme versate, oltre che specifici riferimenti riguardanti la sottoscrizione facoltativa o obbligatoria di un'assicurazione.

In tale quadro, l'obbligo di trasparenza informativa assume una rilevanza che trascende la mera dimensione formale dell'adempimento, configurandosi quale presupposto essenziale per la formazione di un consenso effettivamente libero e consapevole. Solo la preventiva conoscenza delle condizioni che disciplinano lo scioglimento del rapporto, delle eventuali limitazioni all'esercizio del recesso e delle circostanze idonee a giustificare il rimborso integrale consente, infatti, al viaggiatore di valutare in modo adeguato la portata economica e giuridica dell'operazione negoziale. L'informazione, pertanto, non costituisce un elemento accessorio del rapporto, ma rappresenta una componente strutturale dell'effettività stessa del diritto di recesso¹⁴⁴.

¹⁴⁴ Sul recesso turistico quale rimedio funzionale al riequilibrio del rapporto e alla tutela dell'interesse concreto del viaggiatore, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle*

Tale funzione assume un rilievo ancora più marcato nell'ambito del contratto turistico eco-sostenibile, nel quale la completezza dell'informazione si estende anche ai rischi climatici, ambientali e territoriali ragionevolmente prevedibili, nonché alle misure di mitigazione eventualmente adottate dall'organizzatore. In queste ipotesi, l'omessa o incompleta comunicazione di elementi suscettibili di incidere sulla sicurezza, sulla fruibilità o sulla sostenibilità dell'esperienza turistica può integrare non soltanto un inadempimento degli obblighi informativi, ma anche un vizio del consenso, in quanto idonea ad alterare la rappresentazione del programma contrattuale e delle condizioni effettive del viaggio.

Il diritto di recesso, pertanto, non si esaurisce nella funzione di tutela del contraente debole, ma si configura anche quale indice della elasticità del contratto turistico contemporaneo, consentendo all'assetto negoziale di adattarsi ai mutamenti del contesto economico, territoriale e ambientale che incidano sulla concreta realizzabilità dell'interesse perseguito dalle parti.

Nel contratto turistico eco-sostenibile, la funzione adattiva del recesso assume una ulteriore valenza conformativa, poiché consente di interrompere il rapporto nei casi in cui la prosecuzione dell'operazione economica risulti incompatibile con le esigenze di tutela dell'ambiente o con gli *standard* di sostenibilità che hanno contribuito a determinare il contenuto concreto del contratto.

posizioni contrattuali, cit., pp. 552 ss. e 557 ss.; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 147-166.

Tale evoluzione si inserisce nella più ampia trasformazione del diritto dei contratti contemporaneo, sempre meno ancorato a una concezione rigidamente statica della forza vincolante del contratto e progressivamente orientato alla tutela dell'affidamento e alla salvaguardia dell'equilibrio sostanziale del rapporto negoziale.

Il recesso viene così ad assumere, nel contratto turistico eco-sostenibile, una funzione di sostenibilità contrattuale, in quanto consente di mantenere il rapporto coerente con i principi di buona fede, proporzionalità e tutela dell'ambiente, assicurando un equilibrio dinamico tra autonomia privata, protezione del contraente e salvaguardia degli interessi collettivi coinvolti nell'attività turistica.

Sotto il profilo tecnico-dogmatico, il diritto di recesso nel contratto turistico si colloca in una posizione intermedia tra i rimedi contrattuali tradizionali e i meccanismi di riequilibrio funzionale propri della contrattualità di consumo. Pur essendo disciplinato da specifiche previsioni normative, esso trova il proprio fondamento sistematico nelle clausole generali di buona fede e nei principi costituzionali che presidiano l'autonomia privata, in particolare quelli di solidarietà, uguaglianza sostanziale e utilità sociale di cui agli artt. 2, 3 e 41 Cost., dai quali discende la sua intrinseca funzione conformativa del rapporto contrattuale.

Consegue che il recesso del viaggiatore non può essere ricondotto né allo schema della risoluzione per inadempimento, che presuppone una violazione imputabile della controparte, né a un potere meramente discrezionale e arbitrario di scioglimento del vincolo, ma deve essere

inteso quale strumento di giustizia contrattuale volto a ristabilire l'equilibrio del sinallagma¹⁴⁵.

Il recesso, pertanto, opera quando l'assetto di interessi, pur formalmente ancora eseguibile, risulti sostanzialmente compromesso nella sua attitudine a soddisfare la funzione tipica dell'operazione economica, determinando la necessità di un riequilibrio del rapporto contrattuale¹⁴⁶. In questo quadro, il recesso assolve una funzione al tempo stesso correttiva e redistributiva, in quanto consente di tradurre la solidarietà contrattuale in criterio di adeguamento del rapporto, piuttosto che in fattore di compressione dell'autonomia privata, permettendo una ricalibratura equitativa dell'assetto degli interessi originariamente convenuto. L'elasticità che ne caratterizza la disciplina non costituisce, pertanto, indice di debolezza del vincolo giuridico, bensì manifestazione della sua capacità di resilienza, intesa come attitudine dell'ordinamento a garantire la permanenza dell'equilibrio e della giustizia contrattuale al mutare delle condizioni economiche, sociali e ambientali.

¹⁴⁵ Sulla funzione adattiva del recesso e sul rapporto tra ius variandi dell'organizzatore e tutela del viaggiatore, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, cit., pp. 557-558; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 152-153.

¹⁴⁶ Tale diritto rappresenta il principale strumento di tutela della parte debole nel rapporto contrattuale turistico, in quanto consente al viaggiatore di sciogliersi unilateralmente dal vincolo contrattuale anche successivamente alla conclusione del contratto. In tal modo, esso assolve alla funzione di riequilibrare l'originaria asimmetria contrattuale esistente rispetto alla posizione dell'operatore turistico, garantendo una più effettiva protezione degli interessi del consumatore; sul tema cfr. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, in *Scritti in Onore di Vito Rizzo* (a cura di E. CATERINI, L. NELLA, A. FLAMINI, L. MEZZASOMA, S. POLIDORI), Napoli, 2017, p. 797 ss.

La funzione riequilibrativa del recesso emerge con particolare chiarezza nel rapporto tra modifiche unilaterali del pacchetto e tutela del viaggiatore. Nel contratto turistico, infatti, il potere dell'organizzatore di incidere su alcuni elementi del programma negoziale non può essere assimilato a un ordinario potere di conformazione unilaterale del rapporto. Esso è ammesso soltanto entro limiti rigorosi, poiché l'oggetto del contratto non coincide con una prestazione isolata, ma con un risultato complesso, costituito dall'esperienza di viaggio globalmente programmata.

La modifica del prezzo, delle condizioni di viaggio, della destinazione, della qualità dell'alloggio, dei servizi accessori o degli elementi essenziali del pacchetto incide direttamente sull'interesse turistico perseguito dal viaggiatore. Per tale ragione, quando la modificazione superi la soglia della mera specificazione esecutiva e alteri in modo apprezzabile l'equilibrio dell'operazione, il recesso opera come rimedio di reazione all'esercizio del potere modificativo. Esso consente al viaggiatore di sottrarsi a un regolamento negoziale che, pur formalmente derivante dal contratto originario, non corrisponde più al programma di interessi concretamente accettato.

La riflessione sullo *ius variandi* consente di chiarire questo passaggio. Il potere di modifica non determina necessariamente una novazione del rapporto, ma può costituire una specificazione o un adeguamento del regolamento originario in presenza di sopravvenienze esterne o di mutate esigenze organizzative. Tuttavia, nel contratto turistico tale potere assume una connotazione peculiare, poiché incontra il limite della protezione del viaggiatore e della conservazione dell'utilità

concreta del pacchetto. Il recesso, allora, non si pone all'esterno della vicenda modificativa, ma ne costituisce il contrappeso necessario: alla facoltà del professionista di proporre o realizzare determinate modifiche corrisponde il diritto del viaggiatore di non subire un assetto di interessi diverso da quello originariamente convenuto¹⁴⁷.

Questa ricostruzione consente di evitare due opposte semplificazioni. Da un lato, non ogni modifica del pacchetto giustifica automaticamente lo scioglimento gratuito del contratto; dall'altro lato, non ogni modifica può essere assorbita nella normale elasticità dell'esecuzione. Il criterio selettivo è rappresentato dall'incidenza della modifica sull'interesse turistico concreto: quando essa riguardi elementi essenziali del viaggio o renda l'esperienza promessa qualitativamente diversa, il recesso assume funzione di tutela sostanziale del consenso e di riequilibrio del rapporto.

In tale prospettiva, la disciplina speciale del recesso nel contratto turistico si pone in rapporto di continuità sistematica, ma non di piena sovrapposibilità, rispetto alla teoria generale delle sopravvenienze di cui agli artt. 1463 ss. c.c. Essa ne condivide la funzione di riequilibrio del rapporto contrattuale in presenza di eventi sopravvenuti suscettibili di alterare in modo significativo l'assetto originario dell'operazione

¹⁴⁷ M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, cit., pp. 557-558, ove si evidenzia la correlazione tra ius variandi e recesso e si precisa che l'esercizio dello ius variandi può costituire specificazione o adeguamento del regolamento originario in relazione a sopravvenienze esterne, assumendo una connotazione di protezione quando persegua un disegno di riequilibrio dei poteri delle parti; sul rapporto tra modifiche unilaterali e diritto del viaggiatore alla risoluzione del contratto, v. anche G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto*, cit., pp. 152-153.

economica; tuttavia, se ne distingue per la peculiare struttura del pacchetto turistico e per la particolare rilevanza attribuita dal legislatore, anche di matrice eurounitaria, alla tutela rafforzata del viaggiatore e alla gestione anticipata e trasparente del rischio contrattuale.

In continuità con tali premesse, emerge con evidenza come la disciplina speciale del recesso nel contratto turistico si distingua dal modello codicistico delle sopravvenienze, pur mantenendo con esso un significativo rapporto di affinità funzionale. Mentre la disciplina generale degli artt. 1463 ss. c.c. si articola prevalentemente attorno alle figure dell'impossibilità sopravvenuta, totale o parziale, e dell'eccessiva onerosità sopravvenuta, la normativa in materia di pacchetti turistici prevede invece un rimedio tipico e anticipato di scioglimento del vincolo, che consente al turista di recedere prima dell'inizio del viaggio qualora si verificano circostanze inevitabili e straordinarie nel luogo di destinazione o nelle sue immediate vicinanze, idonee a incidere in modo sostanziale sull'esecuzione del pacchetto o sul trasporto verso la destinazione.

In tale prospettiva, il recesso turistico si configura come uno strumento speciale di gestione delle sopravvenienze, funzionalmente coerente con la logica dei rimedi codicistici ma strutturalmente adattato alle peculiarità del contratto turistico, inteso quale operazione economica complessa e unitaria. In esso, infatti, la tutela dell'interesse del viaggiatore non si esaurisce nella mera verificabilità astratta delle prestazioni dovute, ma si estende alla concreta fruibilità dell'esperienza di viaggio programmata, la quale costituisce il nucleo causale

dell'operazione negoziale e il parametro di riferimento per la valutazione della rilevanza delle sopravvenienze¹⁴⁸.

L'art. 41 del Codice del turismo, nella formulazione risultante dal recepimento della direttiva (UE) 2015/2302, conferma la pluralità funzionale del recesso turistico. La norma non disciplina un'unica figura, ma una costellazione di ipotesi accomunate dall'effetto solutorio e differenziate quanto a presupposti, costi e funzione protettiva.

In primo luogo, il viaggiatore può recedere dal contratto di pacchetto turistico in ogni momento prima dell'inizio del pacchetto, sostenendo spese di recesso adeguate e giustificabili, ovvero spese standard ragionevoli se previste dal contratto. In questa ipotesi, il recesso opera come diritto potestativo di scioglimento *ad nutum*, ma non come rimedio gratuito: il legislatore bilancia la libertà del viaggiatore con l'esigenza dell'organizzatore di recuperare i costi sostenuti e non più recuperabili.

In secondo luogo, il recesso diviene gratuito quando ricorrono circostanze inevitabili e straordinarie verificatesi nel luogo di destinazione o nelle immediate vicinanze, tali da incidere in modo sostanziale sull'esecuzione del pacchetto o sul trasporto dei passeggeri verso la destinazione. In tale ipotesi, la ratio non è quella del mero

¹⁴⁸ Sulla rilevanza della causa concreta e della finalità turistica nel contratto di pacchetto, v. Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2007, n. 16315, in *Giurisprudenza italiana*, 2008, p. 1133, con nota di A. IZZI, *Causa in concreto e sopravvenienze nel contratto di viaggio vacanza tutto compreso*; in *Diritto del turismo*, 2007, p. 375, con nota di F. BENELLI, *La risoluzione del contratto di viaggio per impossibilità sopravvenuta di utilizzazione della vacanza*; in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2008, p. 531 ss., con nota di S. NARDI, *Contratto di viaggio "tutto compreso" e irrealizzabilità della sua funzione concreta*; in *I Contratti*, 2008, p. 241, con nota di F. CAVAJONI, *La "finalità turistica" come causa concreta del contratto di viaggio*; v. altresì Cass. civ., sez. III, 10 luglio 2018, n. 18047.

pentimento del viaggiatore, ma quella della sopravvenuta alterazione dell'operazione turistica. Il viaggio rimane forse astrattamente eseguibile, ma non è più concretamente fruibile secondo il programma di interessi originariamente dedotto in contratto.

In terzo luogo, il recesso si collega alle modifiche significative del contratto proposte dall'organizzatore prima dell'inizio del pacchetto. Quando la modifica incida su elementi essenziali, il viaggiatore non è obbligato ad accettare il nuovo assetto, ma può sciogliersi dal vincolo, eventualmente rifiutando anche il pacchetto sostitutivo. In questa prospettiva, il recesso svolge una funzione di tutela del consenso originario, impedendo che la parte professionale possa trasformare unilateralmente l'operazione economica senza offrire al viaggiatore una reale alternativa.

Infine, nei contratti negoziati fuori dai locali commerciali, il diritto di recesso entro cinque giorni assume una diversa funzione, più vicina al modello consumeristico del ripensamento, ma adattata alle peculiarità del mercato turistico. Anche in tale ipotesi, tuttavia, il rimedio non è meramente psicologico o arbitrario: esso presidia la qualità del consenso in un contesto caratterizzato da possibili pressione commerciale, asimmetria informativa e rapidità della decisione negoziale.

Ne deriva che l'art. 41 non configura il recesso come eccezione disordinata alla forza vincolante del contratto, ma come tecnica di graduazione del vincolo. Il contratto turistico resta vincolante finché l'operazione economica programmata rimanga concretamente realizzabile, informativamente trasparente e coerente con l'interesse

turistico perseguito; quando tali condizioni vengano meno, il recesso consente di evitare che la vincolatività si traduca in imposizione di un'esperienza diversa, rischiosa o non più rispondente alla causa concreta del rapporto¹⁴⁹.

L'analisi della disciplina del recesso evidenzia, pertanto, l'evoluzione delle tecniche di tutela adottate dall'ordinamento nella contrattualità contemporanea. I rimedi contrattuali, infatti, non svolgono più esclusivamente una funzione reattiva rispetto all'inadempimento o all'alterazione sopravvenuta dell'equilibrio sinallagmatico, ma assumono anche una funzione preventiva di regolazione e allocazione del rischio inerente all'operazione economica programmata dalle parti. Proprio tale funzione consente di cogliere il collegamento sistematico tra la disciplina delle sopravvenienze e quella della responsabilità dell'organizzatore del pacchetto turistico. Se i rimedi contrattuali sono diretti a governare i rischi che incidono sulla realizzazione del viaggio, la responsabilità contrattuale viene invece in rilievo quando la compromissione dell'operazione economica sia riconducibile al comportamento dell'organizzatore o degli altri soggetti coinvolti nell'esecuzione delle prestazioni turistiche.

La disciplina del recesso assume ulteriore rilievo ove il contratto turistico sia costruito, promosso o percepito come contratto eco-sostenibile. In tale ipotesi, gli elementi ambientali non restano esterni al rapporto, ma possono entrare nella causa concreta dell'operazione,

¹⁴⁹ Art. 41, d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, come modificato dal d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62. Il testo vigente prevede: recesso del viaggiatore prima dell'inizio del pacchetto con spese adeguate e giustificabili; spese standard ragionevoli; recesso gratuito per circostanze inevitabili e straordinarie; rimborso entro quattordici giorni; recesso entro cinque giorni per contratti negoziati fuori dai locali commerciali.

soprattutto quando il viaggio sia presentato come esperienza di turismo responsabile, lento, naturalistico o coerente con determinati standard ecologici. La sostenibilità, allora, non rileva soltanto come valore ordinamentale, ma come componente dell'utilità promessa al viaggiatore.

In questa prospettiva, il recesso può assumere una funzione di tutela dell'affidamento ambientale. Qualora l'organizzatore modifichi in modo significativo le caratteristiche ecologiche del pacchetto, ometta informazioni rilevanti sulla sostenibilità dell'offerta, sostituisca servizi a basso impatto con servizi ambientalmente incoerenti o non renda più possibile la fruizione del territorio secondo le modalità promesse, l'interesse del viaggiatore può risultare inciso non soltanto sul piano economico, ma sul piano della stessa identità causale del contratto. Il rimedio solutorio, pertanto, non opera perché ogni difformità ambientale determini automaticamente invalidità o risoluzione, ma perché, in presenza di un'incidenza sostanziale sull'operazione concreta, la prosecuzione del rapporto imporrebbe al viaggiatore un'utilità diversa da quella contrattualmente programmata.

Il recesso diviene così il punto di raccordo tra tutela del consumatore, causa concreta e sostenibilità. Esso non trasforma il contratto turistico in uno strumento pubblicistico di protezione ambientale, ma consente di attribuire rilevanza giuridica agli elementi ecologici quando questi siano entrati nel regolamento negoziale, nelle informazioni precontrattuali o nell'affidamento ragionevole del viaggiatore. In questo senso, la sostenibilità non amplia arbitrariamente l'area dello scioglimento, ma rafforza la lettura funzionale del rimedio: il vincolo

resta meritevole di conservazione finché conserva la propria coerenza con l'esperienza turistica promessa¹⁵⁰.

5. La responsabilità nell'ambito del contratto turistico: presupposti, regime e tutele del turista

L'analisi delle vicende modificative ed estintive del contratto turistico consente di cogliere come la disciplina del recesso svolga una funzione essenzialmente preventiva di gestione del rischio nell'ambito dell'operazione economica organizzata dall'imprenditore turistico. Quando tuttavia le sopravvenienze non rendano opportuno lo scioglimento anticipato del contratto, ma incidano sulla corretta esecuzione delle prestazioni previste dal pacchetto turistico, viene in rilievo la diversa dimensione della responsabilità contrattuale dell'organizzatore.

La responsabilità nel contratto turistico deve essere letta alla luce della particolare configurazione dell'operazione economica sottesa al viaggio organizzato. Diversamente da quanto accade nei contratti di scambio tradizionali, l'interesse del viaggiatore non si esaurisce nella

¹⁵⁰ Sul rapporto tra recesso, sopravvenienze e responsabilità nell'operazione turistica organizzata, v. M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, pp. 541 ss., spec. pp. 552 ss. e 557 ss.; M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. capp. II-III; per la distinzione tra recesso nei pacchetti turistici e recesso nelle prenotazioni alberghiere o locazioni turistiche, v. G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto turistico. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166.

mera esecuzione delle singole prestazioni di trasporto, alloggio o servizi accessori, ma riguarda la realizzazione complessiva dell'esperienza di viaggio programmata. In questa prospettiva, la responsabilità dell'organizzatore non si collega soltanto all'inadempimento delle singole obbligazioni contrattuali, ma alla compromissione della causa concreta dell'operazione turistica, intesa come organizzazione e realizzazione dell'esperienza di viaggio nelle condizioni di sicurezza, qualità e fruibilità ragionevolmente attese dal viaggiatore.

Proprio la centralità della causa concreta del contratto turistico consente di comprendere la peculiare ampiezza della responsabilità dell'organizzatore, il quale assume un ruolo di coordinamento e di garanzia rispetto alla corretta esecuzione dell'intero pacchetto turistico. L'organizzatore non si limita infatti a fornire direttamente alcune prestazioni, ma si obbliga a predisporre e a coordinare una pluralità di servizi che concorrono alla realizzazione dell'esperienza di viaggio, assumendo nei confronti del viaggiatore una posizione di responsabilità per la corretta esecuzione dell'operazione economica complessiva.

In tale prospettiva, la disciplina della responsabilità nel contratto turistico si colloca all'interno di un sistema di tutela che mira a garantire l'effettiva realizzazione dell'interesse del viaggiatore alla fruizione dell'esperienza turistica programmata. Il mancato o inesatto adempimento delle prestazioni incluse nel pacchetto turistico non assume rilievo soltanto in quanto violazione di singole obbligazioni contrattuali, ma in quanto fattore idoneo a compromettere la finalità complessiva dell'operazione economica, con la conseguente attivazione dei rimedi risarcitori previsti dall'ordinamento.

La disciplina della responsabilità nel contratto turistico si caratterizza per una struttura articolata, che riflette la complessità dell'operazione economica sottesa al viaggio organizzato. Il pacchetto turistico è infatti il risultato dell'integrazione di una pluralità di prestazioni – trasporto, alloggio, servizi accessori – che possono essere eseguite da soggetti diversi dall'organizzatore, ma che concorrono tutte alla realizzazione dell'esperienza di viaggio programmata dalle parti.

Nel sistema dei pacchetti turistici, la responsabilità degli operatori non può essere ricostruita in modo atomistico, poiché il viaggio organizzato costituisce un'operazione unitaria, nella quale una pluralità di prestazioni, pur materialmente eseguite da soggetti diversi, concorre alla realizzazione dell'esperienza promessa. La disciplina del Codice del turismo, come riformata in attuazione della direttiva (UE) 2015/2302, conferma tale impostazione, individuando nell'organizzatore il principale centro di imputazione della corretta esecuzione del pacchetto.

L'organizzatore risponde, infatti, dell'esecuzione dei servizi turistici compresi nel contratto, anche quando essi siano prestati da terzi fornitori. Tale responsabilità trova giustificazione nella funzione organizzativa assunta dal tour operator, il quale non si limita a mettere in contatto il viaggiatore con singoli prestatori, ma costruisce e coordina il programma complessivo del viaggio. Il venditore, invece, assume una responsabilità distinta, riferita agli obblighi propri dell'intermediazione, dell'informazione e della corretta trasmissione delle condizioni dell'offerta.

Questa distinzione assume particolare rilievo nella prospettiva del contratto turistico eco-sostenibile. Se la sostenibilità è entrata nel programma negoziale, attraverso la scelta della destinazione, della struttura ricettiva, della mobilità proposta, degli standard ambientali o delle modalità di fruizione del territorio, l'organizzatore non può invocare la frammentazione della filiera per sottrarsi alla responsabilità sulla coerenza complessiva dell'esperienza promessa. La sostenibilità del pacchetto non dipende, infatti, da una prestazione isolata, ma dall'organizzazione coordinata dei servizi che compongono il viaggio. Il venditore, pur non essendo ordinariamente responsabile dell'esecuzione materiale del pacchetto, può tuttavia assumere rilievo decisivo nella fase informativa, soprattutto quando sia il soggetto che trasmette al viaggiatore le caratteristiche dell'offerta sostenibile. La distinzione tra responsabilità dell'organizzatore e responsabilità del venditore non esclude, quindi, che quest'ultimo risponda per l'inadempimento dei propri obblighi informativi o per l'inesatta rappresentazione delle qualità ambientali del pacchetto. In tale prospettiva, la sostenibilità non altera il sistema legale delle responsabilità, ma ne specifica il contenuto quando sia stata dedotta nell'offerta e abbia inciso sull'affidamento del viaggiatore¹⁵¹.

¹⁵¹ M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, in *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, 2023, n. 18, pp. 614-633, spec. pp. 620-622, ove si evidenzia che il Codice del turismo, come riformato in attuazione della direttiva (UE) 2015/2302, distingue il ruolo dell'organizzatore, responsabile dell'esecuzione delle prestazioni oggetto del pacchetto, da quello del venditore, responsabile degli obblighi propri dell'intermediazione.

In questa prospettiva, la responsabilità nel contratto turistico può essere ricondotta a tre principali livelli. Il primo riguarda la responsabilità dell'organizzatore del pacchetto turistico, che assume nei confronti del viaggiatore l'obbligo di garantire la corretta esecuzione di tutte le prestazioni comprese nel pacchetto, indipendentemente dal fatto che tali prestazioni siano materialmente eseguite da altri prestatori di servizi. Il secondo livello concerne la responsabilità del venditore o intermediario, il quale risponde nei confronti del viaggiatore per gli obblighi informativi e per la corretta conclusione del contratto. Il terzo livello riguarda, infine, la responsabilità dei singoli prestatori di servizi turistici, i quali rimangono direttamente responsabili nei confronti dell'organizzatore o del viaggiatore per l'esecuzione delle prestazioni di loro competenza¹⁵².

Questa articolazione della responsabilità riflette la particolare configurazione del contratto turistico come operazione economica complessa, nella quale la realizzazione dell'esperienza di viaggio dipende dal coordinamento di una pluralità di attività organizzate dall'imprenditore turistico. In tale contesto, la responsabilità dell'organizzatore assume una posizione centrale, poiché egli svolge una funzione di coordinamento e di garanzia rispetto alla corretta esecuzione dell'intero pacchetto turistico.

Proprio tale funzione consente di configurare la posizione dell'organizzatore come una posizione qualificata di organizzazione e garanzia nei confronti del viaggiatore. L'organizzatore non si limita

¹⁵² Art. 13 direttiva (UE) 2015/2302; art. 42 Codice del turismo, in tema di responsabilità dell'organizzatore per l'esecuzione dei servizi turistici previsti dal contratto di pacchetto, anche quando tali servizi siano prestati da terzi.

infatti a mettere a disposizione una serie di servizi turistici, ma assume l'obbligo di assicurare la corretta realizzazione dell'operazione economica complessiva, rispondendo delle eventuali disfunzioni che possano compromettere la fruizione dell'esperienza di viaggio. In questa prospettiva, la responsabilità dell'organizzatore si collega direttamente alla causa concreta del contratto turistico, intesa come realizzazione dell'esperienza di viaggio nelle condizioni di qualità e sicurezza ragionevolmente attese dal viaggiatore

La centralità della figura dell'organizzatore nel sistema della responsabilità del contratto turistico emerge con particolare evidenza se si considera la funzione che egli svolge nell'ambito dell'operazione economica sottesa al viaggio organizzato. L'organizzatore non si limita infatti a fornire direttamente una o più prestazioni turistiche, ma assume l'obbligo di predisporre e coordinare una pluralità di servizi destinati a realizzare l'esperienza di viaggio programmata dalle parti. In questa prospettiva, il contratto di pacchetto turistico si configura come una operazione economica complessa nella quale l'organizzatore svolge un ruolo centrale di programmazione e coordinamento delle prestazioni che compongono il pacchetto.

Proprio tale funzione organizzativa consente di individuare in capo all'organizzatore una posizione di garanzia nei confronti del viaggiatore. L'organizzatore assume infatti l'obbligo di assicurare che le prestazioni incluse nel pacchetto turistico siano eseguite correttamente e che l'esperienza di viaggio si svolga nelle condizioni di sicurezza e di qualità ragionevolmente attese dal turista al momento della conclusione del contratto. La responsabilità dell'organizzatore

non si limita pertanto all'esecuzione delle prestazioni direttamente fornite, ma si estende alla corretta realizzazione dell'operazione economica complessiva¹⁵³.

