

Tutelare al contempo l'utente che si fa male a bordo dell'autobus o della corriera e l'azienda citata per danni: questo l'obiettivo di uno dei progetti di ricerca seguiti dalla cattedra di Diritto dei trasporti dell'ateneo friulano.

# Passeggeri sotto tutela



Venire incontro all'utente che subisce un danno a bordo del mezzo di trasporto, facilitando il pagamento immediato del risarcimento e risparmiando al contempo all'azienda i costi di un lungo processo: questo l'obiettivo di uno dei due progetti di ricerca presentati nell'ambito della recente tavola rotonda su "Trasporti fra globalizzazione e tutela dell'utente, realtà e prospettive" organizzata dall'Università di Udine alla presenza dei maggiori operatori di trasporti della regione.

"È importante - spiega Alfredo Antonini, ordinario di diritto dei trasporti all'ateneo friulano - che anche i progetti, le idee che proponiamo come università non siano lontane dal territorio in cui viviamo, ma abbiano invece una forte ricaduta sul piano applicativo nella nostra società".

Con questo presupposto entrambi i progetti di dottorato affrontano tematiche attuali e urgenti in tema di trasporti e si propongono di ideare soluzioni per alleggerire la situazione delle aziende, migliorando al contempo il servizio in funzione dell'utente.

Così Cristian Tosoratti, affiancato dal professor Antonini, ha sviluppato un progetto su "Trasporto pubbli-

co di persone a mezzo autobus: definizione del contratto e profili evolutivi nella tutela dell'utente".

Lo scopo è quello appunto di ottenere la massima tutela dell'utente salvaguardando gli interessi dell'azienda, individuando percorsi condivisi che rappresentino una sorta di parametro di riferimento per le aziende che siano chiamate a rispondere di danni a carico di passeggeri.

Attualmente, per il passeggero che si fa male a bordo della corriera o dell'autobus, si prospetta un'attesa lunghissima prima di un risarcimento. E sostanzialmente l'azienda accetta di pagare il danno arrecato solo dopo che il tribunale glielo ha intimato.

Un sistema che però alla fine non soddisfa nessuno dei due contendenti: l'utente è costretto ad attese lunghissime prima di vedersi risarcito; l'azienda temporeggia ma alla fine viene sempre condannata, finendo per pagare fino a tre volte in più il danno denunciato dal passeggero.

Si generano così conflittualità e contestazioni:

l'azienda accampa mille giustificazioni attenuanti, il passeggero vede sempre più lontana la liquidazione.

Proprio su questo aspetto intende intervenire il progetto di ricerca che Tosoratti seguirà per i prossimi due anni. Le ipotesi che si profilano sono quelle già

applicate dalla convenzione di Montreal relativamente al trasporto aereo, in base alla quale, fino ad un certo ammontare, la compagnia aerea rinuncia alla prova liberatoria. In pratica l'azienda rinuncia a dimostrare la propria estraneità ai fatti, pagando l'utente che abbia subito un danno a bordo del veicolo ed evitando di pagare in sede di tribunale un valore triplicato più le spese processuali. Il passeggero è però tenuto a dimostrare che il danno è effettivamente avvenuto.

Lo studio non si limita tuttavia a definire i ruoli e le procedure: si impegna anche a relazionarsi con il panorama assicurativo, in modo tale che venga intrapresa un'azione trasversale che favorisca le aziende e tuteli i passeggeri. (ml)

uniud



Le emissioni di gas serra derivanti dalle attività aeroportuali nella ricerca di Mauro Carretta.

## Volando verso Kyoto

Si occupa di un altro aspetto che potrebbe, a lungo andare, diventare di difficile gestione per le compagnie aeree, il progetto di ricerca seguito dal dottorando Mauro Carretta su "Aeroporto e ambiente: aspetti attuali e linee evolutive in tema di responsabilità per le attività inquinanti sul sedime aeroportuale, con particolare riferimento ai potenziali sviluppi applicativi del protocollo di Kyoto".

Dall'introduzione del protocollo infatti, numerosi paesi devono ridurre le emissioni di anidride carbonica e di altri gas responsabili del

cosiddetto effetto serra entro il periodo 2008-2012.

Il Protocollo riconosce la necessità di una certa flessibilità applicativa e per questo ammette che i paesi più virtuosi possano vendere la percentuale non utilizzata delle emissioni a chi non è riuscito a rispettare il proprio impegno.

L'attività aeronautica rimane comunque un'attività a forte impatto ambientale, contribuendo con circa il 3,5% (ma secondo altri studi fino al 5-7%) delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra.

Il progetto di ricerca di Carretta si colloca quindi nel più

ampio tema della responsabilità civile e, con un riguardo specifico al tema della responsabilità per attività inquinanti, propone una seria riconsiderazione dell'attuale quadro normativo inerente le attività inquinanti svolte sul sedime aeroportuale, in particolare da parte dei vettori aerei, e si preoccupa, in chiave prospettica, di analizzare il possibile futuro impatto della regolamentazione introdotta dal Protocollo di Kyoto e, successivamente, dal legislatore comunitario e da quello nazionale, al fine di contrastare le emissioni di gas serra. (ml)