

◆ *Il vademecum deve essere affisso in tutti gli scali
Scuse e trecentomila lire in caso di overbooking
Primo passo verso la creazione di un «cielo unico»?*

Aerei, carta dei diritti per i passeggeri

L'Unione vara una campagna d'informazione
Rimborsi, ospitalità, ritardi: i doveri delle compagnie

DALLA REDAZIONE
SERGIO SERGI

BRUXELLES Avete un biglietto aereo con regolare prenotazione, vi presentate puntuali al «check in» e non vi lasciano partire. Sapevate che, grazie all'Unione europea, la compagnia aerea dovrà, oltre alle scuse e a cercarvi un volo alternativo, rimborsarvi sull'unghia almeno 300 mila lire per il disturbo? Se non lo sapevate, e di sicuro molti non ancora lo sanno, d'ora in poi questo diritto sarà pubblicizzato e affisso in bell'evidenza in tutti gli aeroporti d'Italia e dell'Unione europea. Con l'auspicio, e la promessa, di creare un «cielo unico» in Europa al fine di migliorare l'efficienza del trasporto aereo, la Commissione europea ha lanciato infatti ieri una campagna d'informazione per i passeggeri che sono sempre più vittime di ritardi, dei disservizi più insidiosi, e che non conoscono i diritti di cui possono già usufruire nei confronti delle compagnie.

In tempi di vacanze e, dunque, di grandi spostamenti, ecco che Bruxelles ha deciso, finalmente, di uscire dall'inerzia e di pubblicare una sorta di vademecum dei diritti del viaggiatore. Sarà affisso in tutti gli aeroporti e, possibilmente, anche negli uffici delle compagnie aeree e delle agenzie di viaggio.

L'avvio della campagna è stato dato ieri a Roma dalla vice-

presidente della Commissione, Loyola de Palacio, responsabile dei Trasporti, la quale ha detto che la «Carta dei diritti del passeggero» aiuterà a comprendere meglio ciò che ci spetta quando viaggiamo e come fare per goderne. La «Carta» riguarda essenzialmente quattro campi d'azione: l'informazione sui voli e le prenotazioni; l'«overbooking», ovvero l'eccesso di posti prenotati rispetto alla capienza di un determinato volo; l'indennizzo in caso d'incidente; i viaggi aerei organizzati tutto compreso. Vediamo, in dettaglio, gli aspetti più interessanti delle norme già in vigore.

COME FARSI VALERE
Viene stabilita anche una gerarchia su come e con chi protestare

rimborso del biglietto per la tratta non percorsa, oppure prendere un altro aereo per la stessa destinazione e nel più breve tempo possibile oppure partire in un altro giorno a propria convenienza; 2) ricevere il risarcimento, in contanti, di 150 euro (300 mila lire circa) per voli sino a 3.500 km se il ritardo è superiore alle due ore, di 75 euro se il ritardo è sotto le due ore.

Il rimborso ammonta al doppio (300 o 150 euro) se si tratta di voli superiori ai 3.500 km; 3) disporre di un telefono o di un fax per avvertire parenti o luogo di lavoro, essere ricollocati adeguatamente in relazione al ritardo, andare a dormire in albergo a spese della compagnia in caso di mancata partenza.

IN CASO D'INCIDENTE - La compagnia aerea è responsabile nei confronti del passeggero in forma «illimitata», in caso di decesso, ferimento o in tutti gli altri casi di danni subiti. In particolare: 1) non più tardi di due settimane dall'accertamento del diritto del passeggero ad essere risarcito, la compagnia dovrà versare un acconto non inferiore a 20 mila euro (circa 40 milioni di lire) in caso di decesso, 2) se le domande d'indennizzo non superano i 130 mila euro (260 milioni di lire circa) la compagnia, a meno che non vi sia stata negligenza da parte del passeggero, non potrà «limitare o escludere» la propria responsabilità. La Carta suggerisce anche come e con chi protestare.

La gerarchia è la seguente: farlo, per cominciare, con la compagnia aerea, poi passare, se esiste, all'organismo nazionale competente o ad un'organizzazione di consumatori, infine rivolgersi al tribunale civile. In ogni caso la Commissione è pronta a ricevere qualunque reclamo presso la sede di «rue de la Loi, 200» di Bruxelles (posta elettronica: «trenaprights@cec.eu.int»).



Alcune immagini ricostruite al computer dell'airbus A3XX

Intesa per il gigante dell'aria europeo Jospin, Schröder, Blair e Aznar produrranno l'Airbus A3XX