In tale prospettiva, la responsabilità dell'organizzatore trova il proprio fondamento nella causa concreta del contratto turistico, intesa come organizzazione e realizzazione dell'esperienza di viaggio. Il mancato o inesatto adempimento delle prestazioni comprese nel pacchetto turistico non assume rilievo soltanto in quanto violazione di singole obbligazioni contrattuali, ma in quanto fattore idoneo a compromettere la finalità complessiva dell'operazione economica programmata dalle parti.

La posizione di garanzia dell'organizzatore riflette dunque la particolare struttura del contratto turistico e la funzione economica dell'attività organizzativa svolta dall'imprenditore turistico. In questo contesto, l'organizzatore assume nei confronti del viaggiatore una responsabilità che si colloca al crocevia tra la disciplina generale della responsabilità contrattuale e le specifiche esigenze di tutela che caratterizzano il settore del turismo organizzato.

Tra le forme di tutela riconosciute al viaggiatore in caso di inesatta esecuzione del contratto turistico assume particolare rilievo il cosiddetto danno da vacanza rovinata, figura ormai stabilmente riconosciuta nella disciplina del turismo organizzato. Tale categoria di

¹⁵³ Sulla distinzione tra responsabilità dell'organizzatore, obblighi del venditore e prestazioni rese da terzi fornitori, v. artt. 13 e 14 direttiva (UE) 2015/2302; artt. 42 e 43 Codice del turismo; M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, cit., pp. 622 ss.; V.C. MECCOLA, *Considerazioni sulla pretesa responsabilità solidale tra venditore e organizzatore del pacchetto turistico "all inclusive"*, in *Danno e responsabilità*, 2024, n. 4, p. 517 ss.

danno si fonda sulla considerazione che l'interesse perseguito dal turista attraverso la conclusione del contratto di pacchetto turistico non si esaurisce nella mera esecuzione delle singole prestazioni contrattuali, ma riguarda la realizzazione dell'esperienza di viaggio complessivamente programmata.

In questa prospettiva, il danno da vacanza rovinata è stato progressivamente ricondotto alla categoria del danno non patrimoniale, nella misura in cui l'inesatta esecuzione delle prestazioni turistiche può compromettere il godimento della vacanza e determinare una lesione dell'interesse del turista alla fruizione del tempo libero e dell'esperienza di viaggio. La compromissione della vacanza non si traduce quindi soltanto in una perdita economica, ma incide anche sulla dimensione personale e relazionale del soggetto, che costituisce uno degli elementi qualificanti dell'operazione economica turistica¹⁵⁴.

La ricostruzione del danno da vacanza rovinata come danno non patrimoniale trova fondamento sia nella disciplina europea dei pacchetti turistici sia nell'evoluzione della giurisprudenza italiana in materia di responsabilità contrattuale. La direttiva (UE) 2015/2302, infatti, riconosce espressamente il diritto del viaggiatore al risarcimento dei danni derivanti dall'inesatta esecuzione del pacchetto turistico,

¹⁵⁴ Sulla responsabilità dell'organizzatore per l'inesatta esecuzione del pacchetto e sulla compromissione dell'interesse del viaggiatore alla fruizione dell'esperienza turistica, v. M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, cit., spec. cap. III; M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, cit., pp. 619 ss.; Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417.

includendo anche il pregiudizio derivante dalla perdita del godimento della vacanza¹⁵⁵.

In tale prospettiva, il danno da vacanza rovinata può essere interpretato come una forma di tutela dell'interesse del viaggiatore alla realizzazione dell'esperienza turistica programmata, interesse che trova il proprio fondamento nella causa concreta del contratto turistico. L'inesatta esecuzione delle prestazioni incluse nel pacchetto turistico assume pertanto rilievo non soltanto in quanto violazione di obblighi contrattuali, ma in quanto fattore idoneo a compromettere la finalità complessiva dell'operazione economica organizzata dall'imprenditore turistico^o.

La responsabilità, dunque, nell'ambito del contratto turistico si presenta oggi come una figura giuridica complessa e stratificata, nella quale il modello tradizionale di responsabilità contrattuale si integra progressivamente con nuove dimensioni di tutela riconducibili, da un lato, alla protezione della persona del viaggiatore e, dall'altro, alla crescente incidenza dei principi di sostenibilità ambientale nella regolazione delle attività economiche. Il baricentro sistematico rimane quello della responsabilità contrattuale dell'organizzatore per l'esecuzione conforme dei servizi compresi nel pacchetto turistico; tuttavia, la progressiva costituzionalizzazione dell'autonomia privata e la penetrazione del principio di sviluppo sostenibile nella disciplina delle attività economiche contribuiscono a trasformare sensibilmente la

¹⁵⁵ Art. 14 direttiva (UE) 2015/2302; art. 43 Codice del turismo, in tema di riduzione del prezzo e risarcimento del danno per difetto di conformità nell'esecuzione del pacchetto turistico.

struttura degli obblighi gravanti sulle parti, l'estensione del rischio professionale e i criteri di imputazione della responsabilità.

Il diritto positivo individua da tempo nell'organizzatore il centro di imputazione della responsabilità per la corretta esecuzione dei servizi turistici. Già la direttiva 90/314/CEE e il d.lgs. 17 marzo 1995, n. 111 avevano introdotto un modello di responsabilità unitaria dell'organizzatore, fondato sull'idea che il consumatore debba poter confidare nella corretta realizzazione dell'intero programma di viaggio, indipendentemente dal fatto che le singole prestazioni siano materialmente eseguite da terzi fornitori. Tale impostazione è stata sostanzialmente confermata e ulteriormente affinata dalla direttiva (UE) 2015/2302, oggi recepita nel Codice del turismo, che ribadisce il principio secondo cui l'organizzatore risponde della conformità dei servizi turistici inclusi nel pacchetto anche quando essi siano eseguiti da altri prestatori

Il regime così delineato configura una responsabilità contrattuale a struttura unitaria, nella quale la posizione dell'organizzatore assume i tratti di una vera e propria posizione di garanzia rispetto alla corretta realizzazione dell'intera operazione economica turistica. La diligenza richiesta non si esaurisce, infatti, nella corretta esecuzione delle prestazioni direttamente gestite dall'organizzatore, ma si estende alla selezione, al coordinamento e al controllo dei prestatori terzi coinvolti nella filiera del servizio turistico.

La centralità dell'organizzatore quale punto di imputazione della responsabilità trova giustificazione proprio nella natura del contratto turistico quale operazione economica complessa, nella quale una

pluralità di prestazioni eterogenee - trasporto, alloggio, servizi ricreativi, attività culturali o ambientali - vengono integrate in un programma unitario volto alla realizzazione dell'esperienza di viaggio. In tale prospettiva, la responsabilità dell'organizzatore non tutela semplicemente l'adempimento di singole obbligazioni contrattuali, ma garantisce la realizzazione della causa concreta dell'operazione turistica, identificabile nella fruizione complessiva dell'esperienza di viaggio programmata dalle parti.

La dottrina civilistica ha da tempo evidenziato come la nozione di causa concreta consenta di cogliere il reale godimento di interessi, la reale utilità effettivamente perseguita dalle parti nell'operazione negoziale, superando una concezione meramente astratta della causa del contratto e valorizzando l'assetto di interessi concretamente perseguito nel singolo rapporto. Applicata al contratto turistico, tale impostazione consente di comprendere come l'interesse del viaggiatore non si esaurisca nella mera acquisizione di singoli servizi, ma si identifichi nella realizzazione dell'esperienza complessiva di viaggio che il pacchetto turistico è destinato a produrre.

Alla luce di tale impostazione, la responsabilità nel contratto turistico non può essere ridotta allo schema tradizionale della responsabilità per inadempimento di singole prestazioni. Essa si inserisce piuttosto in un più ampio sistema di rimedi contrattuali, nel quale il diritto al risarcimento del danno si affianca a strumenti di risoluzione, riduzione

del prezzo, sostituzione delle prestazioni o rimborso delle somme versate¹⁵⁶.

In questo quadro sistematico assume particolare rilievo la questione della tipologia dei danni risarcibili, che costituisce uno dei punti più delicati dell'intera disciplina del contratto turistico¹⁵⁷. Il carattere composito dell'operazione turistica e la specificità degli interessi coinvolti determinano infatti l'emersione di figure di danno che non possono essere ricondotte esclusivamente alle categorie tradizionali del danno patrimoniale¹⁵⁸.

Accanto ai pregiudizi di natura economica - quali la perdita delle somme pagate o i costi sostenuti per servizi sostitutivi - il sistema riconosce infatti la risarcibilità di una serie di danni non patrimoniali che riflettono la particolare natura dell'interesse tutelato dal contratto turistico. Tra questi assume un ruolo centrale la figura del danno da vacanza rovinata, oggi espressamente disciplinata dall'art. 46 del Codice del turismo¹⁵⁹.

¹⁵⁶ G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto turistico. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166, spec. pp. 159 ss. e 163 ss.; sul rapporto tra modifiche significative, cancellazione e rimedi del viaggiatore, v. altresì art. 40 e art. 41 Codice del turismo.

¹⁵⁷ C. DE LUCA, *La risarcibilità del c.d. danno da vacanza rovinata*, in *Danno e responsabilità*, 2024, n. 2, p. 198 ss.; M.F. COCUCCIO, *Contratto di viaggio e non risarcibilità del danno per lievi disservizi*, in *Rivista italiana di diritto del turismo*, 2017, n. 19, pp. 74 ss., spec. p. 89 ss.

¹⁵⁸ Art. 46 Codice del turismo; Cass. civ., sez. III, 6 luglio 2018, n. 17724, secondo cui il danno non patrimoniale da vacanza rovinata costituisce uno dei casi previsti dalla legge ai sensi dell'art. 2059 c.c., dovendo il giudice valutare il pregiudizio alla luce dei principi di correttezza e buona fede, dell'importanza dell'inadempimento e della soglia di tollerabilità delle lesioni minime.

¹⁵⁹ Art. 46, d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice del turismo, rubricato "Risarcimento del danno da vacanza rovinata", che riconosce il risarcimento del danno correlato al tempo di vacanza inutilmente trascorso e all'irripetibilità

Il riconoscimento normativo di tale figura rappresenta il punto di arrivo di un percorso evolutivo avviato dalla giurisprudenza europea, in particolare con la nota sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea nella causa Leitner¹⁶⁰, che ha affermato la risarcibilità del pregiudizio derivante dal venir meno dell'interesse al riposo e allo svago quale componente essenziale della vacanza.

Il fondamento sistematico di tale figura deve essere individuato nell'interazione tra l'art. 1218 c.c., che disciplina la responsabilità contrattuale del debitore, l'art. 2059 c.c., che consente il risarcimento del danno non patrimoniale nei casi previsti dalla legge, e l'art. 46 del Codice del turismo¹⁶¹. L'interpretazione di tali norme alla luce dei principi costituzionali — in particolare degli artt. 2 e 32 Cost. — consente di riconoscere piena dignità giuridica alla lesione dell'interesse del viaggiatore alla fruizione del tempo libero, del riposo e delle attività ricreative¹⁶².

dell'occasione perduta, qualora l'inadempimento delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto non sia di scarsa importanza ai sensi dell'art. 1455 c.c.

¹⁶⁰ Corte di giustizia CE, 12 marzo 2002, causa C-168/00, *Simone Leitner c. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, ECLI:EU:C:2002:163, in tema di risarcibilità del danno morale derivante dall'inadempimento o dall'inesatta esecuzione delle prestazioni comprese in un pacchetto turistico; per la ricostruzione dell'incidenza della pronuncia sull'elaborazione del danno da vacanza rovinata, v. C. DE LUCA, *La risarcibilità del c.d. danno da vacanza rovinata*, cit., p. 198 ss.

¹⁶¹ M. GAZZARA, *Della quantificazione del danno morale*, in *Contratto e impresa*, 2024, n. 4, p. 1099 ss., spec. con riferimento alle ipotesi legislative di risarcibilità del danno non patrimoniale, tra cui l'art. 46 Codice del turismo.

¹⁶² Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972-26975, in tema di unitarietà del danno non patrimoniale e di necessità di evitare duplicazioni risarcitorie; con specifico riferimento al danno da vacanza rovinata, v. C. DE LUCA, *La risarcibilità del c.d. danno da vacanza rovinata*, cit., p. 198 ss.; M.F. COCUCCIO, *Contratto di viaggio e non risarcibilità del danno per lievi disservizi*, cit., pp. 89 ss.

Accanto al danno da vacanza rovinata può emergere una ulteriore figura di pregiudizio riconducibile al disallineamento informativo ambientale, che si verifica quando la comunicazione commerciale o contrattuale enfatizzi caratteristiche ecologiche o sostenibili dell'esperienza turistica che non trovano poi riscontro nella concreta esecuzione dei servizi¹⁶³.

Ulteriore **profilo di pregiudizio** potenzialmente rilevante nel contesto del turismo contemporaneo è rappresentato dalla perdita di una concreta possibilità alternativa di fruizione dell'esperienza promessa equivalente a quelle promesse nel pacchetto turistico¹⁶⁴.

La quantificazione di tali danni deve avvenire nel rispetto dei criteri di equità previsti dall'art. 1226 c.c., tenendo conto dell'intensità del pregiudizio subito, della durata dell'inadempimento, della rilevanza delle prestazioni compromesse e dell'incidenza complessiva della difformità sull'utilità turistica attesa dal viaggiatore.

La responsabilità nel contratto di pacchetto turistico deve essere ricostruita tenendo conto della natura complessa dell'operazione economica dedotta nel contratto. Il viaggio organizzato non si esaurisce nella mera somma di singole prestazioni di trasporto, alloggio o

¹⁶³ A. VOLPATO, *Il danno da vacanza rovinata: tra difetto informativo e autoresponsabilità del consumatore*, in *Danno e responsabilità*, 2021, n. 1, pp. 80-88; A. PISTILLI, *Non sempre verde è quel che verde appare: i nuovi strumenti a tutela del consumatore nell'ambito del Green Deal europeo*, in *Il diritto industriale*, 2024, p. 483 ss.; sul rilievo delle pratiche commerciali ingannevoli fondate su dichiarazioni ambientali non veritiere, v. direttiva 2005/29/CE, artt. 6-7.

¹⁶⁴ Sulla perdita di chance quale danno risarcibile quando sia allegata e provata la perdita seria e apprezzabile di una concreta possibilità favorevole, v. Cass., sez. un., 11 gennaio 2008, n. 581; con riferimento al contratto turistico, la figura deve essere utilizzata con cautela, quale possibile profilo descrittivo del pregiudizio derivante dalla perdita di un'occasione alternativa di fruizione dell'esperienza promessa, e non come autonoma voce risarcitoria cumulabile con il danno da vacanza rovinata.

assistenza, ma costituisce un programma unitario, nel quale una pluralità di servizi concorre alla realizzazione della finalità turistica complessivamente promessa al viaggiatore. È proprio tale unitarietà funzionale a consentire di ricondurre il pacchetto turistico alla categoria dell'operazione economica complessa, nella quale la causa concreta coincide con l'organizzazione e la fruizione dell'esperienza di viaggio programmata.

Questa impostazione trova riscontro nella giurisprudenza più recente, la quale ha affermato che il contratto di viaggio “tutto compreso” si distingue dal contratto di organizzazione o intermediazione di viaggio, poiché nel pacchetto turistico gli elementi del trasporto, dell'alloggio e degli altri servizi turistici non rilevano singolarmente, ma nella loro unitarietà funzionale, dando luogo a una prestazione complessa diretta a soddisfare la finalità turistica, che integra la causa concreta del contratto. La conseguenza è che l'inadempimento non deve essere valutato soltanto in relazione alla singola prestazione non eseguita o inesattamente eseguita, ma alla luce dell'incidenza che tale difformità produce sull'utilità complessiva del viaggio¹⁶⁵.

Tuttavia, l'unitarietà causale del pacchetto non comporta necessariamente l'indistinzione delle posizioni soggettive degli operatori coinvolti. La causa concreta è unitaria sul piano dell'interesse

¹⁶⁵ Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417, ord., secondo cui nel pacchetto turistico gli elementi del trasporto, dell'alloggio e dei servizi turistici non accessori assumono rilievo nella loro unitarietà funzionale, dando luogo a una prestazione complessa diretta a soddisfare la finalità turistica, integrante la causa concreta del contratto; per il commento critico alla pretesa responsabilità solidale generalizzata tra venditore e organizzatore, v. V.C. MECCOLA, *Considerazioni sulla pretesa responsabilità solidale tra venditore e organizzatore del pacchetto turistico “all inclusive”*, in *Danno e responsabilità*, 2024, n. 4, p. 517 ss.

del viaggiatore, ma la distribuzione della responsabilità deve essere calibrata in ragione del ruolo assunto da ciascun soggetto nella filiera contrattuale. L'organizzatore assume la veste di debitore della combinazione delle prestazioni promesse, poiché costruisce, coordina e immette sul mercato il pacchetto; il venditore, invece, svolge ordinariamente una funzione di intermediazione, alla quale si collegano obblighi informativi, di trasmissione delle prenotazioni, di corretta rappresentazione dell'offerta e di esecuzione del mandato conferitogli dal viaggiatore.

Da ciò discende una distinzione metodologicamente essenziale: l'unitarietà dell'operazione turistica rafforza la tutela dell'interesse del viaggiatore, ma non può essere utilizzata per cancellare, in via automatica, la distinzione tra responsabilità dell'organizzatore e responsabilità del venditore. Una responsabilità solidale generalizzata rischierebbe, infatti, di sovrapporre funzioni diverse e di porsi in tensione con la disciplina speciale, la quale tende a differenziare le responsabilità in ragione degli obblighi rispettivamente assunti. In tale prospettiva, l'organizzatore risponde dell'esecuzione dei servizi compresi nel pacchetto, anche quando siano materialmente prestati da terzi fornitori, secondo una logica coerente con la responsabilità per fatto degli ausiliari; il venditore risponde, invece, nei limiti degli obblighi propri dell'attività di intermediazione e del mandato, salvo che abbia assunto in concreto funzioni organizzative o abbia ingenerato nel viaggiatore un affidamento diverso sulla propria qualità soggettiva¹⁶⁶.

¹⁶⁶ M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, in *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, 2023, n. 18, pp. 614-633, spec. p. 623, ove si evidenzia che il venditore o intermediario risponde esclusivamente delle

Questa distinzione assume particolare rilievo anche nella prospettiva del contratto turistico eco-sostenibile. Quando la sostenibilità sia entrata nel programma negoziale, attraverso la selezione della destinazione, della struttura ricettiva, dei mezzi di trasporto, dei servizi territoriali o degli standard ambientali dichiarati, l'organizzatore non può invocare la frammentazione della filiera per sottrarsi alla verifica della coerenza complessiva dell'esperienza promessa. La sostenibilità del pacchetto, infatti, non dipende da una prestazione isolata, ma dall'organizzazione coordinata dei servizi che compongono il viaggio. Il venditore, dal canto suo, potrà rispondere quando l'inesattezza derivi dall'inadempimento dei suoi obblighi informativi o dalla trasmissione di una rappresentazione non corretta delle qualità ambientali dell'offerta.

Il danno da vacanza rovinata costituisce il punto di emersione rimediale di tale ricostruzione. Esso non tutela un generico stato di insoddisfazione soggettiva, né introduce una voce risarcitoria arbitraria e sganciata dal sistema della responsabilità civile. Al contrario, rappresenta una figura di danno non patrimoniale contrattuale tipizzata dalla disciplina speciale del turismo organizzato, fondata sulla lesione dell'interesse del turista al pieno godimento del viaggio organizzato come occasione di piacere, riposo, svago, arricchimento personale o fruizione del tempo libero.

obbligazioni tipiche del mandatario, quali la scelta oculata dell'organizzatore, la trasmissione tempestiva delle prenotazioni e l'incasso del prezzo, e non degli inadempimenti dell'organizzatore o della non rispondenza dei servizi promessi; EAD., ivi, sulla responsabilità dell'organizzatore e del venditore, rispettivamente, per l'inesatta esecuzione dei servizi che compongono il pacchetto e per l'inesatta esecuzione del mandato conferito dal viaggiatore, anche quando il disservizio derivi da fornitori terzi, secondo il meccanismo dell'art. 1228 c.c.

La rilevanza del danno da vacanza rovinata si comprende solo se si muove dalla causa concreta del contratto turistico. Se il pacchetto ha per oggetto la realizzazione di un'esperienza complessiva, allora l'inesatta esecuzione delle prestazioni può compromettere non soltanto un'utilità patrimoniale, ma anche il godimento personale del viaggio. La vacanza, infatti, è normalmente programmata in un tempo limitato e irripetibile, sicché la sua compromissione non può essere interamente compensata attraverso la sola restituzione del prezzo o il ristoro delle spese sostenute. L'art. 46 del Codice del turismo recepisce questa peculiarità, riconoscendo rilievo al pregiudizio correlato al tempo di vacanza inutilmente trascorso e all'irripetibilità dell'occasione perduta¹⁶⁷.

In questo senso, il danno da vacanza rovinata si colloca all'interno della più ampia categoria del danno non patrimoniale, ma conserva una propria specificità funzionale. Esso è non patrimoniale perché incide sulla sfera personale del viaggiatore; è contrattuale perché deriva dall'inadempimento o dall'inesatta esecuzione delle prestazioni comprese nel pacchetto; è tipizzato perché trova nella legislazione di settore uno specifico fondamento normativo. Non occorre, pertanto, costruirlo come danno esistenziale autonomo o come sottocategoria separata del danno morale: la sua autonomia non è ontologica, ma funzionale, in quanto esprime la particolare rilevanza che

¹⁶⁷ Art. 46 Codice del turismo; C. DE LUCA, *La risarcibilità del c.d. "danno da vacanza rovinata"*, nota a Cass. civ., sez. III, 20 febbraio 2023, n. 5271, in *Danno e responsabilità*, 2024, n. 2, p. 198 ss.; M.F. COCUCCHIO, *Contratto di viaggio e non risarcibilità del danno per lievi disservizi*, in *Rivista italiana di diritto del turismo*, 2017, n. 19, pp. 74 ss., spec. p. 89 ss.

l'ordinamento attribuisce all'interesse turistico quale interesse della persona alla fruizione effettiva dell'esperienza programmata.

La tipizzazione legislativa consente, pertanto, di ricondurre il danno da vacanza rovinata alle ipotesi in cui la risarcibilità del pregiudizio non patrimoniale contrattuale trova fondamento in una specifica previsione normativa, senza che sia necessario ricostruire ogni volta la lesione di un diritto inviolabile della persona¹⁶⁸.

La qualificazione del danno da vacanza rovinata come danno non patrimoniale contrattuale tipizzato consente, inoltre, di evitare duplicazioni risarcitorie. Il pregiudizio risarcibile non deve essere scomposto in una molteplicità di voci autonome e cumulabili, ma valutato unitariamente, tenendo conto delle diverse componenti della lesione. L'eventuale sofferenza soggettiva, la perdita del tempo di vacanza, la frustrazione dell'aspettativa turistica e la compromissione della qualità dell'esperienza rilevano come aspetti descrittivi di un unico pregiudizio non patrimoniale, da liquidare in modo equitativo, senza duplicare il ristoro sotto etichette diverse.

La tipizzazione del danno non comporta, tuttavia, automatismo risarcitorio. La giurisprudenza ha chiarito che il danno da vacanza rovinata costituisce uno dei "casi previsti dalla legge" ai sensi dell'art. 2059 c.c.; tuttavia, la sua liquidazione richiede pur sempre una valutazione dell'importanza del pregiudizio, alla luce dei principi di

¹⁶⁸ E. NAVARRETTA, *Il danno non patrimoniale contrattuale. Profili sistematici di una nuova disciplina*, in *Persona e Mercato*, 2010, p. 185 ss., spec. pp. 186-187, ove si distingue la regola generale di risarcibilità del danno non patrimoniale contrattuale, fondata sulla lesione di diritti inviolabili, dalle ipotesi in cui la risarcibilità trova autonoma fonte in una previsione legale o nel contratto, richiamando espressamente il danno da vacanza rovinata.

correttezza, buona fede, tolleranza delle lesioni minime e concreta condizione delle parti¹⁶⁹. Ne deriva che non ogni disagio, disservizio o difformità marginale può dar luogo a risarcimento del danno non patrimoniale. Occorre che l'inadempimento superi una soglia minima di serietà e incida in modo apprezzabile sull'interesse turistico concretamente dedotto nel contratto.

Il principio di tolleranza delle lesioni minime svolge, in questa prospettiva, una funzione selettiva. Esso impedisce che il danno da vacanza rovinata divenga una clausola generale di monetizzazione di qualsiasi fastidio del viaggio. La vacanza è, per sua natura, esposta a variabili organizzative, ambientali e relazionali che non sempre integrano inadempimento risarcibile. Solo quando il disservizio incida sulla qualità complessiva dell'esperienza, sulla fruizione del tempo di vacanza o sulla finalità turistica del pacchetto, il pregiudizio assume rilevanza risarcitoria.

A tale limite si collega il principio di autoresponsabilità del viaggiatore. La tutela del consumatore-turista non può essere intesa come deresponsabilizzazione assoluta della parte protetta. Se è vero che il professionista è gravato da obblighi informativi rafforzati, è altrettanto vero che il viaggiatore è tenuto a cooperare secondo buona fede e a utilizzare, ove ancora concretamente utile, le informazioni ricevute. La giurisprudenza ha precisato che, nell'ambito del pacchetto turistico,

¹⁶⁹ Cass. civ., sez. III, 6 luglio 2018, n. 17724, secondo cui il danno non patrimoniale da vacanza rovinata costituisce uno dei "casi previsti dalla legge" ai sensi dell'art. 2059 c.c.; spetta tuttavia al giudice di merito valutare la domanda risarcitoria alla stregua dei principi di correttezza e buona fede, dell'importanza del danno e del bilanciamento tra tolleranza delle lesioni minime e concreta condizione delle parti; sul punto v. anche M.F. COCUCCIO, *Contratto di viaggio e non risarcibilità del danno per lievi disservizi*, cit., pp. 89 ss.

l'informazione pervenuta tardivamente nella sfera di conoscibilità del consumatore non produce sempre conseguenze risarcitorie, dovendosi verificare se il viaggiatore avesse la capacità o la possibilità di utilizzarla a proprio vantaggio¹⁷⁰.

Questa impostazione consente di bilanciare protezione e responsabilità. Il turista è protetto in quanto parte esposta ad asimmetria informativa, ma non può invocare il risarcimento quando il danno derivi dalla mancata lettura o dal mancato utilizzo di informazioni che, pur tardivamente comunicate, erano ancora idonee a consentirgli una condotta utile. L'autoresponsabilità non attenua il contenuto degli obblighi del professionista, ma opera sul piano del nesso causale e della concreta imputazione del pregiudizio. Essa impedisce che la tutela consumeristica si trasformi in presunzione assoluta di debolezza, valorizzando invece la condotta effettivamente tenuta dal viaggiatore nel caso concreto.

