

## CRONACHE

### CONVEGNO «INNOVAZIONE E VULNERABILITÀ: PASSEGGERI E PEDONI NEL SISTEMA DEI TRASPORTI»

MACERATA, 11 OTTOBRE 2024

Si è svolto presso l'Università degli Studi di Macerata, l'11 ottobre 2024, il Convegno «Innovazione e vulnerabilità: passeggeri e pedoni nel sistema dei trasporti», inserito nel progetto “Innovazione e vulnerabilità: problemi giuridici e tutele” del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Macerata (finanziamento MUR, programma: Dipartimenti di Eccellenza 2023-2027).

Il concetto di vulnerabilità, che ha assunto una rilevanza sempre maggiore all'interno del dibattito sociologico, filosofico e anche giuridico, è molto ampio, a tratti indeterminato, che permea l'intera società civile.

In via meramente riduttiva, è possibile definire la vulnerabilità come quella situazione di fragilità in cui si trova un certo soggetto: in questo senso, la vulnerabilità va ad indicare una caratteristica di un soggetto, dalla quale, al ricorrere di determinate circostanze, possono derivare conseguenze pregiudizievoli e, come tali, meritevoli di essere contrastate, mediante il riconoscimento, nei confronti del soggetto vulnerabile, di una posizione di *favor*.

Attraverso l'applicazione del concetto di vulnerabilità è possibile, pertanto, individuare quali sono i soggetti da considerare destinatari della speciale protezione e le modalità per tutelare gli stessi.

Così, vulnerabilità e tutela costituiscono due facce della stessa medaglia: ricorrendo una condizione di vulnerabilità del soggetto, si riconoscono al medesimo dei diritti, che, nel loro complesso, ne determinano la tutela.

Dopo il saluto del prof. Stefano Pollastrelli, direttore del Dipartimento di Giurisprudenza, e del prof. Ermanno Calzolaio, coordinatore del progetto di eccellenza, ha preso avvio la prima sessione, coordinata dal prof. Alfredo Antonini, nella quale si sono anzitutto approfonditi i

profili della vulnerabilità dei passeggeri e dei pedoni nella circolazione terrestre, tra storia e contemporaneità.

È dapprima intervenuta la prof.ssa Monica Stronati, la cui relazione «*Un veicolo insolente e potente: l'invenzione dell'automobile tra innovazione e vulnerabilità*» ha offerto un interessante spaccato storico dell'evoluzione dell'industria automobilistica e della percezione del mezzo automobile come mezzo ad elevato impatto industriale e tecnologico, ma al contempo come strumento poco sviluppato e in quanto tale pericoloso per i pedoni.

La tutela del pedone, connessa alla sua intrinseca situazione di vulnerabilità, è stata poi approfondita dal prof. Stefano Pollastrelli, nella relazione «*La vulnerabilità nella circolazione stradale: la tutela del pedone*»: la copiosa giurisprudenza esaminata ha confermato l'attenzione che i giudici di merito e di legittimità riservano al pedone-danneggiato.

La sessione mattutina ha poi lasciato lo spazio ad un approfondimento del connubio innovazione-vulnerabilità applicato alla navigazione marittima ed aerea: la prof.ssa Fiorenza Prada ha posto un *focus* sulla posizione dei passeggeri a mobilità ridotta nella propria relazione «*L'evoluzione della tutela nel trasporto marittimo ed aereo: i passeggeri a mobilità ridotta*», constatando come tali passeggeri godano di una tutela parzialmente differente a seconda del tipo di trasporto.

Si è segnalato, a tal proposito, che nel novembre dell'anno scorso è stata presentata dalla Commissione europea una proposta che coinvolge anche i diritti dei passeggeri a mobilità ridotta e due sono in particolare le proposte di modifica: a) l'introduzione, anche nell'ambito del trasporto aereo, della possibilità per il passeggero a mobilità ridotta di farsi accompagnare gratuitamente; b) l'ampliamento dell'accessibilità documentale nel trasporto marittimo, con previsione di un modulo per le richieste di rimborso o di *compensation* in formato accessibile alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta.

La prima sessione si è conclusa con l'intervento programmato della dott.ssa Lara Discepolo sul tema delle navi a guida autonoma, in cui si è dato atto dell'incessante sviluppo tecnologico che coinvolge il settore dei trasporti e della navigazione e che presenta innegabili ricadute per quanto concerne la responsabilità e la sicurezza.

La seconda sessione, che ha preso avvio nel pomeriggio ed è stata presieduta dal prof. Giuseppe Reale, è proseguita nell'approfondimento del tema dell'impatto tecnologico sul settore trasporti.

La relazione del dott. Paolo Sernani «*L'intelligenza artificiale applicata ai trasporti: profili di tecnica ingegneristica*» ha esaminato gli aspetti tecnici che hanno consentito negli ultimi anni di giungere alla produzione di veicoli a guida autonoma: si è dato atto che, a fronte dei differenti livelli di automazione possibili, nel settore della circolazione terrestre si è per ora giunti al livello 4 (quello di alta automazione); si sono significativamente esplicitati anche i meccanismi attraverso i quali i sistemi di intelligenza artificiale, partendo da immagini e fotografie, costruiscono nei veicoli a guida autonoma gli strumenti di “ausilio alla guida”, “rilevamento ostacoli” e simili.

Come detto, l'evoluzione tecnologica attraverso l'utilizzazione di veicoli a guida autonoma determina importanti ripercussioni in punto responsabilità: è stata affidata alla prof.ssa Chiara Tincani e all'avv. Fabio Piccioni la trattazione rispettivamente dei profili di responsabilità civile e di responsabilità penale.

La relazione della prof.ssa Tincani «*Veicoli a guida autonoma e responsabilità civile*» ha evidenziato la recente introduzione del Reg. UE 2024/1689, il cui scopo è quello di istituire un quadro giuridico uniforme per quanto riguarda lo sviluppo, l'immissione sul mercato, la messa in servizio e l'uso di sistemi di intelligenza artificiale nell'Unione Europea; sono poi state esaminate le diverse figure soggettive cui potrebbero imputarsi profili di responsabilità: proprietario, conducente, produttore ed assicuratore.

L'avv. Piccioni si è occupato della responsabilità penale nella sua relazione «*Circolazione stradale: la responsabilità penale nella conduzione di veicoli a guida autonoma*», constatando come i principi propri dell'ordinamento penale (fra tutti quello per cui la responsabilità penale è personale) mal si attanagliano ai veicoli a guida autonoma, ove nel concreto manca la persona che pone in essere quella condotta di guida suscettibile di cagionare i delitti di omicidio o di lesioni.

Ha concluso la sessione pomeridiana l'intervento programmato della dott.ssa Beatrice Baldoni, che ha concentrato la propria attenzione sul settore aeronautico, il primo in cui la tecnologia si è imposta nel settore della navigazione con la costruzione degli UAV (*unmanned aerial vehicle*).