DALLA REDAZIONE
GIANNI MARSILLI

BRUXELLES L'annuncio è stato dei più solenni: un comunicato firmato Lionel Jospin, Gerhard Schröder, Tony Blair e José María Aznar. L'A3XX, il gigante dell'aria europeo che dovrà far concorrenza al Jumbo della Boeing, comincerà ad essere



costruito alla fine di quest'anno, per imbarcare i primi passeggeri nel 2005. È un'impresa di dimensioni industriali e finanziarie colossali. Per i quattro primi ministri si tratta della «pietra angolare del processo di integrazione industriale» nell'aeronautica civile e militare. Si felicitano anche delle prospettive di allargamento ad altre nazioni europee, e «in particolare della proposta di una prossima entrata dell'industria ita-

liana nella società Airbus». Si tratta dell'accordo siglato nell'aprile scorso da Alenia con l'Eads, che comprende già i francesi dell'Aerospatiale Matra, i tedeschi della Daimler Chrysler Aerospace (Dasa) e gli spagnoli delle Construcciones Aeronauticas Eads (European Aeronautics Defence & Space) rileverà le partecipazioni dei tre gruppi in Airbus, arri-

si faranno ad Amburgo. Potrà portare, nella sua prima versione, 555 viaggiatori, per arrivare successivamente ad una capienza di 650 posti. L'investimento ammonta a 12 miliardi di dollari. Ogni A3XX (le X verranno sostituite con un numero della serie Airbus) avrà un prezzo di catalogo di 213-246 milioni di dollari. Airbus ha stimato che il mercato

APERTURA ALL'ITALIA
Auspicio l'ingresso in tempi brevi dell'Alenia e dei suoi alleati

avrà bisogno di 1200 aerei di grande capienza, e confida nel fatto di vendere circa 700. Boeing invece ritiene che il fabbisogno del mercato nei prossimi vent'anni non supererà i 600 velivoli di questo tipo. Airbus, da parte sua, è sicura di far tornare i suoi conti con la vendita di 250 aerei.

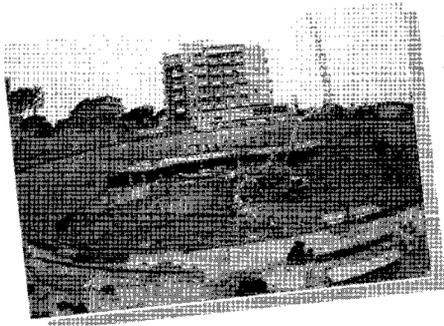
Le reazioni al lancio commerciale dell'A3XX sono positive in tutte le capitali interessate. In particolare a Parigi e Berlino, per le quali l'affare economico suggella una ritrovata armonia politica. L'accordo è il miglior viatico per il viaggio che Jacques Chirac si appresta a fare in Germania, che culminerà il 30 giugno

in un discorso al Reichstag. Tra Tolosa e Amburgo c'è stata battaglia in questi mesi di trattative. La ripartizione dei compiti finale soddisfa i francesi quanto i tedeschi. Questi ultimi, in particolare, hanno conquistato il diritto di consegnare essi stessi gli aerei ai futuri clienti europei e mediorientali. È un fatto d'immagine commerciale: Amburgo - con Tolosa e Seattle - dovrebbe vedersi consacrata come terzo sito mondiale di produzione aeronautica. E Lufthansa, a lungo dubbiosa sul futuro commerciale dell'aereo, pare ora orientata ad ordinarne un certo numero. Francesi e tedeschi hanno anche superato le obiezioni dei britannici, che avrebbero voluto che l'aereo venisse costruito in un solo posto per questioni di risparmi.

Boeing si appresta a rispondere all'aereo europeo con una versione modificata del suo B747, i cui costi di costruzione dovrebbero essere molto meno onerosi di quelli sostenuti per l'A3XX. A Seattle ritengono che il costo del programma A3XX costituisca un «rischio importante per Airbus», in considerazione della ristrettezza del mercato. Boeing preferisce puntare su aerei che evitino i grandi aeroporti, spesso ingorgati, e privilegiare i servizi diretti tra città di medie dimensioni che necessitano di aerei più piccoli del Jumbo.

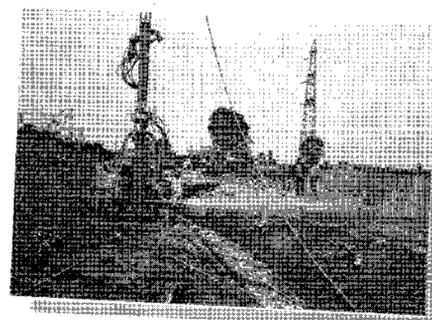
ISO FOND SRL

- Opere speciali di fondazioni
- Consolidamento terreni
- Consolidamento strutture murarie, difese marittime e fluviali, opere speciali in cemento armato

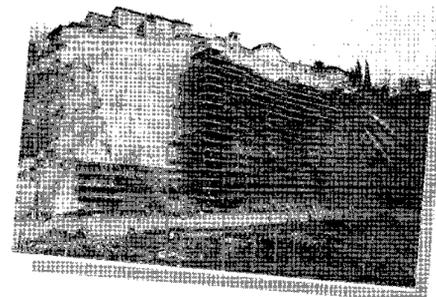


Parcheggio interrato a tre livelli sul lungomare di Rimini. (Diaframmi e tiranti)

Consolidamento parete rocciosa a salvaguardia dell'abitato di Linaro (FO) (Ancoraggi - tiranti e spritz-beton)



Consolidamento rilevati ferroviari mediante colonne di terreno consolidato. (Jet-grouting)



Via Degli Scavi, 23 - 47100 FORLI' - Tel. 0543.796747 - Fax 0543.796807