La ricostruzione del risarcibile deve, dunque, mantenere insieme tre esigenze: la piena tutela dell'interesse turistico, la coerenza sistematica con la categoria unitaria del danno non patrimoniale e la prevenzione di automatismi risarcitori. Il danno da vacanza rovinata è risarcibile quando l'inadempimento comprometta seriamente l'esperienza di viaggio; non è risarcibile quando il pregiudizio si risolva in un disagio

¹⁷⁰ Cass. civ., sez. III, 8 luglio 2020, n. 14257, in *Danno e responsabilità*, 2021, n. 1, p. 80 ss., con nota di A. VOLPATO, *Il danno da vacanza rovinata: tra difetto informativo e autoresponsabilità del consumatore*, secondo cui, nel contratto di pacchetto turistico, l'informazione tardivamente pervenuta nella sfera di conoscibilità del consumatore non è sempre produttiva di conseguenze risarcitorie, dovendosi valutare la concreta possibilità del viaggiatore di utilizzarla a proprio vantaggio.

minimo, in una frustrazione bagatellare o in una conseguenza evitabile mediante l'ordinaria cooperazione del viaggiatore.

In questa prospettiva, la responsabilità nel contratto turistico assume una funzione propriamente conformativa. Essa non si limita a sanzionare l'inadempimento, ma presidia la coerenza tra programma negoziale, causa concreta e rimedi. L'organizzatore risponde della corretta realizzazione dell'esperienza turistica complessiva; il venditore risponde degli obblighi propri dell'intermediazione e dell'informazione; il danno da vacanza rovinata consente di tutelare la dimensione personale dell'interesse turistico; i limiti della serietà, della tolleranza minima, dell'autoresponsabilità e del divieto di duplicazioni impediscono che tale tutela si traduca in una responsabilità oggettiva o in una proliferazione incontrollata di voci risarcitorie.

Ne emerge un sistema equilibrato, nel quale la causa concreta del pacchetto turistico funge da criterio ordinante tanto della responsabilità quanto del risarcimento. L'unità dell'esperienza di viaggio consente di comprendere perché la sua compromissione possa generare un danno non patrimoniale contrattuale; la distinzione dei ruoli tra organizzatore e venditore consente di imputare correttamente la responsabilità; la valutazione della serietà del pregiudizio consente di selezionare le pretese meritevoli di tutela. Il contratto turistico diviene, così, un osservatorio privilegiato della responsabilità contrattuale contemporanea, nella quale l'interesse patrimoniale, la tutela della persona e la funzione dell'operazione economica si intrecciano in modo particolarmente evidente.

L'analisi della responsabilità nel contratto turistico consente dunque di cogliere con particolare chiarezza l'evoluzione della responsabilità contrattuale nel diritto contemporaneo. In questo settore, infatti, la responsabilità non tutela soltanto l'adempimento delle prestazioni contrattuali, ma garantisce la realizzazione della esperienza di viaggio quale causa concreta dell'operazione economica turistica, inserendosi in un sistema di rimedi volto alla protezione effettiva della persona nel mercato contemporaneo¹⁷¹.

In tale prospettiva, il contratto turistico si configura come un osservatorio privilegiato delle trasformazioni della contrattualità contemporanea, nel quale autonomia privata, responsabilità e tutela della persona tendono progressivamente a integrarsi in un quadro sistematico orientato ai principi costituzionali e al paradigma dello sviluppo sostenibile.

¹⁷¹ Sul sistema dei rimedi nel contratto di pacchetto turistico, tra riduzione del prezzo, risarcimento del danno, rimborso e risoluzione, v. art. 43 Codice del turismo; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto turistico. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166, spec. pp. 159 ss. e 163 ss.; M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. cap. III.

III CAPITOLO

AREA INTERNA NEBRODI: CONTRATTO TURISTICO, MODELLO

INTEGRATO DI MOBILITÀ ED OSPITALITÀ ECOSOSTENIBILE

Sommario: 1. Area interna dei Nebrodi e strategia territoriale del Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027: criticità e opportunità strategiche. 2. Soluzione empirica nel solco del Programma Regionale FESR 2021-2027: le DMO (Destination Management Organization) tra modello organizzativo e schema negoziale. 3. La mobilità sostenibile nel territorio Nebroideo: l'e-bike e l'albergo diffuso. 4. La filiera territoriale sostenibile: struttura negoziale, obblighi e responsabilità. 5. Case study – Il percorso verso la Grotta del Lauro: integrazione tra configurazione tecnico-infrastrutturale e struttura negoziale della filiera sostenibile. 6. Dalla destinazione turistica alla piattaforma negoziale: un modello di governance sostenibile per l'Area Interna Nebrodi.

1. Area interna e Strategia Territoriale del Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027: criticità e opportunità strategiche.

Nella prospettiva già delineata nei capitoli precedenti, la sostenibilità ambientale non si atteggia quale limite esterno all'autonomia privata, bensì quale elemento intrinseco alla struttura causale del contratto, idoneo a conformarne la funzione economico-sociale e a orientarne il giudizio di meritevolezza. Tale impostazione consente di leggere le politiche di sviluppo territoriale non come fenomeni esclusivamente pubblicistici, ma come contesti normativi nei quali si sviluppano e si organizzano forme complesse di cooperazione contrattuale tra soggetti pubblici e privati.

Il passaggio dalla dimensione individuale del contratto turistico alla dimensione territoriale della destinazione non comporta l'abbandono

della prospettiva privatistica, ma ne rappresenta l'estensione organizzativa. La sostenibilità, infatti, non si realizza soltanto nel singolo rapporto tra viaggiatore e organizzatore, ma anche nella rete di rapporti che rende possibile la fruizione coordinata del territorio.

In questo quadro, le strategie territoriali finanziate nell'ambito del Programma FESR Sicilia 2021–2027, in particolare quelle relative alle Aree interne, si configurano come spazi di emersione privilegiata di modelli negoziali funzionali alla realizzazione di obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale. L'assetto delineato dal Regolamento (UE) 2021/1060, che disciplina gli strumenti di sviluppo territoriale integrato e le relative forme di governance multilivello, non si limita infatti a definire procedure amministrative di allocazione delle risorse, ma incide indirettamente sulla configurazione dei rapporti contrattuali che costituiscono l'ossatura operativa delle strategie territoriali¹⁷².

La previsione di strumenti quali le strategie territoriali integrate e le coalizioni tra enti locali, nonché il ricorso a modelli organizzativi fondati sulla cooperazione istituzionale e sulla partecipazione di operatori economici, determina l'emersione di schemi negoziali complessi, nei quali l'autonomia privata si esercita in un contesto fortemente orientato al perseguimento di interessi generali. In tali ipotesi, la causa concreta del contratto non si esaurisce nella regolazione di interessi individuali, ma si estende alla realizzazione di un assetto di

¹⁷² Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, 24 giugno 2021, artt. 28-29, in materia di sviluppo territoriale integrato e strategie territoriali; Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, Obiettivo di Policy 5, con riferimento alle strategie territoriali delle Aree Urbane Funzionali, delle Aree Interne e dei Sistemi Intercomunali di Rango Urbano.

interessi collettivi, tra i quali assume rilievo centrale la tutela dell'ambiente e la valorizzazione sostenibile del territorio.

In questa prospettiva, le forme di aggregazione tra enti locali previste per l'attuazione delle strategie territoriali - frequentemente riconducibili agli schemi dell'“Ufficio comune” o ad altre modalità di cooperazione istituzionale - possono essere lette non soltanto come strumenti organizzativi, ma come manifestazioni di un più ampio fenomeno di contrattualizzazione della funzione pubblica, nel quale moduli negoziali e assetti amministrativi si intrecciano dando luogo a configurazioni ibride. La separazione tra funzione politica e funzione gestionale, così come la necessità di garantire il rispetto dei principi di legalità, efficienza e responsabilità amministrativa, incidono direttamente sulla struttura degli accordi e sulla distribuzione dei rischi tra i soggetti coinvolti

Tuttavia, proprio in tali contesti emergono rilevanti criticità. L'esperienza applicativa delle politiche territoriali evidenzia come la frammentazione amministrativa, la carenza di competenze tecniche e la difficoltà di coordinamento tra livelli di governo possano compromettere l'efficacia degli interventi e, conseguentemente, la stessa funzionalità degli strumenti negoziali adottati. In particolare, il ricorso a modelli organizzativi non sempre adeguatamente strutturati, unitamente alla debolezza dei sistemi di gestione e controllo, espone gli enti locali a rischi di inefficienza e di responsabilità, anche sotto il profilo contabile¹⁷³.

¹⁷³ Regolamento (UE) 2021/1060, artt. 69, 72-74, in materia di sistemi di gestione e controllo, funzioni dell'autorità di gestione e verifiche di gestione; art. 29, par. 5,

Alla luce di tali criticità, appare necessario interrogarsi sulla possibilità di costruire modelli negoziali capaci di coniugare efficacemente autonomia privata e perseguimento di interessi pubblici, attraverso una più chiara definizione della causa concreta degli accordi e una più rigorosa individuazione dei criteri di imputazione delle responsabilità. In questa direzione si colloca l'esigenza, sempre più avvertita nella prassi, di razionalizzare il quadro normativo mediante strumenti di coordinamento e sistematizzazione, quali l'ipotesi di un testo unico in materia di sviluppo territoriale, idoneo a ridurre la frammentazione delle fonti e a fornire agli operatori un quadro giuridico certo e coerente¹⁷⁴.

In definitiva, le Aree interne si configurano come un laboratorio privilegiato per l'osservazione delle trasformazioni della contrattualità contemporanea, nel quale l'autonomia privata è chiamata a confrontarsi con obiettivi di sostenibilità e con esigenze di governance multilivello. In tali contesti, il contratto non si limita a svolgere una funzione di regolazione di interessi individuali, ma diviene strumento di attuazione di politiche pubbliche e di realizzazione di interessi collettivi, in un processo di progressiva integrazione tra dimensione privata e dimensione pubblica dell'attività economica

del medesimo regolamento, sulla possibilità che le strategie territoriali siano attuate sotto la responsabilità delle autorità o degli organismi territoriali pertinenti.

¹⁷⁴ Sul coordinamento tra programmazione europea, Accordo di partenariato e strategie territoriali, v. Accordo di Partenariato Italia 2021-2027, spec. Obiettivo di Policy 5; Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, Priorità 6, Strategie territoriali; Regolamento (UE) 2021/1060, artt. 28-29. Sulla necessità di ridurre la frammentazione delle fonti nelle politiche territoriali, v. anche Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 5, componente 3, in tema di interventi speciali per la coesione territoriale.

In tale contesto, tuttavia, l'integrazione tra sostenibilità ambientale e autonomia contrattuale non può essere ridotta ad un mero arricchimento contenutistico del regolamento negoziale, ma richiede una più profonda rimeditazione della funzione stessa del contratto nell'economia contemporanea.

La prospettiva emergente nella dottrina civilistica più recente evidenzia, infatti, come la sostenibilità non operi soltanto quale limite esterno all'autonomia privata, ma si configuri piuttosto come criterio interno di conformazione della *causa concreta*, incidendo direttamente sulla meritevolezza degli interessi perseguiti e sulla struttura funzionale dell'operazione economica. In tale ottica, il contratto turistico eco-sostenibile non si esaurisce nella predisposizione di obblighi accessori di protezione ambientale, ma si presenta come uno strumento di regolazione complessa, nel quale l'interesse economico individuale viene strutturalmente integrato con esigenze di tutela ambientale e sociale.

Ne deriva che le clausole di sostenibilità – siano esse configurate in termini di *best efforts*, di obblighi di risultato o di meccanismi premiali e sanzionatori – assumono una funzione non meramente accessoria, ma conformativa dell'equilibrio contrattuale, incidendo sulla stessa validità e interpretazione del negozio. In questa prospettiva, la sostenibilità si traduce in un parametro di valutazione della diligenza ex art. 1176 c.c., nonché in un criterio di integrazione del contenuto contrattuale ex art.

1374 c.c., contribuendo a definire l'estensione degli obblighi di cooperazione e di protezione tra le parti¹⁷⁵.

Tale evoluzione si inserisce coerentemente nel quadro costituzionale delineato dagli artt. 9 e 41 Cost., come riformati nel 2022, che impongono una lettura funzionalizzata dell'attività economica privata in chiave di utilità sociale e tutela dell'ambiente. Il contratto, pertanto, si configura come luogo privilegiato di attuazione dei principi costituzionali, divenendo strumento attraverso il quale l'autonomia privata concorre alla realizzazione di interessi generali, secondo una logica di solidarietà contrattuale che travalica la dimensione meramente patrimoniale.

Alla luce di tali coordinate teoriche, le strategie territoriali finanziate dal PR FESR Sicilia 2021-2027 non possono essere considerate come meri strumenti di allocazione di risorse pubbliche, ma devono essere lette come contesti nei quali si sviluppano operazioni economiche complesse, fondate su una pluralità di rapporti contrattuali tra soggetti pubblici e privati. In questo senso, la sostenibilità ambientale assume una funzione sistemica, orientando non solo il contenuto dei singoli contratti, ma anche la struttura complessiva delle relazioni giuridiche che compongono la filiera turistica territoriale.

In questa prospettiva, il territorio dei Nebrodi - e in particolare il Comune di Sant'Agata di Militello - si presta in modo naturale alla

¹⁷⁵ Sulle clausole di sostenibilità quali strumenti di conformazione dell'equilibrio contrattuale e di specificazione degli obblighi di diligenza, cooperazione e protezione, v. artt. 1175, 1176, 1374 e 1375 c.c.; S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Diritto pubblico*, 2015, n. 2, pp. 611-636; A. PISANI TEDESCO, *Strumenti privatistici per la sostenibilità ambientale e sociale*, Torino, Giappichelli, 2024, spec. capp. I-II.

sperimentazione di modelli contrattuali capaci di integrare turismo, mobilità sostenibile e sviluppo economico, nel pieno rispetto dei principi costituzionali e delle direttive ambientali.

Al riguardo occorre fare riferimento al Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, che si colloca nel solco del Regolamento (UE) 2021/1060, che disciplina le disposizioni comuni relative ai Fondi strutturali e di investimento europei. In particolare, gli artt. 28 e 29 prevedono lo sviluppo territoriale integrato mediante strategie territoriali, la cui attuazione è rimessa ad Autorità Urbane o Territoriali designate dagli Stati membri. Tale modello, recepito dall'Accordo di Partenariato italiano 2021-2027, ha individuato le Aree Interne come contesti prioritari di sperimentazione delle politiche *place-based*.

Nello specifico, il PR FESR Sicilia 2021-2027 riconosce alle nove Aree Urbane Funzionali (FUA) e alle undici Aree Interne (AI) il ruolo di Organismi Intermedi, con funzioni delegate di gestione, monitoraggio e controllo (art. 29, comma 5, Reg. UE 2021/1060). Inoltre, il Programma ammette la possibilità che i Sistemi Intercomunali di Rango

Urbano (SIRU)¹⁷⁶ e le isole minori possano accedere ai fondi¹⁷⁷ mediante specifiche strategie territoriali, purché conformi ai requisiti normativi e approvate dal Comitato di Sorveglianza.

¹⁷⁶ Sul modello place-based delle politiche di coesione e sulla centralità delle strategie territoriali integrate, v. Regolamento (UE) 2021/1060, artt. 28-29; Accordo di Partenariato Italia 2021-2027, Obiettivo di Policy 5; Agenzia per la Coesione Territoriale, *Strategia Nazionale per le Aree Interne. Linee guida per costruire una “Strategia di area-progetto”*, 2014; Dipartimento per le Politiche di Coesione, *Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le Aree Interne*, ultima edizione disponibile. La gestione coesa di enti amministrativi la cui area di intervento condivide caratteristiche morfo-socio-economiche è presente in diverse esperienze regionali ed europee. A titolo esemplificativo e senza pretesa di completezza se ne segnalano alcune. In Toscana, la Regione ha adottato un modello di governance delle Aree Interne basato su Unioni di Comuni stabili, capaci di integrare la gestione dei servizi essenziali (sanità, istruzione, mobilità) con interventi di sviluppo locale. La continuità amministrativa e la capacità tecnica hanno consentito un’implementazione più fluida delle Strategie Territoriali (Regione Toscana, *Relazione sull’attuazione della Strategia Nazionale per le Aree Interne*, 2021). In Basilicata, le Strategie d’area hanno evidenziato difficoltà dovute alla frammentazione territoriale e alla scarsità di risorse umane nei piccoli Comuni, generando ritardi nell’attuazione dei progetti e rischi di decertificazione (Regione Basilicata, *Rapporto di monitoraggio SNAI*, 2020). Sul piano europeo, in Galizia (Spagna) le strategie *place-based* hanno puntato sulla valorizzazione delle risorse culturali e paesaggistiche, con un forte coinvolgimento delle comunità locali. Analogamente, in Castilla y León si è investito sulla rigenerazione dei borghi storici e sulla promozione del turismo sostenibile, in stretta connessione con le politiche di digitalizzazione e con l’incentivo alle comunità energetiche locali (Comisión Europea, *Evaluación de las Estrategias de Desarrollo Local Participativo en España*, 2021 e Regione Toscana, *Strategia regionale per le Aree interne 2021–2027*; Presidenza del Consiglio dei Ministri, *documentazione SNAI Regione Basilicata 2021–2027*).

¹⁷⁷ Sugli obblighi degli Organismi Intermedi e sui sistemi di gestione e controllo dei fondi europei, v. Regolamento (UE) 2021/1060, artt. 69-74; Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, sezione relativa al sistema di gestione e controllo; Manuale/Si.Ge.Co. del Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, nella versione vigente. Gli Organismi Intermedi designati assumono responsabilità pregnanti nella gestione dei fondi. Essi sono tenuti a predisporre sistemi di gestione e controllo (SI.GE.CO.) conformi al Reg. UE 2021/1060, garantendo la separazione delle funzioni e l’efficace attuazione delle misure antifrode. In caso di inadempimento o irregolarità, la Regione Siciliana è legittimata a disporre il recupero delle risorse e a compensare le somme dovute con altri trasferimenti a favore dei Comuni inadempienti.

Il documento regionale disciplina la costituzione delle coalizioni intercomunali attraverso protocolli d'intesa, che devono assumere una veste giuridica conforme al D.lgs. 267/2000 (Testo unico degli enti locali)¹⁷⁸.

La strategia regionale per le Aree Interne rappresenta un banco di prova cruciale per l'attuazione delle politiche di coesione. La scelta di attribuire un ruolo attivo alle coalizioni di Comuni e agli Organismi Intermedi si colloca nella prospettiva di una valorizzazione dell'autonomia locale, ma comporta anche il rischio di frammentazione decisionale e di disomogeneità attuativa.

La sfida della coesione territoriale in Sicilia si gioca sulla capacità di conciliare l'esigenza di sviluppo *place-based* con l'imperativo di efficienza gestionale, in un quadro di leale collaborazione e responsabilità condivisa.

Quanto rappresentato sopra non è esente da critiche, ed invero, la formulazione della norma, che impone ai Comuni di costituirsi in forme giuridiche riconducibili al D. Lgs 267/2000 non chiarisce, in alcun modo, se la soluzione debba attuarsi attraverso unioni, consorzi o convenzioni, con il rischio di generare disomogeneità territoriale ed incertezza operativa. Tale indeterminatezza si traduce in disparità di

¹⁷⁸ Sul ricorso a forme convenzionali e associative tra enti locali, v. d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, artt. 30, 31 e 32, rispettivamente in materia di convenzioni, consorzi e unioni di Comuni; l. 7 agosto 1990, n. 241, art. 15, sugli accordi tra pubbliche amministrazioni; sul principio di leale collaborazione, v. Corte cost., sent. 26 giugno 2001, n. 206; Corte cost., sent. 31 marzo 2006, n. 133. Sono previste in particolare la costituzione di un Ufficio Comune e la predisposizione di un piano organizzativo, al fine di assicurare la capacità tecnico-amministrativa delle aggregazioni. La governance multilivello è sorretta dal principio di leale collaborazione, che si manifesta tanto nei rapporti tra Regione e Comuni quanto nei rapporti tra Autorità Urbana/Territoriale e Organismi Intermedi.

trattamento tra territori, con effetti distorsivi sulla capacità di esercitare funzioni delegate.

Un ulteriore profilo di criticità riguarda la possibile sovrapposizione di funzioni tra Autorità Urbana/Territoriale e Organismo Intermedio (OI). La normativa europea, agli artt. 73 e 74 Reg. UE 2021/1060, impone, invero, la netta separazione funzionale e contabile, ma il sistema siciliano sembrerebbe consentire coincidenze che rischiano di compromettere l'affidabilità del SIGECO.

Non meno rilevante è la questione della capacità amministrativa dei Comuni coinvolti, spesso di dimensioni ridottissime. La designazione di tali enti come soggetti attuatori comporta un evidente squilibrio tra responsabilità assegnate e risorse disponibili. A ciò si aggiungono tempistiche particolarmente stringenti che mal si conciliano con i tempi fisiologici della concertazione politica intercomunale e rischiano di sacrificare la qualità della programmazione a vantaggio della mera velocità procedurale.

Infine, le clausole di salvaguardia finanziaria, che prevedono il recupero automatico delle somme in caso di inadempimento, pur coerenti con il principio della sana gestione finanziaria, espongono i Comuni a rischi sproporzionati. In mancanza di adeguati meccanismi di preallarme, tali disposizioni rischiano di scoraggiare gli enti dall'assumere iniziative progettuali complesse, generando effetti paralizzanti.

Nonostante le criticità sopra brevemente citate e superficialmente analizzate sollevino interrogativi, non mancano tuttavia le opportunità che l'impianto programmatico offre. Le Aree Interne diventano, infatti, titolari di una Strategia Territoriale autonoma, passando da una

logica di mera ricezione di fondi ad una prospettiva di *governance* attiva. Ciò rappresenta una significativa applicazione del principio di sussidiarietà, sia verticale che orizzontale, valorizzando il ruolo degli enti locali come protagonisti dello sviluppo territoriale.

La coincidenza tra le finalità delle Strategie Territoriali e quelle della pianificazione urbanistica comunale segna un momento di svolta. Rigenerazione urbana, servizi essenziali e mobilità sostenibile si intrecciano ora con le competenze urbanistiche e territoriali dei Comuni, creando un'occasione storica per superare la tradizionale dicotomia tra strumenti di pianificazione e fonti di finanziamento. L'integrazione tra politiche di coesione e pianificazione spaziale potrebbe contribuire a dare effettività al principio di sviluppo sostenibile sancito dall'art. 9 Cost., come riformato nel 2022.

Di particolare rilievo è anche l'istituzione dell'Ufficio Comune, destinato a divenire il centro nevralgico delle competenze tecniche intercomunali. Questa struttura, se adeguatamente dotata di risorse e professionalità, può fungere da piattaforma di coordinamento, da interfaccia con l'Autorità di Gestione e da incubatore di una nuova cultura amministrativa basata sulla condivisione e sulla specializzazione.

Non meno importante è il dato che le Aree Interne, storicamente marginalizzate nei processi di allocazione delle risorse, vedono riconosciuto un accesso programmato e garantito ai fondi strutturali. Ciò consente di immaginare una progressiva riduzione dei divari infrastrutturali e socio-economici, soprattutto nei settori dell'istruzione, della sanità e della mobilità.

Un ulteriore aspetto positivo è rappresentato dalla diffusione di una cultura della progettazione partecipata. I processi di ascolto e i tavoli di co-progettazione, se adeguatamente condotti, contribuiscono alla crescita della consapevolezza civica e alla legittimazione sociale delle politiche di coesione¹⁷⁹.

Invero, il PR FESR Sicilia 2021-2027, attraverso le Strategie Territoriali, si configura come un passaggio decisivo per la coesione territoriale. Tuttavia, l'efficacia dell'impianto dipenderà dalla capacità di risolvere le ambiguità giuridiche delle forme aggregative, rafforzare la capacità amministrativa, garantire la separazione funzionale tra Autorità Territoriale e OI e introdurre meccanismi di salvaguardia proporzionati.

Sarebbe auspicabile l'adozione di un Testo Unico regionale sulle Strategie Territoriali, al fine di garantire uniformità procedurale e certezza giuridica. Solo così la Sicilia potrà realmente trasformare le Aree Interne da territori marginali a motori di innovazione istituzionale e coesione sociale.

2. Soluzione empirica nel solco del Programma Regionale FESR 2021-2027: le DMO (Destination Management Organization) tra modello organizzativo e schema negoziale

¹⁷⁹ Sul rilievo della progettazione partecipata e dell'approccio place-based nelle politiche di coesione territoriale, v. Regolamento (UE) 2021/1060, artt. 28-29; Accordo di Partenariato Italia 2021-2027, Obiettivo di Policy 5; Agenzia per la Coesione Territoriale, *Strategia Nazionale per le Aree Interne. Linee guida per costruire una "Strategia di area-progetto"*, 2014; Dipartimento per le Politiche di Coesione, *Relazione annuale sulla Strategia Nazionale per le Aree Interne*, ultima edizione disponibile.

Una soluzione immediatamente praticabile per attenuare la difformità procedurale sopra richiamata potrebbe essere rappresentata dall'adozione di un protocollo d'intesa finalizzato alla creazione di una *Destination Management Organization* (DMO)¹⁸⁰ nell'area dei Nebrodi, in un contesto di rinnovata attenzione alle politiche di governance turistica. La DMO non costituisce un nuovo soggetto di diritto turistico in senso tipico, ma una struttura organizzativa nella quale atti pubblici, convenzioni, disciplinari, contratti di rete, regolamenti di marchio e clausole di sostenibilità convergono verso una causa territoriale comune. Le DMO, secondo la definizione dell'Organizzazione Mondiale del Turismo, rappresentano entità responsabili della gestione coordinata di attrazioni, accessibilità, *marketing*, risorse umane, immagine e prezzi, costituendo strumenti essenziali per lo sviluppo sistemico e sostenibile delle destinazioni¹⁸¹. Esse segnano il superamento dei modelli tradizionali, spesso caratterizzati da frammentarietà e autoreferenzialità, verso approcci

¹⁸⁰ Secondo l'UNWTO "le DMO sono organizzazioni responsabili per il management ed il marketing delle destinazioni turistiche, il cui compito è quello di organizzare e promuovere l'integrazione dell'aggregato di elementi di un territorio che convergono nel dar corpo ad un'offerta turistica in modo che essa aumenti le sue performance e la sua capacità di competere" v. UNWTO, *A Practical Guide to Tourism Destination Management*, Madrid, World Tourism Organization, 2007, p. 1 ss.; sulla DMO quale struttura di coordinamento del management e del marketing della destinazione, v. altresì UNWTO, *Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs). Preparing DMOs for New Challenges*, Madrid, World Tourism Organization, 2019, p. 1 ss.

¹⁸¹ UNWTO, *Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs). Preparing DMOs for New Challenges*, Madrid, World Tourism Organization, 2019, p. 1 ss.; sul ruolo delle DMO come strutture di governance capaci di coordinare attori pubblici e privati, attrattori, servizi e strategie di destinazione, v. anche UNWTO, *A Practical Guide to Tourism Destination Management*, cit., p. 15 ss.

integrati e policentrici¹⁸². Da qui l'esigenza di un cambio di paradigma verso modelli più dinamici e resilienti, come le DMO¹⁸³.

Il modello delle DMO si distingue dai distretti turistici per l'approccio integrato e orientato alla domanda, fungendo da catalizzatore di sinergie tra attori pubblici e privati e garantendo l'interpretazione dei bisogni del turista e l'efficiente distribuzione dei prodotti nei mercati. Tuttavia, una simile ricostruzione, pur cogliendo la dimensione funzionale del fenomeno, risulta insufficiente sul piano giuridico, ove si consideri che la DMO non si esaurisce in un modello amministrativo, ma si configura come espressione di una più ampia trama di rapporti negoziali tra soggetti pubblici e privati.

¹⁸² In Sicilia, la potestà legislativa esclusiva in materia di turismo, riconosciuta dall'art. 14, lett. n) dello Statuto speciale, ha condotto all'adozione della L.R. n. 10/2005 sui Distretti Turistici, disciplinati dagli artt. 6 e 7 della legge. Tuttavia, le valutazioni regionali condotte negli ultimi anni hanno evidenziato criticità rilevanti: incapacità di autofinanziamento, scarsa capacità gestionale, sovrapposizione di iniziative e frammentazione dell'offerta v. Art. 14, lett. n), Statuto della Regione Siciliana; l.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, *Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia e norme finanziarie urgenti*, artt. 6-7, sui distretti turistici; sul successivo processo regionale di aggregazione in DMO tematiche, v. Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, *Linee guida DMO*, 2016.

¹⁸³ Il percorso procedurale delineato da Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, D.D.G. 14 settembre 2016, n. 2186 presso il Dipartimento Regionale del Turismo ha istituito una Commissione Operativa incaricata di definire le fasi costitutive delle DMO: linee guida, manifestazioni di interesse, costituzione del Comitato di indirizzo e approvazione dell'atto costitutivo. Quest'ultimo deve contenere l'elenco dei soggetti aderenti, la partecipazione privata con conferimento di risorse, la catalogazione degli attrattori turistici, un regolamento vincolante con obblighi, responsabilità e sanzioni. Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, D.D.G. 14 settembre 2016, n. 2186, richiamato nelle *Linee guida DMO*, con cui è stato avviato il processo di aggregazione dei distretti turistici e degli stakeholder territoriali attorno ai tematismi delle DMO regionali; v. altresì Regione Siciliana, *Linee guida DMO. Azioni delle DMO tematiche*, 2017.

In questa prospettiva, la DMO può essere qualificata come schema negoziale complesso a struttura plurilaterale con comunione di scopo, nel quale una pluralità di operatori — enti territoriali, imprese turistiche, soggetti del terzo settore — concorrono alla realizzazione di un interesse comune, identificabile nella gestione sostenibile e integrata della destinazione turistica. La causa concreta di tale assetto non si esaurisce nella mera cooperazione economica tra le parti, ma si sostanzia nella costruzione di un sistema territoriale capace di generare valore attraverso l'integrazione tra sviluppo economico, tutela ambientale e valorizzazione delle risorse locali.

Una simile qualificazione consente di ricondurre la DMO nell'alveo delle figure negoziali riconducibili all'autonomia privata ex art. 1322 c.c., valorizzando la dimensione funzionale dell'accordo e il perseguimento di interessi meritevoli di tutela secondo l'ordinamento. In tale contesto, la sostenibilità ambientale - già individuata come elemento della causa nei capitoli precedenti - assume un ruolo centrale quale criterio di meritevolezza dell'assetto negoziale, orientando la struttura degli obblighi e la distribuzione dei rischi tra i partecipanti.

In tale prospettiva, tuttavia, la qualificazione della DMO quale schema negoziale complesso non esaurisce la portata giuridica del fenomeno, richiedendo di essere ulteriormente precisata alla luce della teoria dell'operazione economica.

La DMO, infatti, non si limita a coordinare una pluralità di rapporti contrattuali tra soggetti distinti, ma si configura come centro di imputazione funzionale di una operazione economica unitaria, nella quale i singoli contratti - pur conservando autonomia strutturale -

risultano tra loro collegati in funzione del conseguimento di un risultato comune, identificabile nella gestione integrata e sostenibile della destinazione turistica.

In tale ottica, la causa concreta dell'operazione non può essere rinvenuta nei singoli rapporti, ma deve essere individuata nel complessivo assetto di interessi che la DMO è chiamata a realizzare, con conseguente rilevanza del collegamento negoziale quale strumento di coordinamento e integrazione delle prestazioni. Ne deriva che l'eventuale disfunzione di uno dei rapporti inseriti nella filiera non rimane circoscritta al singolo contratto, ma è suscettibile di incidere sull'equilibrio complessivo dell'operazione, ponendo un problema di imputazione della responsabilità che trascende la dimensione bilaterale del rapporto.

Tale ricostruzione consente, altresì, di valorizzare il ruolo del soggetto coordinatore - normalmente identificabile nella DMO o nel soggetto capofila - quale centro di imputazione di obblighi di organizzazione, vigilanza e coordinamento, che trovano fondamento non solo nei singoli contratti, ma nella funzione complessiva dell'operazione economica. In questa prospettiva, la sostenibilità ambientale assume un ruolo decisivo, operando quale criterio di conformazione dell'intera filiera e incidendo tanto sul contenuto delle prestazioni quanto sulla valutazione della loro conformità.

Sotto questo profilo, la DMO presenta evidenti affinità con istituti quali il consorzio e il contratto di rete, pur non potendo essere integralmente ricondotta ad alcuno di essi. Come nel consorzio, si rinviene una organizzazione stabile volta alla disciplina o allo svolgimento di

determinate fasi dell'attività economica; analogamente al contratto di rete, si riscontra la finalità di accrescere la capacità innovativa e la competitività dei partecipanti mediante forme di cooperazione strutturata. Tuttavia, la DMO si distingue da tali modelli per la presenza necessaria del soggetto pubblico e per la proiezione verso interessi di carattere generale, che eccedono la dimensione puramente imprenditoriale.

Tale peculiarità induce a ritenere che la DMO debba essere qualificata come figura ibrida, nella quale elementi di diritto privato e moduli di diritto pubblico si intrecciano dando luogo a un assetto complesso. In particolare, accanto al nucleo negoziale - costituito dagli accordi tra i partecipanti - si collocano atti amministrativi di indirizzo, strumenti di programmazione e meccanismi di controllo che incidono sulla struttura e sul funzionamento dell'organizzazione. Ne deriva un modello nel quale la contrattualità non sostituisce la funzione pubblica, ma la integra, contribuendo alla realizzazione di obiettivi di interesse generale attraverso strumenti flessibili e adattivi.

In questo quadro, la sostenibilità ambientale assume una funzione non meramente accessoria, ma strutturale, incidendo sulla stessa configurazione della causa concreta degli accordi che danno vita alla DMO. Gli impegni relativi alla riduzione dell'impatto ambientale, alla gestione sostenibile delle risorse e alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale non costituiscono, infatti, meri obblighi accessori, ma elementi essenziali dell'assetto negoziale, la cui inosservanza è idonea a determinare una disfunzione del rapporto e, nei casi più gravi, a incidere sulla stessa meritevolezza dell'operazione.

La rilevanza della DMO quale strumento di governance territoriale trova conferma anche sul piano comparato. Le esperienze maturate in diversi ordinamenti europei evidenziano come tali organismi svolgano un ruolo fondamentale nel coordinamento delle politiche turistiche, nella gestione dell'immagine della destinazione e nella costruzione di reti tra operatori pubblici e privati. In particolare, le linee guida elaborate a livello internazionale sottolineano la necessità di strutture capaci di integrare le diverse componenti dell'offerta turistica, promuovendo modelli di sviluppo sostenibile e inclusivo¹⁸⁴.

Nel contesto regionale siciliano, tuttavia, la disciplina delle DMO presenta profili di criticità, derivanti in parte dalla stratificazione normativa e in parte dalla tendenza a privilegiare soluzioni organizzative rigidamente predeterminate. In particolare, l'imposizione di specifiche forme giuridiche o di modelli organizzativi standardizzati rischia di comprimere l'autonomia negoziale dei soggetti coinvolti, impedendo l'adozione di soluzioni più flessibili e adeguate alle peculiarità dei singoli contesti territoriali. Tale impostazione appare difficilmente conciliabile con la natura stessa della DMO, che richiede, al contrario, un elevato grado di adattabilità e la possibilità di modellare gli assetti negoziali in funzione degli obiettivi perseguiti¹⁸⁵.

¹⁸⁴ Sul contratto plurilaterale con comunione di scopo e sugli schemi associativi o cooperativi dell'autonomia privata, v. art. 1420 c.c.; art. 2602 c.c.; P. RESCIGNO, *Contratto plurilaterale*, in *Enciclopedia del diritto*, Milano, Giuffrè, 1962, p. 100 ss.; F. GALGANO, *Il negozio giuridico*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. Cicu e F. Messineo, Milano, Giuffrè, ultima edizione disponibile, p. 1 ss.; per il collegamento con l'operazione economica, v. A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.

¹⁸⁵ Sui diversi livelli della governance turistica e territoriale, v. UNWTO, *A Practical Guide to Tourism Destination Management*, cit., p. 15 ss.; Regolamento

Alla luce di tali considerazioni, appare preferibile un approccio che, pur nel rispetto dei vincoli normativi e dei principi di trasparenza e responsabilità, valorizzi l'autonomia privata quale strumento di costruzione di modelli organizzativi innovativi. In questa prospettiva, la DMO può essere concepita come piattaforma negoziale aperta, nella quale i diversi attori del territorio concorrono alla definizione di un progetto comune, articolato attraverso una pluralità di contratti collegati, ciascuno dei quali contribuisce alla realizzazione dell'assetto complessivo.

La specificità del territorio dei Nebrodi, caratterizzato da un elevato valore naturalistico, dalla presenza di produzioni agroalimentari di qualità e da un patrimonio culturale diffuso, rende la DMO lo strumento ideale per valorizzare tali risorse.

La creazione di un marchio identitario legato al toponimo storico ("Nebros") può fungere da veicolo di *marketing* esperienziale e di narrazione digitale della destinazione, rafforzando la "reputazione territoriale".

L'adozione di modelli di ospitalità diffusa, coerenti con le esperienze di successo già registrate in altre regioni, potrebbe rappresentare un banco di prova importante per la resilienza dei piccoli centri¹⁸⁶, nei quali

(UE) 2021/1060, artt. 28-29; Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, Obiettivo di Policy 5; l.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, artt. 6-7.

¹⁸⁶ M. MANENTE, *L'albergo diffuso: modello di ospitalità sostenibile*, Venezia, Ciset - Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica, p. 1 ss.; sul rapporto tra ospitalità diffusa, destinazioni minori e valorizzazione dei piccoli centri, v. altresì S. LANDI, R. MAZZÀ, *Territori, luoghi, destinazioni: identità, anima e forma*, in *Economia della Cultura*, numero speciale 2026, p. 119 ss.

il comparto turistico, allo stato, non incide in misura apprezzabile sul PIL locale¹⁸⁷.

Ciò conferma la necessità di strategie innovative di destagionalizzazione e di valorizzazione delle aree interne e a tal fine appare interessante richiamare alcune esperienze europee dalle quali trarre spunto per costruire il modello dei Nebrodi.

In Spagna, le DMO regionali (come *Turisme Comunitat Valenciana* e l'*Axencia de Turismo de Galicia*) operano come enti pubblico-privati, finanziati da risorse regionali e fondi UE, con competenze in materia di promozione, monitoraggio statistico e sostegno alla digitalizzazione delle PMI turistiche¹⁸⁸. La normativa autonómica galiziana ha rafforzato la cooperazione istituzionale, introducendo strumenti di pianificazione integrata.

In Austria, il modello dei Länder si caratterizza per la professionalizzazione delle DMO (es. *Tirol Werbung* e *SalzburgerLand*), sostenute da finanziamenti derivanti da imposte di soggiorno e contributi locali. Tali enti, dotati di forte autonomia gestionale, fungono da vere agenzie di sviluppo turistico, con capacità

¹⁸⁷ Dal punto di vista statistico, il comparto turistico siciliano contribuisce per circa il 14% al PIL regionale, ma la quota di presenze nei Nebrodi resta marginale rispetto a poli consolidati come Palermo, Catania e Taormina. Per i dati sui flussi turistici e sulla distribuzione territoriale delle presenze in Sicilia, v. ISTAT, *Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi*, ultima annualità disponibile; Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, *Osservatorio turistico regionale. Rapporto sul turismo in Sicilia*, ultima edizione disponibile. Il dato relativo all'incidenza del comparto turistico sul PIL regionale va mantenuto solo se ricavato da fonte statistica regionale o da rapporto ufficiale espressamente indicato.

¹⁸⁸ Xunta de Galicia, *Lei 7/2011, do 27 de outubro, do turismo de Galicia*, in *Diario Oficial de Galicia*, n. 216, 11 novembre 2011; Generalitat Valenciana, *Ley 15/2018, de 7 de junio, de turismo, ocio y hospitalidad de la Comunitat Valenciana*, in *DOGV*, n. 8313, 8 giugno 2018; Turisme Comunitat Valenciana, *Memoria/Rapporto annuale*, ultima edizione disponibile.

di pianificazione pluriennale e di creazione di *brand* territoriali riconosciuti a livello internazionale¹⁸⁹.

In Svizzera, esperienze come *Engadin St. Moritz* e *Ticino Turismo* mostrano una *governance* incentrata sulla cooperazione tra Comuni e operatori privati, con particolare attenzione alla certificazione della qualità dei servizi e alla sostenibilità ambientale. La legge federale sul turismo¹⁹⁰ adotta specifici programmi di sostegno alle destinazioni, rafforzando la competitività internazionale della Confederazione.

Queste esperienze offrono spunti di riflessione per i Nebrodi: l'integrazione istituzionale spagnola, la professionalizzazione austriaca e l'orientamento alla sostenibilità svizzero rappresentano modelli da adattare, per garantire alle DMO siciliane maggiore efficacia, stabilità finanziaria e reputazione internazionale.

L'analisi comparata evidenzia alcuni orientamenti pratici che possono tradursi in raccomandazioni operative per la nascente DMO dei Nebrodi. In primo luogo, occorre garantire un finanziamento strutturale

¹⁸⁹ L'Austria, in quanto repubblica federale, è articolata in Länder, ciascuno dotato di un proprio organo legislativo che opera nei limiti fissati dalla Costituzione austriaca. In questo quadro istituzionale, le competenze in materia di politica turistica risultano dal concorso tra il livello statale – attraverso i ministeri competenti e il Parlamento – e gli organi dei singoli Länder, in un sistema di collaborazione interistituzionale strutturata, v. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, *Plan T – Master Plan for Tourism*, Vienna, 2019; sul ruolo dei Länder nella disciplina e nell'attuazione delle politiche turistiche, v. Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus, *Tourism Regulation and Coordination*, sezione *Legal Framework*; per il caso tirolese, v. Tirol Werbung, *The Tirolean Way – Perspectives for the Responsible Development of Tourism*, ultima versione disponibile.

¹⁹⁰ Legge federale concernente Svizzera Turismo, 21 dicembre 1955, RS 935.21; Consiglio federale svizzero, *Strategia turistica della Confederazione*, Berna, 2021; SECO, *Innotour. Promozione dell'innovazione, della cooperazione e dello sviluppo delle conoscenze nel turismo*, ultima edizione disponibile.

e pluriennale, ispirato ai modelli austriaci, mediante l'introduzione di un contributo di soggiorno vincolato al sostegno della DMO e alla promozione del *brand* territoriale. In secondo luogo, risulta indispensabile la professionalizzazione del management: la selezione del personale deve avvenire attraverso procedure trasparenti e basate su competenze tecniche, anche mediante bandi pubblici e percorsi di formazione certificata in marketing territoriale e gestione turistica.

Sul piano organizzativo, la DMO dovrebbe dotarsi di un sistema di monitoraggio statistico simile a quello spagnolo, in grado di raccogliere ed elaborare dati su presenze, flussi, spesa media e grado di soddisfazione dei turisti. Questi strumenti consentirebbero di orientare le strategie e di valutare l'impatto economico e sociale delle politiche adottate. In aggiunta, è opportuno valorizzare l'esperienza svizzera in materia di certificazione della qualità e della sostenibilità, introducendo un marchio locale "*Nebros Green*" per strutture e operatori che rispettino parametri ambientali, energetici e sociali.

Dal punto di vista della *governance*, il protocollo d'intesa dovrebbe prevedere un Comitato di indirizzo multilivello con rappresentanti degli enti locali, degli operatori privati, del Parco dei Nebrodi e delle associazioni di cittadini, in applicazione del principio di amministrazione condivisa. Infine, sarebbe opportuno inserire la DMO in una rete di cooperazione con altre destinazioni siciliane e mediterranee, favorendo la partecipazione a programmi europei (es. *Interreg MED*) e lo scambio di buone pratiche.

Pertanto, la costituzione di una DMO nei Nebrodi rappresenta un passaggio strategico per il rilancio dell'economia turistica locale e per

la sperimentazione di nuove forme di governance territoriale. Essa si iscrive nei principi costituzionali della sussidiarietà e dell'utilità sociale e trova un naturale raccordo con il diritto dell'Unione europea, che da tempo promuove approcci *place-based* e partenariati pubblico-privati. Perché la DMO diventi un effettivo motore di sviluppo, occorre però garantire chiarezza normativa, sostenibilità economica, inclusività degli attori locali e coerenza con le strategie di sviluppo regionale ed europea.

In definitiva, la qualificazione giuridica della DMO come schema negoziale complesso consente di cogliere la sua reale funzione nel contesto delle politiche di sviluppo territoriale: non mero strumento di promozione turistica, ma dispositivo giuridico attraverso il quale si realizza l'integrazione tra autonomia privata e interesse pubblico, in un'ottica di sostenibilità e di valorizzazione del territorio. Tale ricostruzione pone le basi per l'analisi dei modelli operativi e degli strumenti contrattuali attraverso i quali tali obiettivi possono essere concretamente perseguiti, oggetto del paragrafo successivo.

3. La mobilità sostenibile nel territorio Nebroideo: l'e-bike e l'albergo diffuso

Nel quadro della gestione integrata della destinazione turistica, la mobilità sostenibile si configura non già come elemento accessorio dell'offerta, bensì come componente essenziale della causa concreta dell'operazione turistica, in quanto direttamente incidente sulle modalità di fruizione del territorio e sulla qualità complessiva dell'esperienza di viaggio. In particolare, nei contesti delle Aree interne, caratterizzati da fragilità infrastrutturali e da elevato valore

ambientale, l'organizzazione dei sistemi di mobilità assume un ruolo decisivo nella realizzazione di modelli di turismo sostenibile, incidendo tanto sull'effettività dell'offerta quanto sulla sua coerenza con i principi di tutela ambientale. E, invero, il territorio dei Nebrodi, pur ricco di potenzialità naturali e culturali, soffre di criticità strutturali: carenza di trasporto pubblico locale, viabilità secondaria non ciclabile, frammentazione delle reti di ospitalità e ritardi nella gestione dei rifiuti¹⁹¹, con significative ricadute sulle presenze turistiche¹⁹².

In tale prospettiva, la costruzione di un sistema di mobilità basato sull'utilizzo di biciclette elettriche e su infrastrutture leggere non può essere letta esclusivamente in chiave tecnica o organizzativa, ma deve essere ricondotta all'interno di una più ampia configurazione negoziale, nella quale una pluralità di soggetti - enti locali, operatori turistici, fornitori di servizi, imprese tecnologiche - concorrono alla realizzazione di un assetto integrato. Ne deriva un modello nel quale la mobilità diviene oggetto di una operazione economica complessa, articolata attraverso una rete di rapporti contrattuali tra loro funzionalmente collegati.

¹⁹¹ Sulle criticità ambientali e infrastrutturali incidenti sulla fruizione turistica delle aree interne, v. ISPRA, *Rapporto rifiuti urbani*, ultima edizione disponibile, con riferimento ai dati comunali e provinciali sulla raccolta differenziata; Regione Siciliana, *Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani*, ultima versione vigente; Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027, Priorità e Obiettivi specifici relativi a mobilità sostenibile, ambiente e valorizzazione delle aree interne.

¹⁹² Per i dati sulle presenze turistiche a Sant'Agata di Militello e nei comuni dell'area dei Nebrodi, v. ISTAT, *Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi*, 2019 e ultima annualità disponibile; Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, *Osservatorio turistico regionale. Dati comunali sui flussi turistici*, ultima edizione disponibile.

In questo contesto, appare riduttivo individuare un unico schema contrattuale di riferimento. Piuttosto, la realtà operativa evidenzia l'emersione di una pluralità di modelli negoziali - tra i quali il consorzio, il contratto di rete, gli accordi di collaborazione e i protocolli d'intesa - che, pur presentando differenze strutturali, risultano accomunati dalla funzione di coordinare l'attività di più soggetti in vista della realizzazione di un interesse comune. Ciò che rileva, in questa prospettiva, non è la riconducibilità a una figura tipica, bensì la capacità dell'assetto negoziale di esprimere una causa concreta coerente con gli obiettivi di sostenibilità e di valorizzazione territoriale.

Il consorzio, disciplinato dagli artt. 2602 ss. c.c., consente di organizzare in forma stabile la cooperazione tra imprese, ponendosi come strumento idoneo alla gestione condivisa di servizi quali il noleggio e la manutenzione delle e-bike, la predisposizione delle infrastrutture di ricarica e la gestione delle piattaforme digitali. Il contratto di rete, a sua volta, offre un modello più flessibile, orientato all'accrescimento della capacità innovativa e competitiva delle imprese partecipanti, risultando particolarmente adatto nei contesti in cui si intenda favorire l'integrazione tra operatori turistici, fornitori di servizi tecnologici e soggetti operanti nella mobilità sostenibile.

Accanto a tali strumenti, assumono rilievo gli accordi di collaborazione tra enti pubblici e operatori privati, nonché i protocolli d'intesa, attraverso i quali si definiscono gli obiettivi strategici, le modalità di attuazione degli interventi e i meccanismi di coordinamento tra i diversi attori coinvolti. In tali ipotesi, si assiste alla formazione di un modello ibrido pubblico-privato, nel quale la dimensione negoziale si intreccia

con quella amministrativa, dando luogo a un sistema multilivello di regolazione e gestione.

La cifra distintiva di tale modello risiede nella interdipendenza funzionale dei rapporti contrattuali, che si configurano come elementi di un'unitaria operazione economica. In questa prospettiva, i singoli contratti - di fornitura, di servizio, di gestione, di collaborazione - non possono essere considerati isolatamente, ma devono essere interpretati alla luce del collegamento che li unisce, in quanto tutti concorrono alla realizzazione della medesima causa concreta. Ne deriva che l'inadempimento di uno dei rapporti può riverberarsi sull'intero assetto, incidendo sull'equilibrio complessivo dell'operazione e sulla possibilità di conseguire gli obiettivi perseguiti.

Tale impostazione assume particolare rilievo anche sotto il profilo della responsabilità. La gestione della filiera della mobilità sostenibile implica infatti la necessità di individuare criteri di imputazione del rischio che tengano conto della complessità dell'assetto negoziale e della pluralità dei soggetti coinvolti. In linea con quanto già emerso nel contratto turistico, si assiste a una tendenziale estensione della responsabilità in capo al soggetto che assume il ruolo di coordinamento dell'operazione - tipicamente riconducibile alla DMO o al soggetto capofila - cui compete non solo l'organizzazione dei servizi, ma anche la vigilanza sulla loro corretta esecuzione.

Nel contesto specifico dell'Area interna dei Nebrodi, tali modelli trovano concreta applicazione nella costruzione di un sistema integrato di mobilità basato su e-bike, infrastrutture di supporto e servizi turistici coordinati. La predisposizione di percorsi attrezzati, la gestione delle

stazioni di ricarica, l'organizzazione dei servizi di noleggio e manutenzione, nonché l'integrazione con le strutture ricettive e le attività culturali, richiedono la definizione di un articolato sistema di rapporti contrattuali, nel quale ciascun soggetto assume obblighi specifici, funzionalmente orientati alla realizzazione dell'esperienza turistica sostenibile.

In tale quadro, la sostenibilità ambientale si conferma quale elemento qualificante della causa concreta dell'operazione, incidendo non solo sul contenuto delle prestazioni, ma anche sui criteri di valutazione della loro conformità. Gli standard ambientali, le modalità di utilizzo delle risorse, l'impatto delle infrastrutture e dei servizi costituiscono parametri rilevanti ai fini dell'esatto adempimento, determinando una progressiva evoluzione del contenuto obbligatorio dei rapporti contrattuali coinvolti.

La proposta che si intende promuovere prende spunto da altre realtà europee che hanno investito stabilmente sulla mobilità ciclistica.

Nei Paesi Bassi, la strategia nazionale per la ciclabilità si fonda su tre pilastri: continuità della rete (infrastrutture protette e gerarchizzate), intermodalità (ampia dotazione di bike parking presso stazioni ferroviarie) e governance cooperativa tra Stato, Province e Comuni. Il tasso di spostamenti quotidiani in bicicletta si attesta, a livello nazionale, attorno a un quarto del totale, con punte più elevate nelle grandi città; la *Fietsstrategie* e i *Fietsberaad* hanno consolidato nel tempo *standard* tecnici e indicatori di performance, favorendo

l’allocazione efficiente delle risorse¹⁹³. Tale modello, improntato alla pianificazione per corridoi ciclabili e alla manutenzione programmata, suggerisce, per i Nebrodi, la priorità di assi protetti extraurbani connessi a nodi di interscambio (autostazioni, fermate ferroviarie) e dotati di servizi minimi (sosta, ricarica, presidio meccanico).

In Danimarca, e segnatamente nell’area metropolitana di Copenaghen, la rete delle *Supercykelstier* (superciclabili) ha innalzato la qualità dell’offerta tramite percorsi ampi, continui, con intersezioni semaforizzate favorevoli e standard di manutenzione elevati. Il *Bicycle Account* della città documenta percentuali molto alte di spostamenti casa–lavoro e casa–scuola effettuati in bicicletta e un costante miglioramento della sicurezza percepita dagli utenti¹⁹⁴.

Da questa esperienza discende l’opportunità, per contesti non metropolitani come i Nebrodi, di selezionare pochi itinerari “spina dorsale” ad alte prestazioni, capaci di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza tra borghi e attrattori naturalistici, anche mediante micro-interventi di *traffic calming* nelle sezioni attraversanti i centri abitati.

¹⁹³ Sul modello olandese di pianificazione ciclabile, fondato su continuità della rete, intermodalità, parcheggi bici presso i nodi ferroviari e cooperazione tra livelli di governo, v. Dutch Cycling Embassy, *Cycling Facts*, Utrecht; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Strategische Agenda Fiets 2017 – 2022*, Den Haag, 2017; CROW – Fietsberaad, *Design Manual for Bicycle Traffic*, Ede.

¹⁹⁴ Sull’esperienza danese delle *Supercykelstier* e sulla pianificazione ciclabile dell’area metropolitana di Copenaghen, v. Cycle Superhighways Capital Region of Denmark, *Cycle Superhighways. Concept and Network*, Copenhagen, ultima edizione disponibile; City of Copenhagen, *The Bicycle Account*, Copenhagen, ultima edizione disponibile; European Cyclists’ Federation, *Cycling as a Key Component of Sustainable Urban Mobility*, Bruxelles, ultima edizione disponibile.

In Francia, il *Plan Vélo et mobilités actives* e la *Loi d'orientation des mobilités* (LOM, 2019) hanno introdotto strumenti giuridici e incentivi economici - tra cui il *forfait mobilités durables* per i lavoratori e la programmazione triennale delle infrastrutture - che hanno contribuito a incrementare l'uso della bicicletta, specie nelle medie città. La LOM ha inoltre rafforzato il principio di pianificazione integrata tra piani urbani della mobilità sostenibile (*plans de mobilité*) e politiche di sicurezza stradale, prevedendo *standard* minimi per le infrastrutture ciclabili e nuovi poteri di coordinamento per le autorità organizzatrici della mobilità¹⁹⁵. L'adattamento al caso nebroideo suggerisce l'adozione di incentivi fiscali locali e di accordi aziendali di mobilità che premino il noleggio di *e-bike* e l'intermodalità turistica treno-bici-navetta.

Trasversalmente, i tre modelli convergono su alcuni *driver*: (a) certezza delle fonti di finanziamento pluriennali; (b) *standard* tecnici omogenei e misurabili; (c) forte intermodalità (bike+rail); (d) misure *soft* (educazione, comunicazione, gamification); (e) monitoraggio tramite indicatori pubblici (contabili, *safety performance*). La loro trasposizione nel progetto per i Nebrodi può essere perseguita attraverso una *roadmap* che, nell'arco di tre anni, preveda: l'adozione di linee guida tecniche unitarie; la definizione di due corridoi ciclabili prioritari connessi ai varchi del Parco; la creazione di *hub* di ricarica/noleggio in prossimità delle stazioni; l'introduzione di un micro-incentivo locale al noleggio per i turisti che scelgono strutture certificate "bollino verde".

¹⁹⁵ Per il modello francese, v. Loi n. 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités; République française, Ministère de la Transition écologique, *Plan vélo et mobilités actives*, Paris, 2018, e successivi aggiornamenti; sul *forfait mobilités durables*, v. Code du travail, art. L. 3261-3-1.

Tale iniziativa si inserisce in una visione di lungo periodo che intende coniugare innovazione contrattuale, cooperazione economica e sostenibilità ambientale. Essa traduce in termini concreti il principio costituzionale di utilità sociale dell'attività economica e l'obbligo di tutela ambientale. La mobilità elettrica integrata non si configura dunque solo come progetto infrastrutturale, ma come paradigma di governance collaborativa e di sviluppo locale sostenibile.

Per garantire l'attuazione concreta del modello, è necessario delineare una *roadmap* temporale con traguardi misurabili, stime di costo e indicatori di *performance* (KPI)¹⁹⁶, che consente di coniugare visione strategica e responsabilità operativa, rafforzando la coerenza con gli obiettivi europei di transizione verde e con le linee guida del PNRR e del Green Deal europeo¹⁹⁷.

¹⁹⁶ Entro 12 mesi: avvio organizzativo e governance, con la costituzione del consorzio tra strutture ricettive e la sottoscrizione della convenzione quadro con il fornitore di e-bike. Individuazione dei percorsi ciclabili prioritari e installazione dei primi punti di ricarica. KPI: numero di consorzi formalmente istituiti; numero di strutture aderenti; percentuale di e-bike effettivamente operative sul totale acquisito.

Entro 24 mesi: estensione infrastrutturale con la messa in sicurezza della viabilità secondaria, realizzazione di almeno 25 km di tracciati ciclabili attrezzati, ampliamento dei punti di ricarica e introduzione del marchio di certificazione "bollino verde" per le strutture aderenti. KPI: chilometri di piste ciclabili completati; percentuale di strutture certificate; tasso medio di utilizzo delle *e-bike* (noleggi/anno).

Entro 36 mesi: consolidamento e internazionalizzazione, con l'integrazione del progetto nella DMO dei Nebrodi, campagne di *marketing* internazionale e accesso a fondi UE (*Interreg MED*, *Horizon Europe*). Introduzione di un sistema di monitoraggio e rendicontazione annuale sui risultati ambientali ed economici. KPI: incremento percentuale delle presenze turistiche; riduzione stimata delle emissioni di CO₂ da trasporto locale; grado di soddisfazione dei turisti misurato tramite survey.

¹⁹⁷ Commissione europea, *European Green Deal* COM(2019) 640 final; Presidenza del Consiglio dei Ministri, *PNRR Italia Domani*, 2021.

La proposta progettuale prevede diversi strumenti giuridici. In primo luogo, la costituzione di un consorzio interstrutturale tra strutture ricettive, ai sensi degli artt. 2602 e ss. c.c. volto a coordinare l'uso delle *e-bike*, gestire la logistica dei punti di ricarica e manutenzione, attivare economie di scala e promuovere *marketing* integrato.

In secondo luogo, si prospetta la stipula di una convenzione quadro con un fornitore di *e-bike*, configurabile come contratto di fornitura continuativa con clausole di assistenza tecnica e sostituzione rapida. La prassi delle convenzioni ad adesione plurima consente di garantire efficienza e uniformità nella gestione dei servizi.

La progettazione di percorsi ciclabili integrati con i luoghi di interesse storico, culturale e paesaggistico (es. Grotta del Lauro, percorso Milijunka) costituisce il cuore del modello¹⁹⁸ e un simile approccio potrebbe favorire anche nei Nebrodi un incremento delle presenze turistiche, con effetti di destagionalizzazione.

Per garantire coerenza e sostenibilità, si auspica la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra il Comune di Sant'Agata di Militello, gli enti dell'Unione dei Comuni e i soggetti privati. Tale strumento, inquadrabile nell'ambito degli accordi di programma ex art. 34 D.lgs. 267/2000, consentirebbe di disciplinare congiuntamente obiettivi, risorse e responsabilità. Inoltre, il progetto potrebbe beneficiare di finanziamenti integrativi provenienti dal PNRR, dal POR Sicilia e dai fondi di coesione territoriale.

¹⁹⁸ Esperienze europee dimostrano come tali iniziative possano moltiplicare l'attrattività turistica: in Germania, la rete ciclabile nazionale Radnetz Deutschland ha generato nel 2020 un indotto economico di circa 11 miliardi di euro.

Infine, si propone l'introduzione di una contrattualistica ecologica, con clausole *green* nei contratti di ospitalità e l'istituzione di un "bollino verde" per le strutture aderenti. Tali strumenti rientrano nella logica della responsabilità sociale d'impresa e delle certificazioni ambientali (ISO 14001, EMAS), in linea con le direttive europee sul consumo e la produzione sostenibile.

La rilevanza della mobilità sostenibile nei contesti territoriali considerati non può, tuttavia, essere colta unicamente nella sua dimensione infrastrutturale o organizzativa, ma impone una qualificazione giuridica più precisa, in termini di incidenza sul contenuto delle obbligazioni contrattuali che compongono la filiera turistica.

In particolare, i dati tecnici relativi alla configurazione delle reti ciclabili, alla distribuzione dei punti di accesso e alla integrazione con i servizi di trasporto pubblico assumono rilievo diretto nella determinazione della prestazione dovuta, contribuendo a definire il livello di diligenza richiesto agli operatori e l'estensione dei loro obblighi di cooperazione. In tale prospettiva, la mobilità sostenibile si traduce in un insieme di vincoli operativi che incidono sulla struttura dei rapporti contrattuali, imponendo la predisposizione di servizi coordinati e funzionalmente integrati.

Ne deriva che elementi quali l'intermodalità, la continuità dei percorsi e la disponibilità di infrastrutture adeguate non costituiscono meri fattori esterni, ma entrano a far parte della causa concreta dell'operazione turistica, incidendo sulla valutazione della conformità delle prestazioni e, conseguentemente, sulla configurabilità

dell'inadempimento. La mancata integrazione tra i diversi segmenti del servizio, ovvero la carenza di infrastrutture essenziali, può infatti determinare una compromissione dell'utilità complessiva dell'esperienza turistica, rilevante ai sensi dell'art. 1218 c.c.

In tale quadro, assumono particolare rilievo gli obblighi di coordinamento tra gli operatori della filiera, che si traducono nella necessità di garantire la compatibilità tra i diversi servizi offerti, nonché nella predisposizione di meccanismi di gestione delle criticità. Tali obblighi trovano il proprio fondamento nei principi di buona fede e correttezza, che, nel contesto dei contratti collegati, impongono una cooperazione attiva tra le parti ai fini della realizzazione dell'interesse comune.

La mobilità sostenibile, pertanto, non si limita a costituire un elemento qualificante dell'offerta turistica, ma diviene parametro di valutazione della prestazione contrattuale, contribuendo a definire il contenuto degli obblighi e i criteri di imputazione della responsabilità nell'ambito della filiera territoriale.

In definitiva, la mobilità sostenibile nelle Aree interne si configura come ambito privilegiato di sperimentazione di modelli contrattuali innovativi, nei quali la pluralità degli strumenti negoziali e la loro interconnessione funzionale consentono di realizzare assetti complessi, capaci di integrare dimensione economica, tutela ambientale e valorizzazione del territorio. Tale configurazione conferma la centralità del contratto quale strumento di attuazione delle politiche di sviluppo sostenibile, ponendo le premesse per l'analisi dei profili di responsabilità che saranno oggetto del paragrafo successivo.

4. La filiera territoriale sostenibile: struttura negoziale, obblighi e responsabilità

La configurazione della filiera territoriale sostenibile in termini di operazione economica complessa non esaurisce la propria rilevanza sul piano della qualificazione negoziale, ma impone un ulteriore passaggio analitico, concernente la struttura degli obblighi e il regime della responsabilità nei rapporti tra i soggetti coinvolti. È infatti su questo terreno che la sostenibilità, quale elemento della causa concreta, manifesta pienamente la propria capacità conformativa, incidendo non solo sulla funzione del contratto, ma anche sul contenuto delle prestazioni e sui criteri di imputazione dell'inadempimento.

In presenza di una pluralità di contratti funzionalmente collegati, l'individuazione degli obblighi non può essere condotta esclusivamente sulla base del singolo rapporto, ma richiede una lettura sistemica dell'intera operazione economica. In tale prospettiva, accanto alle obbligazioni tipiche derivanti dai singoli contratti - di fornitura, di servizio, di ospitalità, di gestione - emergono obblighi qualificati di natura trasversale, che trovano il proprio fondamento nei principi di buona fede e correttezza e che assumono una rilevanza decisiva ai fini dell'equilibrio complessivo della filiera.

Tra questi, assume particolare rilievo l'obbligo di cooperazione funzionale, che si traduce nel dovere, per ciascun soggetto, di orientare la propria condotta non solo all'esatto adempimento della prestazione dovuta, ma anche alla realizzazione dell'interesse unitario sotteso all'operazione. In un sistema di contratti collegati, infatti, l'adempimento non può essere valutato in termini meramente

atomistici, ma deve essere apprezzato alla luce della sua idoneità a contribuire al risultato complessivo, costituito dalla fruizione sostenibile dell'esperienza turistica.

A tale obbligo si affianca quello di coordinamento, che assume particolare intensità in capo al soggetto che svolge funzioni di regia - tipicamente la DMO o il soggetto capofila - ma che grava, in misura differenziata, su tutti i partecipanti alla filiera. Esso implica non soltanto la necessità di garantire l'integrazione tra le diverse prestazioni, ma anche quella di prevenire e gestire le disfunzioni che possano compromettere l'equilibrio dell'operazione. In questa prospettiva, il coordinamento si traduce in un insieme articolato di attività: pianificazione, monitoraggio, gestione delle criticità, verifica della conformità delle prestazioni agli standard dichiarati.

Particolarmente rilevante, nel contesto della sostenibilità, è poi l'obbligo di informazione qualificata, che non si esaurisce nella comunicazione di dati tecnici, ma si estende alla rappresentazione veritiera e completa delle caratteristiche ambientali dei servizi offerti. L'informazione assume, in tal senso, una funzione centrale nella formazione dell'affidamento del turista, incidendo sulla stessa configurazione della prestazione dovuta. Ne deriva che l'eventuale difetto informativo - per incompletezza, inesattezza o reticenza - può determinare non solo un vizio del consenso, ma anche una difformità della prestazione rispetto alle caratteristiche promesse.

Ulteriore profilo di rilievo è costituito dagli obblighi di conformità ambientale, che si traducono nel dovere di rispettare gli standard di sostenibilità dichiarati o comunque desumibili dal contesto

dell'operazione. Tali standard possono derivare da fonti eterogenee: normative ambientali, protocolli tecnici, certificazioni, clausole contrattuali, prassi di settore. La loro violazione incide direttamente sulla causa concreta dell'operazione, in quanto compromette la coerenza tra l'offerta turistica e i valori di sostenibilità che ne costituiscono il fondamento.

A questi si aggiungono gli obblighi di sicurezza e manutenzione, particolarmente rilevanti nei sistemi di mobilità sostenibile, ove l'utilizzo di infrastrutture e mezzi - quali le e-bike - richiede un costante controllo delle condizioni di efficienza e affidabilità. Tali obblighi non possono essere circoscritti al singolo operatore, ma si inseriscono in una logica di responsabilità diffusa, nella quale la sicurezza dell'esperienza turistica dipende dall'interazione tra più soggetti

La ricostruzione degli obblighi che gravano sui soggetti della filiera territoriale sostenibile consente, tuttavia, di compiere un ulteriore passaggio, concernente il modo in cui tali obblighi incidono sul regime della responsabilità.

In particolare, la sostenibilità ambientale, lungi dall'esaurirsi in un criterio di qualificazione della causa concreta, assume rilievo quale parametro di valutazione dell'inadempimento e, più in generale, quale criterio di imputazione della responsabilità contrattuale. In tale prospettiva, la verifica della conformità della prestazione non può essere condotta esclusivamente alla luce del contenuto formale del singolo contratto, ma deve tener conto dell'intero assetto dell'operazione economica e degli obiettivi di sostenibilità che ne costituiscono il fondamento.

Ne deriva che l'inadempimento non coincide necessariamente con la mera mancata esecuzione della prestazione, ma può configurarsi anche in presenza di una esecuzione formalmente corretta, ma sostanzialmente inidonea a realizzare l'utilità complessiva dell'operazione, in quanto non conforme agli standard ambientali o ai livelli di integrazione richiesti dalla filiera. In tal senso, la sostenibilità opera quale criterio sostanziale di valutazione della prestazione, incidendo sulla delimitazione stessa dell'area dell'adempimento.

Tale impostazione comporta una significativa evoluzione del modello tradizionale di responsabilità contrattuale, nella misura in cui amplia l'ambito degli obblighi rilevanti e rafforza il ruolo dei doveri di cooperazione e coordinamento. In un sistema di contratti collegati, infatti, la responsabilità non può essere rigidamente ancorata al singolo rapporto, ma deve essere valutata in funzione del contributo che ciascun soggetto apporta alla realizzazione dell'operazione complessiva.

In questa prospettiva, assume particolare rilievo la posizione del soggetto che esercita funzioni di coordinamento, il quale, pur non essendo necessariamente parte di tutti i rapporti contrattuali, è chiamato a rispondere delle disfunzioni derivanti da carenze organizzative o da difetti di integrazione tra i diversi segmenti del servizio. Tale responsabilità trova fondamento non solo nei singoli contratti, ma nella funzione complessiva dell'operazione economica, configurandosi come responsabilità per difetto di organizzazione e di vigilanza.

La sostenibilità ambientale, pertanto, non si limita a orientare il contenuto delle obbligazioni, ma incide direttamente sui criteri di imputazione della responsabilità, contribuendo a definire un modello

nel quale la valutazione dell'inadempimento è strettamente connessa alla capacità dell'operazione di realizzare l'utilità complessiva attesa. La presenza di tali obblighi qualificati incide profondamente sul regime della responsabilità. In primo luogo, l'inadempimento non può essere valutato esclusivamente in relazione al singolo contratto, ma deve essere apprezzato in funzione dell'incidenza che esso produce sull'intera operazione economica. Ne deriva che anche una difformità apparentemente circoscritta può assumere rilievo significativo qualora comprometta, in modo apprezzabile, l'utilità complessiva dell'esperienza turistica.

In secondo luogo, la struttura collegata dei rapporti comporta una estensione funzionale della responsabilità, in particolare in capo al soggetto che assume il ruolo di coordinamento. Tale soggetto, infatti, non si limita a rispondere dell'adempimento delle proprie obbligazioni, ma può essere chiamato a rispondere per difetti di organizzazione, di vigilanza o di gestione della filiera. Si tratta di una responsabilità che, pur restando ancorata al paradigma contrattuale, presenta tratti di accentuata oggettivizzazione, analogamente a quanto avviene nel contratto di viaggio organizzato¹⁹⁹.

Accanto a tale forma di responsabilità, possono configurarsi ulteriori ipotesi specifiche. In primo luogo, la responsabilità per difetto informativo, che si realizza quando la rappresentazione delle caratteristiche ambientali dei servizi risulti inesatta o fuorviante, incidendo sull'affidamento del turista. In secondo luogo, la responsabilità per mancata conformità ambientale, che ricorre quando

¹⁹⁹ Direttiva (UE) 2015/2302; d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, artt. 42–46.

le prestazioni rese non rispettino gli standard di sostenibilità promessi o normativamente imposti. In terzo luogo, la responsabilità per difetto di coordinamento, che si manifesta nelle ipotesi in cui la disfunzione della filiera sia riconducibile alla mancata integrazione tra le diverse prestazioni.

La valutazione di tali ipotesi richiede l'applicazione congiunta dei criteri generali della responsabilità contrattuale e dei principi propri del sistema dei contratti collegati. In particolare, l'indagine dovrà essere orientata a verificare la riconducibilità dell'inadempimento a uno o più soggetti della filiera, l'incidenza della difformità sull'utilità complessiva dell'operazione, la prevedibilità e l'evitabilità dell'evento lesivo nonché l'adequatezza delle misure organizzative e di controllo adottate.

In tale contesto, l'onere della prova si atteggia secondo il principio di vicinanza della prova, gravando in misura significativa sul soggetto che esercita funzioni di coordinamento, in quanto titolare delle informazioni e delle capacità organizzative necessarie a prevenire o gestire le disfunzioni della filiera

In definitiva, la filiera territoriale sostenibile si configura come un sistema nel quale la sostenibilità ambientale, lungi dall'essere un mero obiettivo programmatico, incide in modo diretto sulla struttura degli obblighi e sul regime della responsabilità, determinando un'evoluzione del modello tradizionale di responsabilità contrattuale verso forme più articolate e funzionalmente orientate alla tutela dell'utilità complessiva dell'operazione.

Su tali basi può essere ora analizzato il caso studio relativo al percorso verso la Grotta del Lauro, quale concreta manifestazione delle dinamiche negoziali e dei profili di responsabilità qui delineati

5. Case study – Il percorso verso la Grotta del Lauro: integrazione tra configurazione tecnico-infrastrutturale e struttura negoziale della filiera sostenibile

Il territorio dei Nebrodi e in particolare il Comune di Sant'Agata di Militello offre un laboratorio privilegiato per l'elaborazione di un modello integrato di mobilità elettrica leggera, incentrato sulle biciclette a pedalata assistita.

A tal fine, si delinea un caso studio direttamente prospettato sul territorio di riferimento, con approccio squisitamente empirico.

Il caso di studio analizza l'itinerario ciclabile che collega il Residence Milijunka alla Grotta del Lauro, lungo la SP 161, di circa 30-40 km, pienamente compatibile con l'autonomia media delle *e-bike*.

L'analisi del percorso di accesso alla Grotta del Lauro consente di cogliere, con particolare evidenza, il punto di intersezione tra dimensione tecnico-infrastrutturale e configurazione giuridica della filiera territoriale sostenibile, mostrando come i dati empirici relativi al tracciato, alle condizioni morfologiche e all'organizzazione del servizio incidano direttamente sulla definizione degli obblighi contrattuali e sui criteri di imputazione della responsabilità.

Il tracciato in esame, sviluppandosi per una lunghezza complessiva compatibile con una fruizione turistica giornaliera, presenta una

pendenza media stimabile tra il 4% e il 6%, con tratti localizzati che raggiungono valori superiori, imponendo un impegno fisico non trascurabile per l'utente medio. Tale configurazione altimetrica, unitamente alla variabilità delle condizioni del fondo e alla presenza di segmenti a maggiore criticità, rende non solo opportuno ma necessario il ricorso a sistemi di mobilità assistita, quali le e-bike, al fine di garantire l'accessibilità del percorso a una platea ampia e diversificata di fruitori.

Le criticità individuate riguardano, in primo luogo, la mancanza di infrastrutture ciclabili nell'ultimo tratto, l'assenza di punti di ricarica intermedi e di presidi di assistenza tecnica. Tali carenze incidono in modo rilevante sulla fruibilità e sulla sicurezza del percorso, specie per i cicloturisti non esperti.

Dal punto di vista morfologico, il percorso presenta differenze di altitudine significative. Partendo da Sant'Agata di Militello, situata a circa 30 m s.l.m., ci si addentra progressivamente verso l'entroterra fino a raggiungere dislivelli che superano i 600-700 m s.l.m. nei pressi della Grotta del Lauro. Ciò comporta tratti con pendenze medie comprese tra il 5% e l'8%, e alcune sezioni con gradazioni superiori, che richiedono uno sforzo maggiore e un consumo energetico più intenso da parte delle biciclette elettriche.

Le e-bike comunemente impiegate in ambito turistico dispongono di batterie agli ioni di litio con capacità variabile tra i 400 e i 600 Wh, garantendo in condizioni pianeggianti un'autonomia compresa fra i 70 e i 100 km. Tuttavia, nei percorsi collinari e montani come quello in esame, caratterizzati da tratti in salita a medio-alta gradazione,

l'autonomia reale si riduce sensibilmente, attestandosi tra i 40 e i 60 km a seconda del peso del ciclista, delle condizioni meteorologiche e del livello di assistenza selezionato³. La collocazione di stazioni di ricarica intermedie lungo il tragitto appare quindi imprescindibile per assicurare la continuità del servizio e prevenire interruzioni dovute all'esaurimento della batteria.

La previsione di punti di ricarica nei pressi di ristoranti e strutture ricettive, oltre che di stazioni di manutenzione, costituirebbe condizione essenziale per l'effettiva fruibilità del percorso. L'adozione di sistemi di ricarica rapida, capaci di ripristinare il 50% della capacità in circa un'ora, risulta particolarmente raccomandabile per rendere sostenibile l'esperienza turistica anche nei tratti più impegnativi.

A fini di pianificazione, il percorso è stato scomposto in cinque segmenti omogenei per pendenza e contesto, attribuendo un fabbisogno energetico stimato (Wh/km) crescente al crescere della pendenza. Per l'andata, il fabbisogno complessivo stimato è di 380 Wh, cui si aggiunge una riserva tecnica del 20%, per un totale consigliato di circa 456 Wh; in assenza di ricariche intermedie, un rientro senza sosta richiederebbe una capacità complessiva di circa 912 Wh, il che rende opportuna la ricarica intermedia in almeno uno dei punti segnalati (Roxy Bar, Sorsi e Morsi, o presidio mobile). Valori suscettibili di affinamento tramite rilievi in sito e profili GIS.

I dati tecnico-infrastrutturali relativi alla configurazione del percorso assumono, tuttavia, una rilevanza che trascende il piano meramente descrittivo, incidendo direttamente sulla qualificazione giuridica della prestazione e sui criteri di valutazione dell'adempimento.

In particolare, elementi quali la pendenza media del tracciato, la distribuzione delle stazioni di ricarica e l'autonomia dei mezzi impiegati non costituiscono semplici variabili tecniche, ma concorrono a definire il contenuto concreto dell'obbligazione assunta dagli operatori della filiera. In tale prospettiva, la prestazione non può ritenersi esattamente adempiuta ove, pur in presenza della messa a disposizione del servizio, questo risulti inidoneo a consentire la fruizione effettiva del percorso nelle condizioni date

Ne deriva che la valutazione dell'adempimento deve essere condotta tenendo conto dell'interazione tra i diversi elementi del sistema, verificando se l'assetto complessivo sia idoneo a realizzare l'utilità turistica sostenibile che costituisce la causa concreta dell'operazione. In tal senso, una errata calibrazione tra caratteristiche del tracciato e prestazioni offerte - ad esempio, una autonomia dei mezzi non adeguata alle pendenze o una insufficiente distribuzione dei punti di ricarica - può tradursi in una disfunzione rilevante ai fini della responsabilità contrattuale.

In questa prospettiva, il dato tecnico si trasforma in parametro giuridico, contribuendo a definire sia il contenuto della prestazione, sia i criteri di imputazione dell'inadempimento. La sostenibilità del sistema, intesa come equilibrio tra fattori ambientali, infrastrutturali e organizzativi, diviene così elemento essenziale della valutazione della conformità della prestazione, incidendo sulla delimitazione stessa dell'area dell'adempimento.

Tuttavia, l'adozione di tale soluzione tecnica non si esaurisce in una scelta organizzativa, ma incide direttamente sulla struttura

dell'operazione economica, determinando l'emersione di specifici obblighi in capo ai soggetti coinvolti. La pendenza media del tracciato, infatti, costituisce un parametro rilevante ai fini della determinazione delle caratteristiche tecniche dei mezzi impiegati - in termini di capacità della batteria, autonomia residua e potenza del motore - nonché della localizzazione delle stazioni di ricarica, che devono essere distribuite lungo il percorso in modo da evitare interruzioni del servizio e garantire la continuità dell'esperienza.

In tale prospettiva, la configurazione tecnico-infrastrutturale del percorso impone la predisposizione di un sistema di servizi coordinati, nel quale il noleggio delle e-bike, la gestione delle stazioni di ricarica, la manutenzione dei mezzi e il monitoraggio del tracciato risultano strettamente interdipendenti. Ne deriva che l'organizzazione del servizio non può essere affidata a interventi isolati, ma richiede la costruzione di un assetto negoziale articolato, nel quale ciascun soggetto assume obblighi specifici, funzionalmente orientati alla realizzazione dell'esperienza complessiva.

In questo contesto, i contratti relativi alla gestione delle e-bike devono essere strutturati tenendo conto delle caratteristiche del percorso, prevedendo, ad esempio, obblighi di manutenzione rafforzata, calibrati sulla sollecitazione meccanica derivante dalle pendenze, nonché la disponibilità di mezzi sostitutivi in caso di guasto. Analogamente, i rapporti relativi alla gestione delle infrastrutture di ricarica devono garantire la continuità del servizio, imponendo tempi di intervento ridotti e sistemi di controllo dell'efficienza delle stazioni.

Tali esigenze trovano espressione in clausole contrattuali che, pur inserendosi nello schema tipico dei contratti di servizio, assumono una specifica conformazione in ragione della causa concreta dell'operazione. Si pensi, ad esempio, a previsioni che subordinano la conformità della prestazione non soltanto alla consegna del mezzo, ma alla sua effettiva idoneità a percorrere il tracciato nelle condizioni date, ovvero a clausole che impongono la predisposizione di punti di assistenza lungo il percorso, in funzione della distanza tra le stazioni di ricarica e delle condizioni altimetriche.

La rilevanza dei dati tecnici emerge con particolare evidenza anche sotto il profilo della sicurezza. La combinazione tra pendenze, condizioni del fondo e flussi turistici impone, infatti, l'adozione di misure di prevenzione e controllo che si traducono in obblighi giuridici specifici, quali la manutenzione periodica del tracciato, la predisposizione di adeguata segnaletica e la definizione di protocolli di intervento in caso di emergenza. In tale ambito, la responsabilità non può essere circoscritta al singolo operatore, ma deve essere valutata alla luce del contributo di ciascun soggetto alla sicurezza complessiva dell'esperienza.

Un ulteriore profilo di rilievo è rappresentato dalla gestione dei flussi turistici, che, in presenza di un tracciato con caratteristiche morfologiche definite, deve essere calibrata in funzione della capacità di carico del sistema. La previsione di un numero limitato di mezzi disponibili, la distribuzione delle partenze in fasce orarie e l'eventuale introduzione di sistemi di prenotazione costituiscono elementi che incidono direttamente sulla configurazione dei rapporti contrattuali,

imponendo obblighi di coordinamento e di informazione tra i soggetti della filiera

In tale contesto, il difetto di organizzazione del servizio - ad esempio, una errata distribuzione delle stazioni di ricarica o una sottostima della capacità delle batterie rispetto alla pendenza del tracciato - può tradursi in una disfunzione dell'intera operazione economica, incidendo sull'utilità complessiva dell'esperienza turistica. Analogamente, l'eventuale mancata corrispondenza tra le caratteristiche tecniche dichiarate e quelle effettive del servizio può determinare un difetto di conformità, rilevante ai fini della responsabilità contrattuale.

Il caso della Grotta del Lauro evidenzia, dunque, come i dati empirici relativi alla configurazione del percorso non costituiscano elementi meramente descrittivi, ma assumano un ruolo determinante nella definizione della prestazione dovuta e nella valutazione dell'adempimento. In tale prospettiva, la sostenibilità ambientale e l'efficienza tecnica del sistema si intrecciano, contribuendo a delineare una causa concreta nella quale la qualità dell'esperienza turistica è strettamente dipendente dall'equilibrio tra fattori naturali, infrastrutturali e organizzativi.

Ne deriva che la corretta configurazione dei rapporti contrattuali non può prescindere da una attenta considerazione dei dati tecnici, i quali, lungi dall'essere estranei al diritto, ne costituiscono un elemento essenziale, incidendo sul contenuto delle obbligazioni e sui criteri di imputazione della responsabilità. In tal senso, il percorso verso la Grotta del Lauro si configura come un esempio paradigmatico di integrazione tra dimensione tecnica e dimensione giuridica, nel quale il contratto si

pone come strumento di traduzione normativa delle esigenze operative del sistema e di garanzia dell'effettività degli obiettivi di sostenibilità.

6. Dalla destinazione turistica alla piattaforma negoziale: un modello di governance sostenibile per l'Area Interna Nebrodi

L'elaborazione svolta nei paragrafi precedenti consente di compiere un passaggio conclusivo: la sostenibilità turistica, per divenire effettiva, non può restare affidata alla sola qualità delle singole prestazioni, né alla generica adesione degli operatori a formule promozionali di responsabilità ambientale. Essa richiede, soprattutto nei territori fragili, policentrici e caratterizzati da una forte frammentazione istituzionale ed economica, una struttura stabile di coordinamento, capace di tradurre il valore ambientale e territoriale in regole organizzative, criteri di accesso all'offerta, standard qualitativi, obblighi di cooperazione e strumenti di controllo.

L'Area Interna Nebrodi rappresenta, sotto questo profilo, un laboratorio particolarmente significativo. La sua forza turistica non risiede in un'unica attrazione dominante, né in un modello di fruizione concentrato, bensì nella combinazione di risorse naturali, paesaggi montani, borghi, produzioni agroalimentari, cammini, mobilità lenta, identità locali e patrimonio culturale diffuso. Tale struttura rende insufficiente un modello di promozione meramente pubblicitaria della destinazione, poiché il problema principale non è soltanto rendere conoscibile il territorio, ma renderlo accessibile, coordinato, riconoscibile e contrattualmente affidabile.

In questa prospettiva, la Destination Management Organization non deve essere intesa come un mero soggetto incaricato della comunicazione del brand territoriale, ma come una piattaforma di governance della destinazione. Il passaggio dal luogo alla destinazione implica, infatti, la costruzione di un'identità riconoscibile, fondata sulla geografia fisica, economica e sociale del territorio, sulla sua memoria, sulle sue produzioni, sulle sue comunità e sulla reputazione che esso è in grado di generare nel mercato turistico. La destinazione non è un dato naturale, ma il risultato di un processo organizzativo, narrativo e giuridico, nel quale l'identità territoriale viene selezionata, coordinata e resa fruibile secondo criteri di qualità e sostenibilità.

La letteratura più recente sul destination management conferma questa impostazione. I luoghi, per divenire destinazioni, devono definire e comunicare la propria identità, costruita attraverso geografia, storia, cultura e vita quotidiana della comunità locale; inoltre, le destinazioni possono svilupparsi secondo processi dall'alto o dal basso, assumendo forma corporate o community-based, e le DMO svolgono un ruolo centrale nel coordinamento delle attività di gestione e marketing turistico. Il dato decisivo, oggi, non è soltanto attrarre visitatori, ma preservare identità, essenza e sostenibilità dei luoghi²⁰⁰.

Il modello più coerente con le caratteristiche dei Nebrodi appare, dunque, quello della destinazione comunitaria, non quello della

²⁰⁰ S. LANDI, R. MAZZÀ, *Territori, luoghi, destinazioni: identità, anima e forma*, in *Economia della Cultura*, numero speciale, 2026, p. 119 ss., ove si evidenzia che i luoghi, per divenire destinazioni, devono definire e comunicare la propria identità, costruita attraverso geografia, storia, cultura e vita quotidiana della comunità locale, e che le DMO svolgono un ruolo centrale nel coordinamento delle attività di gestione e marketing turistico, in una prospettiva non limitata all'attrazione dei visitatori, ma estesa alla protezione dell'identità e dell'essenza dei luoghi.

destinazione puramente corporate. Nelle destinazioni community-based, l'offerta turistica è frammentata tra una pluralità di operatori indipendenti, enti pubblici, associazioni locali, imprese ricettive, guide, produttori, soggetti culturali e comunità residenti. Nessuno di essi, isolatamente considerato, è in grado di governare l'intera esperienza turistica; tutti, tuttavia, concorrono alla costruzione dell'utilità complessiva percepita dal visitatore. Da ciò discende la necessità di una governance di rete, idonea a comporre interessi eterogenei e a trasformare la molteplicità degli attori locali in un'offerta unitaria, riconoscibile e sostenibile.

La cornice normativa regionale siciliana offre un fondamento significativo a tale ricostruzione. La l.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10 attribuisce al turismo un ruolo primario e centrale per lo sviluppo sostenibile economico e occupazionale del territorio e per la crescita sociale e culturale della Sicilia; gli artt. 6 e 7 disciplinano i distretti turistici come contesti omogenei o integrati, anche appartenenti a più province, caratterizzati da offerte qualificate di attrazioni turistiche, beni culturali e ambientali, prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale²⁰¹. Le Linee guida regionali sulle DMO e sui distretti turistici, adottate nell'ambito del processo di aggregazione promosso dalla Regione Siciliana, confermano poi il passaggio dal

²⁰¹ L.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, *Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia e norme finanziarie urgenti*, art. 1, nonché artt. 6-7 sui distretti turistici; l'art. 6 definisce i distretti turistici come contesti omogenei o integrati, anche appartenenti a più province, caratterizzati da offerte qualificate di attrazioni turistiche, beni culturali e ambientali, prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale.

semplice distretto al modello di destination management, volto a razionalizzare ruoli, azioni e strategie degli attori del territorio²⁰².

Tuttavia, proprio l'esperienza dei distretti turistici siciliani mostra i limiti di modelli meramente aggregativi, quando non siano sorretti da una governance effettiva, da un management professionale, da strumenti di monitoraggio, da una chiara distinzione tra indirizzo territoriale e attività commerciale e da regole comuni di qualità dell'offerta. Per tale ragione, l'attuale fase evolutiva non può limitarsi alla riproposizione del distretto turistico come contenitore formale, ma deve orientarsi verso una DMO capace di svolgere una funzione di regia, qualificazione, selezione e controllo dell'offerta territoriale.

Il modello giuridico più adeguato sembra essere quello della fondazione di partecipazione, affiancata da un accordo o contratto di rete tra operatori economici. La fondazione di partecipazione consente di mantenere una finalità non lucrativa e una regia istituzionale sul patrimonio territoriale, garantendo al tempo stesso l'apertura alla partecipazione di soggetti privati, associazioni, GAL, imprese ricettive, guide, produttori locali e altri attori della filiera. Essa appare particolarmente idonea ai territori montani e frammentati, nei quali la debolezza dimensionale dei singoli operatori richiede uno strumento stabile di coordinamento e rappresentanza²⁰³.

²⁰² Regione Siciliana, Assessorato del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, *Destination Management Organization. Linee guida. Processo di aggregazione. Allegato n. 1 – Distretti turistici*, ove la Regione Siciliana collega la costruzione delle DMO alla l.r. n. 10/2005 e alla razionalizzazione del modello dei distretti turistici.

²⁰³ Sul fondamento programmatico della governance turistica sostenibile, v. *Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile*, 27-28 aprile 1995, principi 1-5, ove si afferma che lo sviluppo del turismo deve fondarsi sulla sostenibilità ecologica di

Tale scelta non comporta la creazione di un nuovo tipo contrattuale, ma la combinazione di più strumenti giuridici coordinati da una medesima funzione. Fondazione di partecipazione, accordo di partenariato, contratto di rete, disciplinare di marchio territoriale, convenzioni con operatori, protocolli di sostenibilità e regolamenti interni possono essere letti come frammenti di un'unica operazione di governance, finalizzata alla valorizzazione ordinata del territorio. La DMO, dunque, non è il contratto, ma il luogo organizzativo nel quale una pluralità di contratti e atti di autonomia viene orientata verso una causa territoriale comune.

Questa impostazione consente di evitare due equivoci. Il primo consisterebbe nel ridurre la DMO a soggetto pubblicistico di programmazione turistica, come se la valorizzazione del territorio potesse essere affidata esclusivamente all'indirizzo amministrativo. Il secondo consisterebbe, all'opposto, nel trasformarla in un operatore commerciale assimilabile a un tour operator o a una Destination Management Company. In entrambi i casi si perderebbe la specificità della DMO, che non consiste né nella pura regolazione pubblica, né nella vendita diretta del prodotto turistico, bensì nella costruzione di un sistema di relazioni organizzate tra attori territoriali.

La distinzione tra DMO e DMC assume, pertanto, valore giuridico essenziale. La DMO definisce standard, marchio, identità, criteri di sostenibilità, protocolli di qualità, raccolta dati, monitoraggio dei flussi

lungo periodo, sulla convenienza economica e sull'equità sociale verso le comunità locali, richiedendo gestione globale delle risorse, integrazione tra ambiente naturale, culturale e umano, partecipazione degli attori coinvolti e strumenti adeguati di cooperazione e gestione integrata.

e coordinamento istituzionale; la DMC, eventualmente costituita mediante rete di imprese o altro veicolo commerciale, può occuparsi della vendita di pacchetti, esperienze e servizi integrati. La separazione tra i due livelli consente di preservare la neutralità istituzionale della DMO, di evitare distorsioni concorrenziali e di circoscrivere correttamente le responsabilità verso il turista-consumatore²⁰⁴.

In questo senso, il modello DMO assume una funzione conformativa dell'autonomia privata, coerente con la tesi generale della ricerca. La sostenibilità non viene imposta agli operatori come vincolo esterno e indifferenziato, ma viene tradotta in condizioni di partecipazione alla rete, criteri di utilizzo del marchio, obblighi informativi, standard minimi di qualità, impegni di cooperazione e regole di monitoraggio. L'adesione alla DMO o alla rete territoriale non comporta, dunque, soltanto l'accesso a un circuito promozionale, ma l'assunzione di obblighi organizzativi e comportamentali funzionali alla tutela dell'identità territoriale e delle risorse ambientali.

Il disciplinare di sostenibilità rappresenta il fulcro di tale costruzione. Esso può stabilire i requisiti per l'utilizzo del marchio territoriale, le condizioni di accesso degli operatori, gli standard ambientali minimi, gli obblighi di trasparenza verso il turista, le regole sull'impiego di prodotti locali, le modalità di gestione della mobilità dolce, i criteri di riduzione dell'impatto ambientale, le procedure di raccolta dei dati e i meccanismi di controllo. Dal punto di vista civilistico, il disciplinare

²⁰⁴ Sulla distinzione funzionale tra governance territoriale e commercializzazione, v. il documento operativo *Modello Governance Turistica*, secondo cui il modello della fondazione consente di mantenere la natura non profit della DMO e di demandare l'attività di commercializzazione a un contratto di rete con soggettività giuridica tra imprese locali, quale eventuale DMC separata.

non è una semplice dichiarazione programmatica, ma un regolamento negoziale di secondo grado, destinato a integrare i rapporti tra DMO, operatori aderenti e, indirettamente, fruitori dell'offerta turistica.

Il marchio territoriale, a sua volta, non svolge una funzione meramente comunicativa. Esso costituisce il segno esterno di un'appartenenza regolata e controllata. L'operatore che utilizza il marchio non comunica soltanto la propria localizzazione geografica, ma dichiara di aderire a un sistema di standard e responsabilità. Ne deriva che l'uso improprio del marchio, l'inosservanza del disciplinare o la comunicazione non veritiera delle qualità sostenibili dell'offerta possono assumere rilievo tanto nei rapporti interni alla rete quanto nei confronti del viaggiatore, ove abbiano inciso sull'affidamento e sulla scelta del turista.

La DMO può così essere letta come una infrastruttura contrattuale della destinazione. Essa non sostituisce i singoli contratti turistici, ma ne condiziona il contesto organizzativo; non assume necessariamente la qualità di organizzatore del pacchetto, ma definisce il quadro entro il quale gli operatori costruiscono e offrono esperienze coerenti; non impone dall'alto una funzione pubblicistica, ma consente all'autonomia privata di orientarsi verso una finalità territoriale condivisa. In questa prospettiva, la destinazione turistica non è soltanto un mercato, ma un sistema relazionale regolato.

Il modello appare particolarmente coerente con le caratteristiche dell'Area Interna Nebrodi. Il territorio è composto da una pluralità di comuni, borghi, risorse ambientali, produzioni agroalimentari, sentieri, cammini, strutture ricettive diffuse e micro-operatori, difficilmente coordinabili attraverso strumenti societari puramente lucrativi. La

fondazione di partecipazione, affiancata da una rete di imprese, consente invece di distinguere il piano dell'interesse territoriale generale da quello dell'attività economica degli operatori, garantendo al tempo stesso partecipazione, stabilità, controllo e capacità operativa. Il modello operativo già delineato per l'Area Interna Nebrodi valorizza, infatti, una struttura aperta, con soci fondatori pubblici, partecipanti istituzionali e partecipanti sostenitori privati, nonché organi distinti di indirizzo, gestione tecnica e controllo²⁰⁵.

Questa architettura consente anche di governare il rischio di frammentazione dell'offerta. Nei territori interni, il problema non è soltanto attrarre flussi turistici, ma trasformare risorse disperse in un'esperienza riconoscibile e affidabile. La governance territoriale deve quindi operare in una duplice direzione: da un lato, promuovere il territorio verso l'esterno; dall'altro, ordinare il territorio verso l'interno, creando connessioni tra comuni, strutture ricettive, servizi di mobilità, operatori culturali, produzioni tipiche e comunità residenti.

La DMO Nebrodi dovrebbe, pertanto, assumere il compito di costruire itinerari tematici, cammini, percorsi in e-bike, reti di ospitalità diffusa, esperienze enogastronomiche e servizi di accompagnamento, secondo una logica di capacità di carico e di redistribuzione dei flussi. In tale prospettiva, la mobilità sostenibile non rappresenta un servizio accessorio, ma uno degli elementi strutturali della destinazione, poiché

²⁰⁵ Sul modello di fondazione di partecipazione per l'Area Interna Nebrodi, v. *Modello Governance Turistica*, ove si propone una struttura aperta con enti locali, Ente Parco, associazioni di categoria, GAL e operatori privati, articolata in Consiglio di indirizzo, Comitato di gestione, Destination Manager e organo di revisione.

consente di collegare borghi, aree naturalistiche, luoghi culturali e imprese locali senza riprodurre modelli di turismo ad alto impatto.

La l.r. Sicilia 25 febbraio 2025, n. 6, pur non disciplinando direttamente le DMO, rafforza il bisogno di tale architettura, poiché interviene sulla classificazione e regolazione delle strutture turistico-ricettive, definendo l'attività turistico-ricettiva come offerta al pubblico di ospitalità, dietro corrispettivo, di alloggio ed eventuali servizi accessori e connessi, e distinguendo le diverse tipologie di strutture ricettive. Essa rileva, dunque, quale cornice di qualità, trasparenza e conformità dell'offerta regionale, non quale fonte diretta della governance di destinazione²⁰⁶.

Il risultato è un modello nel quale la sostenibilità diviene giuridicamente amministrabile mediante strumenti privatistici. Non si tratta di attribuire alla DMO un potere autoritativo, ma di costruire un sistema di adesione regolata: chi partecipa alla destinazione accetta regole comuni, beneficia del marchio, accede alla promozione coordinata e assume obblighi verso la rete e verso i fruitori finali. La governance territoriale si traduce, così, in una sequenza di atti di autonomia: statuto, regolamento, disciplinare, convenzione, contratto di rete, clausole di sostenibilità, protocolli informativi e sistemi di controllo.

In conclusione, la DMO Nebrodi può essere qualificata come piattaforma negoziale di sostenibilità territoriale. Essa non crea un

²⁰⁶ L.r. Sicilia 25 febbraio 2025, n. 6, *Disciplina delle strutture turistico-ricettive*, pubblicata nella G.U.R.S. n. 11 del 28 febbraio 2025; la normativa definisce l'attività turistico-ricettiva come offerta al pubblico di ospitalità, dietro corrispettivo, di alloggio ed eventuali servizi accessori e connessi, e distingue le tipologie di strutture turistico-ricettive.

nuovo tipo contrattuale, ma organizza una pluralità di rapporti attorno a una causa comune: la valorizzazione sostenibile dell'Area Interna Nebrodi. Tale costruzione consente di chiudere il percorso della tesi in modo coerente: la sostenibilità, da principio conformativo dell'autonomia privata, diviene criterio di qualità del contratto turistico e, infine, regola organizzativa della destinazione. Il diritto privato mostra così la propria capacità di contribuire non solo alla disciplina dello scambio, ma alla costruzione di modelli cooperativi di sviluppo locale, nei quali mercato, territorio, ambiente e comunità trovano una forma giuridica condivisa²⁰⁷.

²⁰⁷ Il modello di governance qui proposto può essere ricostruito, in termini giuridico-organizzativi, come combinazione tra fondazione di partecipazione e accordo di rete pubblico-privato. La fondazione di partecipazione, quale DMO territoriale, avrebbe natura non lucrativa e finalità di valorizzazione, promozione e gestione sostenibile dell'Area Interna Nebrodi; vi potrebbero partecipare, in qualità di fondatori, i comuni dell'area, l'Ente Parco dei Nebrodi e gli eventuali enti pubblici territoriali coinvolti; in qualità di partecipanti istituzionali, GAL, Camere di commercio, Università, associazioni di categoria e soggetti culturali; in qualità di partecipanti sostenitori, strutture ricettive, imprese extralberghiere, guide ambientali ed escursionistiche, operatori della mobilità sostenibile, produttori agroalimentari, artigiani e consorzi locali. Lo statuto dovrebbe prevedere almeno: a) un Consiglio di indirizzo, a prevalente composizione pubblica o istituzionale, incaricato della programmazione strategica, dell'approvazione del bilancio, dell'adozione del disciplinare di sostenibilità e della definizione del piano annuale di destinazione; b) un Comitato di gestione, a composizione tecnico-operativa, con rappresentanza degli operatori privati, incaricato dell'attuazione dei programmi, del coordinamento dei servizi e del raccordo con la rete delle imprese; c) un Destination Manager, selezionato sulla base di competenze professionali e non di appartenenza politica, cui affidare la gestione tecnica della destinazione; d) un organo di revisione e controllo, con compiti contabili e di verifica della corretta utilizzazione delle risorse. Sul piano funzionale, la DMO dovrebbe essere distinta dalla DMC: la prima avrebbe compiti di governance, qualificazione, monitoraggio, promozione istituzionale, costruzione del marchio d'area, raccolta dati, elaborazione di standard e coordinamento pubblico-privato; la seconda, eventualmente costituita mediante contratto di rete con soggettività giuridica o altra forma aggregativa tra imprese abilitate, potrebbe svolgere attività di commercializzazione di pacchetti turistici e servizi integrati, nel rispetto della disciplina sui pacchetti turistici, della concorrenza e delle regole di responsabilità verso il viaggiatore. Il rapporto tra

La conclusione del terzo capitolo consente, allora, di precisare l'approdo complessivo della ricostruzione. Il modello Nebrodi non rappresenta una mera proposta amministrativa di promozione territoriale, né un semplice progetto economico di valorizzazione turistica, ma costituisce il punto nel quale le categorie civilistiche elaborate nei capitoli precedenti trovano una verifica applicativa. La sostenibilità, dapprima ricostruita come criterio conformativo

fondazione-DMO e rete/DMC dovrebbe essere regolato da una convenzione o protocollo operativo contenente: i criteri di utilizzo del marchio territoriale; gli standard minimi di sostenibilità ambientale e sociale; gli obblighi informativi verso il turista; i requisiti di accessibilità e qualità dei servizi; le regole di raccolta e condivisione dei dati sui flussi; i criteri di selezione degli operatori aderenti; i meccanismi di sospensione o esclusione in caso di violazione del disciplinare; le clausole di trasparenza nell'uso di fondi pubblici; il divieto per la DMO di svolgere direttamente attività di intermediazione o vendita di pacchetti, salvo tramite soggetti abilitati e separati. Tale modello trova un primo fondamento nella l.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, artt. 6 e 7, in materia di distretti turistici, che valorizza contesti territoriali omogenei o integrati caratterizzati da attrazioni turistiche, beni culturali e ambientali, prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale, e consente la promozione dei distretti da parte di enti pubblici, enti territoriali e soggetti privati; nelle Linee guida DMO della Regione Siciliana, adottate nel quadro del processo di aggregazione dei distretti turistici; nonché, indirettamente, nella l.r. Sicilia 25 febbraio 2025, n. 6, sulla disciplina delle strutture turistico-ricettive, rilevante ai fini della qualità e della regolazione dell'offerta ricettiva. In dottrina e nella letteratura specialistica sul destination management, il modello è coerente con la lettura della destinazione come luogo dotato di identità, reputazione, marca e governance, nonché con la distinzione tra destinazioni corporate e destinazioni community-based, nelle quali la funzione della DMO è quella di coordinare una pluralità di attori locali, preservando l'identità del luogo e orientando lo sviluppo turistico in senso sostenibile. Cfr. l.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, artt. 6-7; Regione Siciliana, Assessorato del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, *Destination Management Organization. Linee guida. Processo di aggregazione. Allegato n. 1 – Distretti turistici*; l.r. Sicilia 25 febbraio 2025, n. 6, *Disciplina delle strutture turistico-ricettive*; S. LANDI, R. MAZZÀ, *Territori, luoghi, destinazioni: identità, anima e forma*, in *Economia della Cultura*, numero speciale, 2026; nonché lo schema operativo di Fondazione di partecipazione "Nebrodi Destination DMO", che distingue soci fondatori, partecipanti istituzionali e partecipanti sostenitori, Consiglio di indirizzo, Comitato di gestione, Destination Manager e fondo di gestione.

dell'autonomia privata e poi sperimentata nel contratto turistico quale elemento della causa concreta, assume qui una funzione ulteriore: diviene criterio di organizzazione della destinazione e regola di coordinamento di una pluralità di rapporti negoziali. In tale passaggio, il contratto non perde la propria natura privatistica, ma acquista una dimensione più ampia, perché concorre a ordinare una filiera nella quale l'interesse del singolo viaggiatore, l'interesse economico degli operatori e l'interesse collettivo alla tutela del territorio devono essere composti entro un medesimo assetto funzionale²⁰⁸.

La DMO Nebrodi, così intesa, non deve essere elevata a nuovo tipo contrattuale, né deve essere confusa con l'organizzatore del pacchetto turistico o con la Destination Management Company incaricata della commercializzazione dei servizi. Il suo rilievo giuridico risiede, piuttosto, nella funzione di infrastruttura contrattuale della destinazione. Essa fornisce il contesto entro il quale statuti, regolamenti, disciplinari di sostenibilità, marchi territoriali, convenzioni, contratti di rete, protocolli informativi e sistemi di controllo acquistano coerenza unitaria. La destinazione non è, quindi, soltanto il risultato di una strategia di marketing, ma il prodotto di una sequenza coordinata di atti di autonomia privata e pubblico-privata,

²⁰⁸ Sulla sostenibilità come criterio di conformazione dell'autonomia privata e come parametro di lettura costituzionale del contratto, cfr. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.; M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e "contratto ecologico": un altro modo di soddisfare i bisogni*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 287 ss.; G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, p. 17 ss.; F. RIMOLI, *Sostenibilità e autonomia privata*, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, p. 301 ss.

orientati alla costruzione di una reputazione territoriale verificabile e alla protezione delle risorse che rendono possibile l'esperienza turistica²⁰⁹.

Tale ricostruzione consente di superare la tradizionale frammentazione dei rapporti turistici. Nei sistemi territoriali complessi, infatti, il viaggiatore non entra in contatto con un solo prestatore, ma con una rete di soggetti: struttura ricettiva, gestore della mobilità, guida, produttore locale, amministrazione comunale, ente parco, manutentore dell'infrastruttura, piattaforma informativa, eventuale organizzatore del pacchetto. Ciascuno di tali soggetti realizza una porzione dell'utilità complessiva; nessuno, isolatamente considerato, esaurisce la funzione dell'operazione. La DMO, in questa prospettiva, non sostituisce i singoli contratti, ma ne rende leggibile il collegamento, stabilendo il quadro di cooperazione entro cui le prestazioni particolari possono convergere verso una causa territoriale comune²¹⁰.

²⁰⁹ Sul destination management quale processo di costruzione, coordinamento e governo della destinazione, v. U. MARTINI, *Management dei sistemi territoriali. Gestione e marketing delle destinazioni turistiche*, Torino, Giappichelli, 2005; ID., *Management e marketing delle destinazioni turistiche territoriali. Metodi, approcci e strumenti*, Milano, McGraw-Hill Education, 2017; H. PECHLANER, E. INNERHOFER, J. PHILIPP (a cura di), *From Overtourism to Sustainability Governance. A New Tourism Era*, London-New York, Routledge, 2024; M. VOLGGER, H. PECHLANER, *The practice of destination governance: A comparative analysis of key dimensions and underlying concepts*, in *Journal of Tourism, Heritage & Services Marketing*, 2017, n. 3, p. 18 ss.

²¹⁰ Per la lettura della destinazione come rete di relazioni tra stakeholder e come sistema complesso, cfr. R. BAGGIO, N. SCOTT, C. COOPER, *Network science: a review focused on tourism*, in *Annals of Tourism Research*, 2010, vol. 37, n. 3, p. 802 ss.; U. MARTINI, *Destination management e governo del territorio*, in M. FRANCH (a cura di), *Marketing delle destinazioni turistiche*, Milano, McGraw-Hill, 2010, p. 45 ss.; H. PECHLANER, M. VOLGGER, *Towards a comprehensive view of tourism governance: Relationships between the corporate governance of tourism service firms and territorial governance*, in *International Journal of Globalisation and Small Business*, 2012, vol. 4, n. 3-4, p. 338 ss.

Ne discende una conseguenza centrale sul piano civilistico. La sostenibilità territoriale non resta affidata alla mera spontaneità degli operatori, ma viene resa giuridicamente amministrabile attraverso clausole e regolamenti. Il disciplinare di sostenibilità, il marchio d'area, le condizioni di adesione alla rete, i criteri di selezione dei partner, gli obblighi di informazione ambientale, gli standard di manutenzione dei percorsi, i protocolli di sicurezza e i sistemi di monitoraggio dei flussi costituiscono strumenti attraverso i quali il principio si traduce in contenuto negoziale. In tal modo, il valore ambientale non opera come limite esterno e indeterminato, ma come parametro interno dell'organizzazione: esso seleziona le condotte richieste, definisce le aspettative tutelate, delimita l'area dell'adempimento e rende controllabile la promessa di sostenibilità²¹¹.

In questa prospettiva, assume rilievo anche la tutela dell'affidamento del turista-consumatore. Quando la destinazione si presenta come sostenibile, lenta, integrata, accessibile e radicata nelle comunità locali, tale qualificazione non può essere trattata come semplice linguaggio promozionale. Essa concorre alla costruzione dell'offerta e può incidere sulla decisione di viaggio, sulla scelta della struttura, sull'acquisto del pacchetto o sull'adesione all'itinerario. La mancata corrispondenza tra qualità ambientali dichiarate e assetto effettivo della filiera può quindi rilevare come inesattezza informativa, difetto di conformità della

²¹¹ Per la cornice normativa e programmatica, v. Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, 24 giugno 2021, art. 29, sulle strategie territoriali; l.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, artt. 1, 6 e 7; Regione Siciliana, Assessorato del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, Destination Management Organization. Linee guida. Processo di aggregazione. Allegato n. 1 – Distretti turistici; Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile, 27-28 aprile 1995, principi 1-5; l.r. Sicilia 25 febbraio 2025, n. 6, Disciplina delle strutture turistico-ricettive.

prestazione, violazione degli obblighi di correttezza e, nei casi più gravi, alterazione della causa concreta dell'operazione turistica²¹².

Il modello così delineato incide, inoltre, sul regime della responsabilità. La distinzione tra DMO, DMC, organizzatore, venditore e singoli prestatori consente di evitare indebite sovrapposizioni soggettive, ma non autorizza a disperdere la responsabilità nella complessità della rete. Ciascun soggetto risponde nei limiti delle funzioni assunte e degli obblighi accettati; tuttavia, il soggetto che esercita funzioni di coordinamento, definizione degli standard, gestione del marchio o controllo dell'adesione alla rete può essere chiamato a rispondere non dell'esecuzione di ogni singola prestazione, ma del difetto di organizzazione, vigilanza o controllo rispetto agli impegni che egli stesso ha assunto. La responsabilità si atteggia, così, come responsabilità funzionale: non deriva da una generica posizione di garanzia sul territorio, ma dalla concreta assunzione di compiti di coordinamento e qualificazione dell'offerta²¹³.

²¹² Sul rapporto tra sostenibilità, informazione del consumatore e contrasto alle comunicazioni ambientali fuorvianti, v. Direttiva (UE) 2024/825 del Parlamento europeo e del Consiglio, 28 febbraio 2024, che modifica le direttive 2005/29/CE e 2011/83/UE per quanto riguarda la responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela contro le pratiche sleali e dell'informazione; G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, in *Europa e diritto privato*, 2021, n. 4, p. 901 ss.; D. IMBRUGLIA, *Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori*, in *Persona e Mercato*, 2021, n. 3, p. 495 ss.

²¹³ Sulla responsabilità dell'organizzatore e del venditore nel contratto di pacchetto turistico, anche in rapporto alla funzione complessiva dell'operazione di viaggio, v. Direttiva (UE) 2015/2302; d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, artt. 42-46; V. FRANCESCHELLI, F. MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, Torino, Giappichelli, 2022, spec. cap. XIII; M.F. COCUCCHIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023, spec. cap. III; G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva*

Da questo punto di vista, il case study della Grotta del Lauro assume valore paradigmatico. L'itinerario in e-bike non dimostra soltanto la praticabilità di una forma di mobilità dolce, ma rende visibile il modo in cui il dato tecnico diviene elemento giuridico dell'operazione. Autonomia delle batterie, pendenza del tracciato, collocazione dei punti di ricarica, manutenzione del percorso, assistenza tecnica, segnaletica, informazione preventiva, gestione dei flussi e capacità di carico non sono profili estranei al diritto: essi contribuiscono a definire la qualità dovuta della prestazione e il livello di affidabilità dell'esperienza. La sostenibilità, quindi, non si misura soltanto nella riduzione dell'impatto ambientale, ma nella capacità dell'organizzazione di rendere sicura, accessibile, controllabile e realmente fruibile l'esperienza promessa²¹⁴. Il rimedio, in tale contesto, deve essere coerente con la funzione dell'operazione. Non sempre la risposta più adeguata è quella demolitoria o meramente risarcitoria. Nei modelli di filiera sostenibile assumono particolare importanza i rimedi conformativi: obblighi di adeguamento, sostituzione del servizio, ripristino dell'informazione corretta, sospensione o revoca del marchio territoriale, esclusione dell'operatore inadempiente dalla rete, revisione degli standard, attivazione di servizi alternativi e misure di manutenzione dell'utilità

2015/2302/UE, in Osservatorio del diritto civile e commerciale, 2018, n. 1, p. 147 ss.

²¹⁴ Sul rilievo dell'operazione economica e del collegamento tra rapporti negoziali ai fini della qualificazione della causa e della responsabilità, v. A. D'ANGELO, Contratto e operazione economica, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.; M. BIANCA, Diritto civile, 3, Il contratto, 2^a ed., Milano, Giuffrè, 2000, p. 452 ss.; V. ROPPO, Il contratto, 2^a ed., Milano, Giuffrè, 2011, p. 367 ss.; R. SACCO, G. DE NOVA, Il contratto, in R. SACCO (diretto da), Trattato di diritto civile, Torino, UTET, 2004, p. 383 ss.

programmata. La funzione del rimedio non è soltanto compensare ex post il pregiudizio, ma preservare, ove possibile, la continuità dell'esperienza e la credibilità dell'intera destinazione²¹⁵.

L'approdo finale del capitolo può dunque essere formulato in termini unitari. Il contratto turistico eco-sostenibile, inserito in una piattaforma territoriale come la DMO Nebrodi, mostra che la sostenibilità non è un attributo esterno del prodotto turistico, ma un criterio di costruzione dell'operazione economica. Essa conforma la causa, orienta il contenuto delle obbligazioni, incide sull'informazione, struttura la responsabilità e condiziona la scelta dei rimedi. In questa prospettiva, il diritto privato non si sostituisce alla pianificazione pubblica, ma ne rende operativi alcuni obiettivi attraverso strumenti propri: autonomia, cooperazione, buona fede, clausole, standard, responsabilità e rimedi. La parabola del terzo capitolo consente, perciò, di chiudere il percorso della tesi secondo una linea coerente. Nel primo capitolo la sostenibilità è stata assunta come principio conformativo dell'autonomia privata; nel secondo essa è stata verificata nella struttura del contratto turistico, nella causa concreta e nella responsabilità dell'organizzatore; nel terzo essa diviene criterio di governance della destinazione e regola organizzativa della filiera territoriale. Ne emerge un modello nel quale il contratto non è soltanto strumento di scambio, ma forma giuridica della cooperazione sostenibile. Proprio in tale capacità di collegare

²¹⁵ Sul nesso tra funzione del contratto, rimedi e conservazione dell'utilità negoziale, cfr. G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, p. 38 ss.; ID., *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, p. 17 ss.; P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, cit., p. 365 ss.; V. ROPPO, *Il contratto*, cit., p. 896 ss.

mercato, territorio, ambiente e comunità risiede la possibile modernità del diritto privato: non un diritto privato chiamato a governare da solo la transizione ecologica, ma un diritto privato capace di rendere giuridicamente praticabili, controllabili e responsabili le promesse di sostenibilità.

CONCLUSIONI

L'indagine svolta consente di pervenire a un risultato ricostruttivo che, pur prendendo le mosse da un tema apparentemente settoriale, quale il contratto turistico sostenibile, finisce per investire alcune delle categorie centrali del diritto privato contemporaneo. Il percorso seguito ha mostrato, infatti, come la sostenibilità ambientale non rappresenti più soltanto un principio esterno al rapporto contrattuale, destinato a operare nella dimensione pubblicistica della programmazione, della pianificazione o della regolazione amministrativa, ma costituisca ormai un criterio capace di incidere sulla struttura stessa dell'autonomia privata, orientandone la funzione, conformandone il contenuto e contribuendo alla valutazione della meritevolezza degli interessi perseguiti.

Il dato più rilevante che emerge dalla ricerca è che il contratto, nell'ordinamento costituzionale contemporaneo, non può più essere concepito come luogo neutro di composizione di interessi esclusivamente patrimoniali. Esso continua certamente a essere strumento di autoregolazione, di scambio, di circolazione della ricchezza e di organizzazione dell'attività economica; tuttavia, tale funzione non può essere isolata dal sistema dei valori nel quale l'autonomia privata è chiamata a operare. La riforma degli artt. 9 e 41 Cost., il consolidamento del principio di sviluppo sostenibile nel diritto dell'Unione europea e la progressiva emersione della tutela ambientale quale parametro dell'agire economico impongono di riconoscere che la

libertà contrattuale non viene soppressa dalla sostenibilità, ma viene da essa qualificata.

La ricerca ha inteso evitare due opposte semplificazioni. Da un lato, è stata esclusa l'idea che la sostenibilità ambientale possa essere ridotta a mero valore etico, a criterio reputazionale o a formula di responsabilità sociale priva di effetti propriamente giuridici. Una simile impostazione finirebbe per sterilizzare la portata innovativa del principio, confinandolo nella dimensione della comunicazione d'impresa, del marketing o della volontaria adesione a standard non vincolanti. Dall'altro lato, è stata sottoposta a critica anche l'opposta tendenza a configurare la sostenibilità come limite esterno assoluto dell'autonomia negoziale, idoneo a determinare, in via generalizzata, la nullità del contratto non conforme a esigenze ambientali genericamente intese.

La soluzione proposta si colloca su un piano diverso. La sostenibilità ambientale opera ordinariamente come criterio interno di conformazione del rapporto contrattuale. Essa non interviene soltanto al momento patologico, quando occorre stabilire se il contratto sia nullo, inefficace o contrario all'ordine pubblico, ma già nella fase fisiologica della costruzione, interpretazione ed esecuzione del regolamento negoziale. La sua funzione più propria non è demolitoria, ma conformativa; non consiste nel negare validità al contratto, se non in ipotesi eccezionali, ma nel concorrere alla determinazione del significato giuridico dell'operazione economica. In questa prospettiva, il principio di sostenibilità diviene parametro di interpretazione, criterio di integrazione, misura della diligenza, indice della correttezza dell'adempimento e fattore di qualificazione della causa concreta.

Tale esito appare particolarmente significativo perché consente di ricondurre la sostenibilità entro categorie già note al diritto civile, evitando il rischio di costruzioni dogmatiche artificiali o eccessivamente assertive. La tesi non richiede la creazione di un nuovo tipo contrattuale, né postula l'esistenza di una categoria autonoma e autosufficiente di "contratto ecologico". Piuttosto, il contratto ecologico viene inteso come paradigma interpretativo, utile a descrivere quelle ipotesi nelle quali l'interesse ambientale penetra nella causa concreta del rapporto e incide sulla distribuzione degli obblighi, dei rischi e delle responsabilità. La sua utilità non risiede nella capacità di fondare una nuova tipologia negoziale, ma nella funzione di rendere visibile una trasformazione già in atto: l'ingresso della sostenibilità nella struttura funzionale del contratto.

La portata innovativa della ricerca si coglie, in particolare, nel tentativo di spostare il discorso sulla sostenibilità dal piano generale dei principi al piano tecnico della disciplina contrattuale. Il principio ambientale, infatti, rischia di rimanere un'affermazione di sistema se non viene tradotto in criteri operativi capaci di incidere sul contenuto delle obbligazioni e sui rimedi. In questa prospettiva, la sostenibilità assume rilievo non solo come valore costituzionale, ma come regola di organizzazione del rapporto: essa può incidere sugli obblighi informativi, sulle clausole di conformità ambientale, sulle modalità di selezione dei fornitori, sui criteri di esecuzione delle prestazioni, sui meccanismi di controllo della filiera, sulle forme di responsabilità e sui parametri di quantificazione del danno.

Il settore turistico ha offerto, in tale quadro, un terreno particolarmente fecondo di verifica. Il contratto turistico, soprattutto nella forma del pacchetto o dell'operazione organizzata, non è riducibile alla somma di singole prestazioni isolate. Esso realizza un programma unitario, nel quale trasporto, alloggio, servizi accessori, informazioni, sicurezza, assistenza, fruizione del territorio e aspettative personali del viaggiatore concorrono alla realizzazione di un'esperienza complessiva. La causa concreta non coincide, dunque, con l'esecuzione atomistica delle prestazioni promesse, ma con la realizzazione dell'esperienza turistica programmata.

Questa ricostruzione consente di attribuire un significato più preciso alla responsabilità dell'organizzatore. L'organizzatore non risponde soltanto perché è parte del contratto o perché ha assunto formalmente l'obbligo di fornire determinati servizi; egli risponde perché si pone come centro di imputazione dell'operazione economica complessiva. La sua responsabilità riflette la funzione di coordinamento, garanzia e organizzazione dell'esperienza turistica. Ne deriva che l'inadempimento non deve essere valutato soltanto come difformità della singola prestazione, ma come possibile compromissione dell'utilità complessiva che il contratto era destinato a realizzare.

La figura del danno da vacanza rovinata conferma tale impostazione. Essa mostra che l'interesse tutelato nel contratto turistico non è esclusivamente patrimoniale, ma coinvolge la dimensione personale, relazionale ed esistenziale del viaggiatore. Il tempo libero, il riposo, l'esperienza culturale, il contatto con il territorio e la fruizione dell'ambiente non costituiscono elementi meramente accessori, ma

componenti dell'utilità contrattuale. In tal senso, il danno da vacanza rovinata non rappresenta un'eccezione eccentrica al sistema della responsabilità contrattuale, bensì l'emersione di una più ampia trasformazione della tutela rimediale: il contratto non protegge soltanto l'interesse economico alla prestazione, ma anche l'interesse della persona alla realizzazione dell'esperienza promessa.

La sostenibilità ambientale arricchisce ulteriormente questa struttura. Quando il contratto turistico incorpora promesse ecologiche, standard ambientali, percorsi di mobilità dolce, formule di ospitalità diffusa o criteri di valorizzazione territoriale, tali elementi non possono essere trattati come semplici dichiarazioni promozionali. Essi contribuiscono a definire il contenuto dell'offerta, incidono sull'affidamento del viaggiatore e concorrono alla determinazione della causa concreta. Da ciò discende che la difformità tra quanto dichiarato e quanto effettivamente realizzato può assumere rilievo non solo sul piano della correttezza informativa, ma anche su quello dell'adempimento contrattuale e della responsabilità.

Particolarmente significativo, sotto questo profilo, è il tema del disallineamento informativo ambientale. La ricerca ha evidenziato come il greenwashing turistico non costituisca soltanto una pratica commerciale scorretta, ma possa incidere sulla struttura del rapporto contrattuale ogniqualvolta l'attributo ambientale sia stato determinante nella formazione dell'affidamento del viaggiatore e nella qualificazione dell'esperienza promessa. La sostenibilità, quando entra nel contratto, diviene criterio di conformità della prestazione. Ne consegue che l'inesattezza dell'informazione ambientale può tradursi in

inadempimento, in lesione dell'affidamento e, nei casi più rilevanti, in compromissione dell'interesse esperienziale del turista.

In questa prospettiva si colloca anche la possibile rilevanza della perdita di chance esperienziale. Il turismo sostenibile è spesso fondato sulla promessa di un'esperienza qualificata: fruizione lenta del territorio, contatto con risorse naturali non alterate, mobilità a basso impatto, autenticità delle comunità locali, coerenza ecologica della filiera. Quando tali elementi vengano meno, il viaggiatore può perdere non soltanto il godimento della vacanza programmata, ma anche la possibilità concreta di accedere ad alternative equivalenti, tempestive e coerenti con l'interesse originariamente perseguito. L'applicazione della categoria della chance al contratto turistico sostenibile non va intesa come moltiplicazione incontrollata delle voci risarcitorie, ma come strumento di adeguamento della tutela alla specificità dell'interesse leso.

Il lavoro ha poi mostrato come la dimensione turistica consenta di superare la tradizionale separazione tra contratto e territorio. Nei contratti turistici eco-sostenibili, il territorio non è semplice scenario della prestazione, né bene esterno al rapporto. Esso diviene parte dell'utilità contrattuale e, al tempo stesso, bene collettivo da preservare. Il paesaggio, la biodiversità, le infrastrutture leggere, i cammini, la mobilità dolce, le strutture ricettive diffuse e le comunità locali compongono un sistema nel quale l'esperienza individuale del turista e l'interesse collettivo alla tutela ambientale si intrecciano. Il contratto turistico sostenibile si colloca precisamente in questo punto di

intersezione: regola un interesse privato, ma lo fa attraverso modalità che incidono su risorse comuni.

Da qui deriva la rilevanza applicativa del terzo capitolo, dedicato all'Area interna dei Nebrodi. L'indagine territoriale non costituisce un'appendice pratica della ricerca, ma il luogo in cui la costruzione teorica viene sottoposta alla prova della realtà. Le Aree interne rappresentano contesti nei quali la sostenibilità non può restare enunciazione astratta, poiché deve misurarsi con problemi concreti: fragilità infrastrutturale, frammentazione amministrativa, carenza di servizi, difficoltà di coordinamento tra operatori, spopolamento, tutela delle risorse naturali, esigenza di sviluppo economico e valorizzazione delle identità locali. In questi territori, il contratto può divenire strumento di organizzazione della cooperazione, di allocazione dei rischi e di attuazione di strategie sostenibili.

La Destination Management Organization viene così ricostruita non soltanto come modello gestionale o strumento di promozione turistica, ma come possibile schema negoziale complesso. La DMO assume rilievo perché consente di coordinare una pluralità di soggetti e di rapporti: enti pubblici, operatori privati, strutture ricettive, fornitori di servizi di mobilità, gestori di infrastrutture, associazioni locali, utenti e comunità territoriali. Essa può costituire il centro organizzativo di una filiera nella quale le singole prestazioni acquistano senso solo in rapporto alla finalità complessiva dell'operazione. La sua funzione giuridica non si esaurisce, pertanto, nella promozione della destinazione, ma si estende alla costruzione di un assetto cooperativo stabile, capace di dare forma contrattuale alla sostenibilità.

La qualificazione della DMO come dispositivo giuridico-organizzativo consente di trarre una conseguenza applicativa rilevante: nei modelli turistici integrati, il problema principale non è soltanto la validità dei singoli contratti, ma il coordinamento dell'intera operazione. La filiera sostenibile richiede che siano individuati con chiarezza gli obblighi dei partecipanti, gli standard ambientali da rispettare, i criteri di controllo, le responsabilità per difetto di coordinamento, i rimedi in caso di mancata conformità e le modalità di tutela dell'affidamento del turista. La sostenibilità, in questo quadro, non è un'etichetta dell'offerta, ma una regola dell'organizzazione.

L'ulteriore precisazione ricavabile dal modello Nebrodi riguarda, pertanto, la natura organizzativa della sostenibilità. La DMO, distinta dalla eventuale DMC e dall'organizzatore del pacchetto turistico, consente di separare il piano della governance territoriale da quello della commercializzazione dei servizi, evitando tanto la pubblicizzazione integrale dell'offerta quanto la sua riduzione a prodotto di mercato. La sostenibilità viene così amministrata attraverso strumenti privatistici: disciplinari, marchi, protocolli informativi, obblighi di controllo, regole di adesione alla rete e rimedi conformativi. È in questa dimensione che il diritto privato mostra la propria utilità applicativa: non perché sostituisca la programmazione pubblica, ma perché rende operativi, verificabili e responsabili gli obiettivi di tutela del territorio.

La mobilità sostenibile rappresenta uno degli ambiti nei quali tale modello assume maggiore concretezza. L'e-bike, l'e-cargo bike, le stazioni di ricarica, i percorsi attrezzati, l'albergo diffuso e i cammini

non sono semplici servizi accessori, ma componenti funzionali dell'esperienza turistica sostenibile. Essi incidono sulla qualità della fruizione del territorio, sulla riduzione dell'impatto ambientale, sull'accessibilità dei luoghi e sulla coerenza complessiva dell'offerta. La loro integrazione nel contratto turistico consente di trasformare la mobilità da prestazione strumentale a elemento qualificante della causa concreta dell'operazione.

Il case study relativo al percorso verso la Grotta del Lauro ha consentito di mostrare come la teoria della causa concreta possa essere impiegata per leggere un modello territoriale integrato. L'itinerario, in questa prospettiva, non è soltanto un prodotto turistico, ma un'operazione complessa che presuppone infrastrutture, obblighi di manutenzione, informazioni corrette, sicurezza del percorso, coordinamento tra operatori, sostenibilità dei mezzi utilizzati, tutela dell'ambiente e valorizzazione del patrimonio locale. La riuscita dell'esperienza non dipende da un singolo servizio, ma dall'equilibrio dell'intera filiera. È in tale equilibrio che il contratto manifesta la propria funzione ordinante.

L'arresto applicativo più significativo della ricerca consiste, dunque, nell'aver mostrato che la sostenibilità può essere tradotta in clausole, obblighi e responsabilità. Essa può operare attraverso standard ambientali, obblighi informativi rafforzati, clausole di best efforts, meccanismi di controllo della filiera, sistemi premiali e sanzionatori, obblighi di manutenzione delle infrastrutture, criteri di selezione dei partner, responsabilità del soggetto coordinatore e rimedi per difetto di conformità ambientale. Ciò consente di superare la contrapposizione tra

principio astratto e regola concreta: la sostenibilità diviene principio operativo proprio perché trova nel contratto uno spazio tecnico di attuazione.

La ricerca consente anche di precisare il ruolo del rimedio. In un sistema contrattuale orientato alla sostenibilità, il rimedio non può essere concepito soltanto in funzione compensativa o demolitoria. Esso deve essere valutato in rapporto alla funzione del contratto e alla possibilità di preservare, ove possibile, l'utilità programmata. Ciò vale tanto per il contratto turistico quanto per la filiera territoriale. Laddove l'interesse del viaggiatore sia ancora realizzabile, i rimedi manutentivi, correttivi, sostitutivi e conformativi possono risultare più coerenti della pura risposta risarcitoria. Laddove, invece, l'esperienza sia irrimediabilmente compromessa, il risarcimento deve misurare non soltanto la perdita economica, ma anche la lesione dell'interesse personale e ambientale incorporato nell'operazione.

La proposta ricostruttiva è quella di una lettura integrata di tre livelli normalmente trattati separatamente: la teoria generale del contratto, la disciplina del contratto turistico e la governance territoriale sostenibile. Il primo livello fornisce le categorie: autonomia, causa concreta, meritevolezza, buona fede, integrazione, responsabilità. Il secondo livello consente di verificarne la tenuta in un settore nel quale l'interesse contrattuale assume una dimensione esperienziale e personale. Il terzo livello dimostra che tali categorie possono essere utilizzate per costruire modelli applicativi di sviluppo locale sostenibile. Ne deriva una ricerca che non si limita a descrivere il diritto vigente, ma propone una chiave di lettura capace di orientarne l'evoluzione.

Il contratto turistico sostenibile emerge, in conclusione, come figura paradigmatica della nuova contrattualità ambientale. Esso mostra che la sostenibilità può incidere sulla causa senza trasformarsi automaticamente in causa di invalidità; può orientare l'autonomia senza annullarla; può valorizzare il territorio senza ridurlo a bene di consumo; può proteggere il turista senza deresponsabilizzarlo; può promuovere lo sviluppo economico senza sacrificare l'ambiente. La sua forza teorica sta proprio nella capacità di tenere insieme interessi apparentemente divergenti: utilità individuale e interesse collettivo, libertà economica e limite ecologico, mercato e solidarietà, esperienza turistica e tutela delle risorse naturali.

In questa prospettiva, la ricerca non si chiude con l'affermazione di una nuova categoria, ma con l'individuazione di un metodo. Il metodo consiste nel leggere il contratto non come atto isolato, ma come operazione inserita in un contesto; non come schema astratto, ma come regolamento funzionale di interessi concreti; non come spazio separato dai valori costituzionali, ma come luogo nel quale tali valori possono trovare attuazione tecnica. È questo il passaggio decisivo: la sostenibilità non chiede al diritto privato di rinunciare alle proprie categorie, ma di utilizzarle in modo più coerente con la complessità del presente.

Il risultato finale può essere così sintetizzato: la sostenibilità ambientale non aggiunge semplicemente un nuovo contenuto al contratto, ma ne modifica il criterio di intelligibilità. Essa impone di interrogarsi non soltanto su che cosa le parti abbiano promesso, ma su quale operazione economica abbiano costruito; non soltanto su quale prestazione sia

dovuta, ma su quale interesse sia stato qualificato come meritevole; non soltanto su quale danno sia risarcibile, ma su quale utilità complessiva sia stata compromessa; non soltanto su quale obbligo sia rimasto ineseguito, ma su quale equilibrio relazionale, territoriale e ambientale sia stato alterato.

La tesi consegna, pertanto, un approdo teorico e applicativo: il contratto turistico eco-sostenibile può divenire uno strumento di regolazione responsabile dello sviluppo territoriale, a condizione che la sostenibilità sia assunta non come formula retorica, ma come elemento strutturale della causa concreta e dell'organizzazione della filiera. In tal modo, il diritto privato non pretende di sostituirsi al diritto pubblico, né di assumere da solo il governo della transizione ecologica; esso concorre, con i propri strumenti, alla costruzione di modelli giuridici nei quali libertà negoziale, responsabilità, tutela dell'ambiente e valorizzazione del territorio possano operare in modo coordinato.

È in questa capacità di coordinamento che si misura la modernità del contratto. Il contratto del futuro non sarà necessariamente un contratto nuovo nel tipo, ma un contratto più consapevole nella funzione: capace di incorporare interessi ulteriori rispetto allo scambio immediato, di distribuire responsabilità lungo filiere complesse, di rendere verificabili le promesse di sostenibilità, di proteggere l'affidamento del consumatore e di contribuire alla conservazione delle risorse comuni. Il contratto turistico sostenibile, specie se calato in territori fragili e ricchi di potenzialità come i Nebrodi, dimostra che tale trasformazione non appartiene soltanto alla teoria, ma può diventare pratica giuridica, modello organizzativo e prospettiva di sviluppo.

La conclusione ultima della ricerca è, dunque, che la sostenibilità non costituisce un limite impoverente dell'autonomia privata, ma il criterio attraverso il quale l'autonomia può recuperare una più profonda legittimazione ordinamentale. Essa non riduce il contratto a strumento funzionalizzato dall'esterno, ma ne rivela la capacità di farsi luogo di composizione tra interessi individuali e interessi collettivi. Nel contratto turistico sostenibile, e ancor più nella filiera territoriale eco-sostenibile, il diritto privato mostra la propria attitudine a partecipare alla costruzione di un'economia non soltanto efficiente, ma durevole; non soltanto produttiva, ma responsabile; non soltanto orientata al consumo del territorio, ma alla sua cura, alla sua accessibilità e alla sua trasmissione alle generazioni future. Il caso Nebrodi consente di precisare, in forma applicativa, che tale legittimazione si realizza quando l'autonomia privata non resta chiusa nello scambio, ma viene organizzata come cooperazione responsabile intorno a una causa territoriale comune.

BIBLIOGRAFIA, SITOGRAFIA E RIFERIMENTI NORMATIVI

BIBLIOGRAFIA

G. ALPA, *Manuale di diritto privato*, 10^a ed., Milano, Wolters Kluwer-CEDAM, 2017, p. 103 ss.

R. BAGGIO, N. SCOTT, C. COOPER, *Network science: a review focused on tourism*, in *Annals of Tourism Research*, 2010, vol. 37, n. 3, p. 802 ss.

E. BETTI, *Teoria generale del negozio giuridico*, 2^a ed., Torino, UTET, 1950.

E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni, I, Prolegomeni. Funzione economico-sociale dei rapporti d'obbligazione*, Milano, Giuffrè, 1953.

M. BIANCA, *Diritto civile, 3, Il contratto*, 2^a ed., Milano, Giuffrè, 2000, p. 452 ss.

C. BIDEI, R. CAMINITI, P. MARIOTTI, *La nuova disciplina dei pacchetti turistici e il danno da vacanza rovinata*, Milano, Giuffrè, 2022, p. 1 ss.

F. BILANCIA, *Costituzione e sostenibilità*, in *Rivista AIC*, 2022, n. 2, p. 1 ss.

I. BOROWY, *Defining Sustainable Development: The World Commission on Environment and Development (Brundtland Commission)*, London-New York, Routledge, 2014.

G. CAPALDO, *Linee evolutive in tema di soggetti per una società sostenibile*, in *Persona e Mercato*, 2020, n. 4, p. 337 ss.

G. CAPALDO, *La governance degli enti privati nel mercato unico sostenibile*, in G. CAPALDO (a cura di), *Iniziativa economica privata e*

mercato unico sostenibile, Roma, Sapienza Università Editrice, 2023, p. 1 ss.

M.F. COCUCCIO, *Contratto di viaggio e non risarcibilità del danno per lievi disservizi*, in *Rivista italiana di diritto del turismo*, 2017, n. 19, pp. 74 ss.

M.F. COCUCCIO, *La nuova disciplina del viaggio organizzato. Natura, obblighi, responsabilità*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2023.

V. CUFFARO, *Un codice “consumato” (Codice del consumo, credito ai consumatori, e Codice del turismo)*, in *Corriere giuridico*, 2011, p. 1189 ss.

A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, Giappichelli, 1992, p. 58 ss.

G. DE CRISTOFARO, *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio (Dir. 2015/2302/UE) e le prospettive del suo recepimento nell'ordinamento italiano*, in A. FINESSI (a cura di), *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell'ordinamento italiano*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, pp. 1-27.

G. DE CRISTOFARO, *Sostenibilità e diritto dei consumi*, in *Europa e diritto privato*, 2021, n. 4, pp. 901-926.

C. DE LUCA, *La risarcibilità del c.d. “danno da vacanza rovinata”, nota a Cass. civ., sez. III, 20 febbraio 2023, n. 5271*, in *Danno e responsabilità*, 2024, n. 2, p. 198 ss.

A. DEMARCHI, *La direttiva sui viaggi «tutto compreso»*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 1992, p. 518 ss.

F. DI GIOVANNI, *“Appalti verdi” e responsabilità sociale dell’impresa*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 61 ss.

E.W. DI MAURO, *Sviluppo sostenibile e contratto “ecologicamente orientato”*, in G. CAPALDO (a cura di), *Iniziativa economica privata e mercato unico sostenibile*, Roma, Sapienza Università Editrice, 2023, p. 69 ss.

E. FAZIO, *Neoformalismo negoziale e diritto europeo dei contratti*, Messina, Sicania, 2006.

E. FAZIO, *Dalla forma alle forme. Struttura e funzione del neoformalismo negoziale*, Milano, Giuffrè, 2011.

G.B. FERRI, *Causa e tipo nella teoria del negozio giuridico*, Milano, Giuffrè, 1966.

F. FRACCHIA, *Lo sviluppo sostenibile. La voce flebile dell’altro tra protezione dell’ambiente e tutela della specie umana*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2010.

F. FRACCHIA, *Il principio dello sviluppo sostenibile*, in M. RENNA, F. SAITTA (a cura di), *Studi sui principi del diritto amministrativo*, Milano, Giuffrè, 2012, p. 433 ss.

V. FRANCESCHELLI, F. MORANDI, *Manuale di diritto del turismo*, Torino, Giappichelli, 2022.

F. GALGANO, *Il negozio giuridico*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. Cicu e F. Messineo, Milano, Giuffrè, ultima edizione disponibile, p. 1 ss.

M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica: da rimedio solutorio a strumento di riequilibrio delle posizioni contrattuali*, in *Rivista di diritto privato*, 2016, n. 4, pp. 541 ss.

M. GAMBINI, *Il recesso nella contrattazione turistica*, in E. CATERINI, L. DI NELLA, A. FLAMINI, L. MEZZASOMA, S. POLIDORI (a cura di), *Scritti in onore di Vito Rizzo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 797 ss.

M. GAZZARA, *Della quantificazione del danno morale*, in *Contratto e impresa*, 2024, n. 4, p. 1099 ss.

S. GIOVA, M. ZICCARDI, *La tutela del viaggiatore nella nuova direttiva sui pacchetti turistici*, in E. CATERINI, L. DI NELLA, A. FLAMINI, L. MEZZASOMA, S. POLIDORI (a cura di), *Scritti in onore di Vito Rizzo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 835 ss.

E. GUERINONI, *Contratti e responsabilità nel Codice del turismo*, in *Corriere giuridico*, 2012, p. 5 ss.

D. IMBRUGLIA, *Mercato unico sostenibile e diritto dei consumatori*, in *Persona e Mercato*, 2021, n. 3, p. 495 ss.

A. JANNARELLI, *Principi ambientali e conformazione dell'autonomia negoziale: considerazioni generali*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 19 ss.

B.R. KEEBLE, *The Brundtland Report: "Our Common Future"*, in *Medicine and War*, 1988, vol. 4, n. 1, pp. 17-25.

- F. LA CAMERA, *Sviluppo sostenibile. Origini, teoria e pratica*, 2^a ed. riv. e ampliata, Roma, Editori Riuniti, 2005.
- S. LANDI, R. MAZZÀ, *Territori, luoghi, destinazioni: identità, anima e forma*, in *Economia della Cultura*, numero speciale, 2026, p. 119 ss.
- S. LANDINI, *Clausole di sostenibilità nei contratti tra privati. Problemi e riflessioni*, in *Diritto pubblico*, 2015, n. 2, pp. 611-636.
- A. LANZA, *Lo sviluppo sostenibile*, 4^a ed., Bologna, il Mulino, 2006.
- A. LEPORE, *Principio di solidarietà e autonomia negoziale nel sistema giuridico italiano*, in *Annali della Facoltà Giuridica dell'Università di Camerino*, 2020, p. 1 ss.
- M. LIBERTINI, *La responsabilità d'impresa e l'ambiente*, in G. ALPA, G. CONTE (a cura di), *La responsabilità dell'impresa*, Milano, Giuffrè, 2006, p. 217 ss.
- N. LIPARI, *Introduzione*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L'analisi "ecologica" del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 17 ss.
- F. LONGOBUCCO, *La contrattazione ecologicamente conformata nell'ottica del diritto civile: brevi note*, in *Rivista giuridica AmbienteDiritto.it*, 2019, n. 3, pp. 1-7.
- E. MALAGOLI, *Il nuovo codice del turismo: contenuti e garanzie*, in *Contratto e impresa/Europa*, 2011, p. 813 ss.
- M. MANENTE, *L'albergo diffuso: modello di ospitalità sostenibile*, Venezia, Ciset - Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica, p. 1 ss.
- G.M. MARSICO, *Sull'eventuale esigenza di una rimediazione delle categorie dogmatiche dell'autonomia privata alla luce della tutela*

ambientale: la moderna concezione del contratto “ecologico”, in *Il diritto dell’economia*, 2024, n. 1, pp. 255-293.

U. MARTINI, *Management dei sistemi territoriali. Gestione e marketing delle destinazioni turistiche*, Torino, Giappichelli, 2005.

U. MARTINI, *Destination management e governo del territorio*, in M. FRANCH (a cura di), *Marketing delle destinazioni turistiche*, Milano, McGraw-Hill, 2010, p. 45 ss.

U. MARTINI, *Management e marketing delle destinazioni turistiche territoriali. Metodi, approcci e strumenti*, Milano, McGraw-Hill Education, 2017.

A. MARZANATI, *Lo sviluppo sostenibile*, in A. LUCARELLI, A. PATRONI GRIFFI (a cura di), *Studi sulla Costituzione europea. Percorsi e ipotesi*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2003, p. 139 ss.

V.C. MECCOLA, *Considerazioni sulla pretesa responsabilità solidale tra venditore e organizzatore del pacchetto turistico “all inclusive”*, in *Danno e responsabilità*, 2024, n. 4, p. 517 ss.

C. MERCHANT, *Radical Ecology: The Search for a Livable World*, New York, 1992, p. 232.

S. MONTICELLI, M. GAZZARA, *Il contratto di viaggio*, in E. GABRIELLI, E. MINERVINI (a cura di), *I contratti dei consumatori*, II, in *Trattato dei contratti* diretto da P. RESCIGNO ed E. GABRIELLI, Torino, UTET, 2005, p. 743 ss.

F. MORANDI, *Le nuove regole dell’Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell’esperienza italiana*, in *Responsabilità civile e previdenza*, 2019, p. 1102 ss.

I. MORANDI, *I contratti di viaggio*, in I. MORANDI, M.M. COMENALE PINTO, M. LA TORRE (a cura di), *I contratti del turismo*, Milano, 2004.

S. NARDI, *Contratto di viaggio “tutto compreso” e irrealizzabilità della sua funzione concreta*, in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2008, p. 531 ss.

E. NAVARRETTA, *Il danno non patrimoniale contrattuale. Profili sistematici di una nuova disciplina*, in *Persona e Mercato*, 2010, p. 185 ss.

S. NESPOR, *Il governo dell’ambiente. La politica e il diritto per il progresso sostenibile*, Milano, Garzanti, 2009.

R. NORGAARD, *Development Betrayed: The End of Progress and a Coevolutionary Revisioning of the Future*, New York, 1994, p. 607.

S. PAGLIANTINI, *Sul c.d. contratto ecologico*, in *Nuova giurisprudenza civile commentata*, 2016, p. 342 ss.

S. PAGLIANTINI, *Modifiche anteriori e recesso da un contratto di pacchetto turistico secondo il canone della dir. 2015/2302/UE: per un repertorio (frastagliato) di problemi teorici e pratici a prima lettura*, in A. FINESSI (a cura di), *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell’ordinamento italiano*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 305 ss.

M. PENNASILICO, *Legalità costituzionale e diritto civile*, in P. PERLINGIERI, A. TARTAGLIA POLCINI (a cura di), *Novecento giuridico: i civilisti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2013, p. 281 ss.

M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e “contratto ecologico”*: un altro modo di soddisfare i bisogni, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica” del diritto contrattuale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 287 ss.

M. PENNASILICO, *Sviluppo sostenibile e “contratto ecologico”*: un altro modo di soddisfare i bisogni, in *Rassegna di diritto civile*, 2016, n. 4, p. 1292 ss.

M. PENNASILICO, *Contratto ecologico e conformazione dell’autonomia negoziale*, in *Giustizia civile*, 2017, n. 4, pp. 809-835.

M. PENNASILICO, *Contratto ecologico e conformazione dell’autonomia negoziale*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell’ambiente*, 2017, n. 1, p. 4 ss.

A. PEPE, «*Circostanze eccezionali*» ed esonero da responsabilità del tour operator nella nuova direttiva viaggi, in A. FINESSI (a cura di), *La nuova disciplina europea dei contratti di viaggio. La direttiva 2015/2302/UE e le prospettive della sua attuazione nell’ordinamento italiano*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2017, p. 254 ss.

V. PEPE, *Lo sviluppo sostenibile fra diritto internazionale e diritto interno*, in *Rivista giuridica dell’ambiente*, 2002, p. 209 ss.

P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, Napoli, 2009, p. 231 ss.

P. PERLINGIERI, *Interpretazione e legalità costituzionale*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2012, p. 43 ss.

P. PERLINGIERI, *Persona, ambiente e sviluppo*, in M. PENNASILICO (a cura di), *Contratto e ambiente. L’analisi “ecologica”*

del diritto contrattuale, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2016, p. 322 ss.

P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2020, p. 365 ss.

S. PERSIA, *Proprietà e contratto nel paradigma del diritto civile “sostenibile”*, in *Rivista quadrimestrale di diritto dell’ambiente*, 2018, n. 1, p. 4 ss.

L. PINESCHI, *La Conferenza di Rio de Janeiro su ambiente e sviluppo*, in *Rivista giuridica dell’ambiente*, 1992, p. 705 ss.

F. PIRAINO, *La Cassazione sull’operazione economica*, in *Giurisprudenza italiana*, 2025, p. 1529 ss.

A. PISANI TEDESCO, *Strumenti privatistici per la sostenibilità ambientale e sociale*, Torino, Giappichelli, 2024.

A. PISTILLI, *Non sempre verde è quel che verde appare: i nuovi strumenti a tutela del consumatore nell’ambito del Green Deal europeo*, in *Il diritto industriale*, 2024, p. 483 ss.

M. POLITI, *Tutela dell’ambiente e sviluppo sostenibile: profili e prospettive di evoluzione del diritto internazionale alla luce della Conferenza di Rio de Janeiro*, in AA.VV., *Scritti degli allievi in memoria di G. Barile*, Padova, 1995, p. 456 ss.

M. POLITI, *Tutela dell’ambiente e «sviluppo sostenibile». Profili e prospettive di evoluzione nel diritto internazionale alla luce della Conferenza di Rio de Janeiro*, in *Scritti in memoria di P. Barile*, Padova, CEDAM, 1995, p. 464 ss.

M. PUCCI, *Il sistema della responsabilità nei contratti di vendita di pacchetti turistici*, in *Actualidad Jurídica Iberoamericana*, 2023, n. 18, pp. 614-633.

B.D. RATNER, “*Sustainability*” as a *Dialogue of Values: Challenges to the Sociology of Development*, in *Sociological Inquiry*, 2004, vol. 74, n. 1, p. 50 ss.

M. REDCLIFT, *Sustainable Development (1987-2005): an Oxymoron Comes of Age*, in *Problemy Ekorozwoju - Problems of Sustainable Development*, 2009, vol. 4, n. 1, p. 33 ss.

F. RENDE, *Informazione e consenso nella costruzione del regolamento contrattuale*, Milano, 2012, p. 1 ss.

F. RENDE, *Nuove tecniche di condizionamento delle scelte di consumo e rimedi conformativi del regolamento contrattuale*, in *I Contratti*, 2012, nn. 8-9, p. 735 ss.

F. RENDE, *Obblighi di informazione e giudizio di gravità dell’inadempimento*, in *I Contratti*, 2014, n. 5, pp. 458-469.

P. RESCIGNO, *Contratto plurilaterale*, in *Enciclopedia del diritto*, Milano, Giuffrè, 1962, p. 100 ss.

V. RESTUCCIA, *Iniziativa economica privata e obiettivi di sostenibilità ambientale. I contratti c.d. ecologici*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2024.

F. RIMOLI, *Sostenibilità e autonomia privata*, in *Rivista di diritto civile*, 2023, n. 2, pp. 301-329.

S. RODOTÀ, *Ambiente e diritti fondamentali*, in *Rivista critica del diritto privato*, 2013, n. 4, p. 401 ss.

- N. RONDINONE, *Diritto privato e funzione economico-sociale: radici bettiane d'una formula*, in F. MACARIO, M.N. MILETTI (a cura di), *La funzione sociale nel diritto privato tra XX e XXI secolo*, Roma, Roma TrE-Press, 2017, p. 141 ss.
- V. ROPPO, *Il contratto*, 2^a ed., Milano, Giuffrè, 2011.
- R. SACCO, G. DE NOVA, *Il contratto*, in R. SACCO (diretto da), *Trattato di diritto civile*, Torino, UTET, 2004, pp. 383-391.
- W. SACHS, *Planet Dialectics: Explorations in Environment and Development*, New York, 1999, p. 71 ss.
- F. SALVIA, *Ambiente e sviluppo sostenibile*, in *Rivista giuridica dell'ambiente*, 1998, II, p. 235 ss.
- A. SANTUARI, *I contratti di viaggio all inclusive tra fonti interne e diritto transnazionale*, Padova, CEDAM, 2003.
- C. SILINGARDI, F. MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici. La direttiva 13 giugno 1990, n. 90/314/CEE e il d.lgs. 17 marzo 1995, n. III*, Torino, Giappichelli, 1996.
- A. SOMMA, *Mercato, diritto e potere*, Torino, 2019, p. 122 ss.
- A. SOMMA, *Responsabilità sociale e giustizia di mercato*, in *Rivista critica del diritto privato*, 2020, n. 3, p. 485 ss.
- G. TERLIZZI, *Modifiche unilaterali e cancellazione del pacchetto. La normativa in vigore e le novità introdotte dalla direttiva 2015/2302/UE*, in *Osservatorio del diritto civile e commerciale*, 2018, n. 1, pp. 147-166.
- G. TRAPANESE, *Verso un diritto privato sostenibile: il contratto tra funzione economica e responsabilità ambientale*, in *Revista Boliviana de Derecho*, 2025, n. 40, pp. 280-307.

E.M. TRIPODI, G. CARDOSI, *Il Codice del turismo. Guida alla nuova disciplina dopo il d.lgs. n. 79/2011*, Rimini, 2011.

P. VENDITTI, *I pacchetti turistici dopo la riforma. Commento organico al d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, di modifica del Codice del turismo*, Roma, 2018.

G. VETTORI, *Diritti e coesione sociale. Appunti per il seminario fiorentino del giorno 8 giugno 2012*, in *Persona e Mercato*, 2012, p. 4 ss.

G. VETTORI, *Contratto e rimedi. Verso una società sostenibile*, Padova, CEDAM, 2021, p. 38 ss.

G. VETTORI, *Verso una società sostenibile*, in *Persona e Mercato*, 2021, n. 3, p. 463 ss.

G. VETTORI, *Funzione sociale e sostenibilità del contratto*, in *Contratto e impresa*, 2022, n. 1, pp. 17-41.

M. VOLGGER, H. PECHLANER, *The practice of destination governance: A comparative analysis of key dimensions and underlying concepts*, in *Journal of Tourism, Heritage & Services Marketing*, 2017, n. 3, p. 18 ss.

A. VOLPATO, *Il danno da vacanza rovinata: tra difetto informativo e autoreponsabilità del consumatore*, in *Danno e responsabilità*, 2021, n. 1, pp. 80-88.

S. ZUNARELLI, *La direttiva CEE n. 90/314 del 13 giugno 1990 concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso»*, in *Diritto dei trasporti*, 1994, p. 69 ss.

DOCUMENTI ISTITUZIONALI, PROGRAMMATICI E ATTI DI SOFT LAW

Accordo di Partenariato Italia 2021-2027.

Carta di Lanzarote per un turismo sostenibile, adottata dalla Conferenza mondiale sul turismo sostenibile, Lanzarote, 27-28 aprile 1995.

City of Copenhagen, The Bicycle Account, Copenhagen, ultima edizione disponibile.

Commissione europea, European Green Deal, COM(2019) 640 final.

Consiglio federale svizzero, Strategia turistica della Confederazione, Berna, 2021.

CROW – Fietsberaad, Design Manual for Bicycle Traffic, Ede, ultima edizione disponibile.

Cycle Superhighways Capital Region of Denmark, Cycle Superhighways. Concept and Network, Copenhagen, ultima edizione disponibile.

Dichiarazione di Rio su ambiente e sviluppo, 14 giugno 1992.

Dutch Cycling Embassy, Cycling Facts, Utrecht, ultima edizione disponibile.

European Cyclists' Federation, Cycling as a Key Component of Sustainable Urban Mobility, Bruxelles, ultima edizione disponibile.

Generalitat Valenciana, Ley 15/2018, de 7 de junio, de turismo, ocio y hospitalidad de la Comunitat Valenciana, in DOGV, n. 8313, 8 giugno 2018.

Global Code of Ethics for Tourism, adottato dall'Organizzazione Mondiale del Turismo, 1999.

ISPRA, Rapporto rifiuti urbani, ultima edizione disponibile.

ISTAT, Movimento dei clienti negli esercizi ricettivi, 2019 e ultima annualità disponibile.

Presidenza del Consiglio dei Ministri, PNRR Italia Domani, 2021.

Programma Regionale FESR Sicilia 2021-2027.

Regione Siciliana, Assessorato del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo, Destination Management Organization. Linee guida. Processo di aggregazione. Allegato n. 1 – Distretti turistici.

Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo, Osservatorio turistico regionale. Dati comunali sui flussi turistici, ultima edizione disponibile.

Regione Siciliana, Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani, ultima versione vigente.

République française, Ministère de la Transition écologique, Plan vélo et mobilités actives, Paris, 2018, e successivi aggiornamenti.

SECO, Innotour. Promozione dell'innovazione, della cooperazione e dello sviluppo delle conoscenze nel turismo, ultima edizione disponibile.

The Earth Charter Commission, The Earth Charter, The Hague, 29 giugno 2000.

Tirol Werbung, The Tirolean Way – Perspectives for the Responsible Development of Tourism, ultima versione disponibile.

Turisme Comunitat Valenciana, Memoria/Rapporto annuale, ultima edizione disponibile.

United Nations General Assembly, A/RES/60/1, 2005 World Summit Outcome, 24 October 2005.

UNWTO, A Practical Guide to Tourism Destination Management, Madrid, World Tourism Organization, 2007.

UNWTO, Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs). Preparing DMOs for New Challenges, Madrid, World Tourism Organization, 2019.

World Commission on Environment and Development, Our Common Future, Oxford-New York, Oxford University Press, 1987; UN Doc. A/42/427, 4 agosto 1987.

Xunta de Galicia, Lei 7/2011, do 27 de outubro, do turismo de Galicia, in Diario Oficial de Galicia, n. 216, 11 novembre 2011.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Costituzione della Repubblica italiana, artt. 2, 9, 41, 117 e 118.

Legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1, recante modifiche agli artt. 9 e 41 Cost.

Codice civile, artt. 1175, 1176, 1374, 1375, 1420, 1455, 1463, 1464, 2059 e 2602.

Legge 7 agosto 1990, n. 241, art. 15, sugli accordi tra pubbliche amministrazioni.

D.lgs. 18 agosto 2000, n. 267, artt. 30, 31 e 32, in materia di convenzioni, consorzi e unioni di Comuni.

D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, artt. 3-ter e 3-quater.

D.lgs. 17 marzo 1995, n. 111, recante attuazione della direttiva 90/314/CEE concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti “tutto compreso”.

D.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice del turismo, artt. 32 ss., 34, 40, 41, 42, 43 e 46.

D.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, di attuazione della direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati.

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, 13 giugno 1990, relativa ai viaggi, vacanze e circuiti “tutto compreso”.

Direttiva 2005/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, 11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali tra imprese e consumatori nel mercato interno.

Direttiva 2011/83/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, 25 ottobre 2011, sui diritti dei consumatori.

Direttiva (UE) 2015/2302 del Parlamento europeo e del Consiglio, 25 novembre 2015, relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati.

Direttiva (UE) 2024/825 del Parlamento europeo e del Consiglio, 28 febbraio 2024, sulla responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela contro le pratiche sleali e dell’informazione.

Trattato sull’Unione europea, artt. 3 e 21.

Trattato sul funzionamento dell’Unione europea, artt. 11 e 191.

Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea, art. 37.

Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, 24 giugno 2021, artt. 28, 29, 69 e 72-74.

Statuto della Regione Siciliana, art. 14, lett. n).

L.r. Sicilia 15 settembre 2005, n. 10, Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia e norme finanziarie urgenti, artt. 1, 6 e 7.

L.r. Sicilia 25 febbraio 2025, n. 6, Disciplina delle strutture turistico-ricettive, in G.U.R.S. n. 11 del 28 febbraio 2025.

Legge federale concernente Svizzera Turismo, 21 dicembre 1955, RS 935.21.

Loi n. 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Code du travail francese, art. L. 3261-3-1.

Lei 7/2011, do 27 de outubro, do turismo de Galicia, in Diario Oficial de Galicia, n. 216, 11 novembre 2011.

Ley 15/2018, de 7 de junio, de turismo, ocio y hospitalidad de la Comunitat Valenciana, in DOGV, n. 8313, 8 giugno 2018.

GIURISPRUDENZA

Cass. 24 aprile 2008, n. 10651, in Corriere giuridico, 2008, p. 1399.

Cass. civ., sez. III, 10 luglio 2018, n. 18047.

Cass. civ., sez. III, 18 gennaio 2023, n. 1417, ord.

Cass. civ., sez. III, 19 giugno 2009, n. 14343, in Foro italiano, 2009, I, c. 2332.

Cass. civ., sez. III, 20 febbraio 2023, n. 5271, in Danno e responsabilità, 2024, n. 2, p. 198 ss.

Cass. civ., sez. III, 24 luglio 2007, n. 16315, in Giurisprudenza italiana, 2008, p. 1133.

Cass. civ., sez. III, 6 luglio 2018, n. 17724.

Cass. civ., sez. III, 8 luglio 2020, n. 14257, in Danno e responsabilità, 2021, n. 1, p. 80 ss.

Cass. civ., sez. III, 8 maggio 2006, n. 10490.

Cass. civ., sez. un., 11 gennaio 2008, n. 581.

Cass. civ., sez. un., 17 febbraio 2017, n. 4222.

Cass., sez. un., 11 novembre 2008, nn. 26972-26975.

Corte cost., 2 aprile 2012, n. 80.

Corte cost., 5 aprile 2013, n. 85, in DeJure.

Corte cost., sent. 26 giugno 2001, n. 206.

Corte cost., sent. 31 marzo 2006, n. 133.

Corte di giustizia CE, 12 marzo 2002, causa C-168/00, Simone Leitner c. TUI Deutschland GmbH & Co. KG, ECLI:EU:C:2002:163.

Corte di giustizia UE, 29 febbraio 2024, causa C-299/22, Tez Tour, ECLI:EU:C:2024:181.

Corte di giustizia UE, 8 giugno 2023, causa C-540/21, Commissione europea c. Repubblica slovacca, ECLI:EU:C:2023:450.

SITOGRAFIA

Actualidad Jurídica Iberoamericana: <https://www.revista-aji.com>.

AGCM – Autorità garante della concorrenza e del mercato: <https://www.agcm.it>.

AmbienteDiritto.it: <https://www.ambientediritto.it>.

City of Copenhagen: <https://www.kk.dk>.

Corte costituzionale: <https://www.cortecostituzionale.it>.

CROW-Fietsberaad: <https://www.crow.nl>.

Curia – Corte di giustizia dell'Unione europea: <https://curia.europa.eu>.

Cycle Superhighways, Capital Region of Denmark: <https://supercykelstier.dk>.

Dutch Cycling Embassy: <https://dutchcycling.nl>.

eLibrary UN Tourism: <https://www.e-unwto.org>.

EUR-Lex – diritto dell'Unione europea: <https://eur-lex.europa.eu>.

EuroInfoSicilia – Programmazione FESR: <https://www.euroinfosicilia.it>.

European Cyclists' Federation: <https://ecf.com>.

ISPRA: <https://www.isprambiente.gov.it>.

ISTAT: <https://www.istat.it>.

Ministère de la Transition écologique: <https://www.ecologie.gouv.fr>.

Normattiva – banca dati della legislazione italiana:
<https://www.normattiva.it>.

Persona e Mercato: <https://www.personaemercato.it>.

Regione Siciliana: <https://www.regione.sicilia.it>.

Rivista AIC: <https://www.rivistaaic.it>.

Rivista quadrimestrale di diritto dell'ambiente: <https://www.rqda.eu>.

Sapienza Università Editrice: <https://www.editricesapienza.it>.

SECO – State Secretariat for Economic Affairs:
<https://www.seco.admin.ch>.

Turisme Comunitat Valenciana: <https://www.turisme.gva.es>.

UN Tourism / World Tourism Organization: <https://www.unwto.org>.

United Nations – Sustainable Development:
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/>.

UNRIC – Agenda 2030: <https://unric.org/it/agenda-2030/>.