

Auto a guida autonoma: a che punto siamo in Italia?

 studiocataldi.it/articoli/25710-auto-a-guida-autonoma-a-che-punto-siamo-in-italia.asp

Sei in: [Home](#) » [Articoli](#)

Il 28 e il 29 aprile, il convegno a Milano "Veicoli a guida assistita ed autonoma" patrocinato dal comune e dal locale ordine degli avvocati

Avv. Mario Claudio Capponi - Il 28 e 29 aprile 2017 si terrà a Milano un incontro di studio dal titolo "**Veicoli a guida assistita ed autonoma: in viaggio verso nuovi orizzonti**", patrocinato dal Comune di Milano e dal locale Ordine degli Avvocati.

Il Convegno, a partecipazione gratuita per magistrati, avvocati, praticanti abilitati, docenti e studenti universitari e sostenitori di Medici Senza Frontiere, si propone di affrontare le numerose problematiche in tema di etica, corretta informazione del consumatore, responsabilità civile e penale, tutela della privacy ed aiuti alla sperimentazione connesse allo sviluppo ed alla diffusione di autoveicoli in grado di interagire con la realtà

esterna mediante sistemi elettronici, a partire, secondo la classificazione proposta dalla SAE International Automotive, da quelli di livello 1, ove vi è una moderata funzione di mero ausilio al conducente (ad es. i vari *alert* visivi o acustici anticollisione), sino a giungere a quelli di livello 5, ove la guida viene totalmente affidata al sistema da parte dell'utente, che da conducente si trasforma a tutti gli effetti in semplice passeggero (le cc.dd. *Google Cars*, per intendersi).



Auto a guida autonoma: un futuro più vicino di quanto si creda

Il tema delle auto a guida autonoma appare ancora a molti futuribile, ma in realtà non è così. **Sul mercato sono già presenti modelli**, come ad esempio quello commercializzato da Tesla, dove il conducente può affidare ai sistemi elettronici tutti i comandi, e la sperimentazione da parte delle Case automobilistiche, come sta avvenendo per l'Audi, che ha predisposto Robby e Jack, due A7 rispettivamente destinate alla guida senza pilota su circuito ed in autostrada, è in una fase oltremodo avanzata, tanto da rendere verosimile ritenere che sin dal prossimo decennio sarà possibile per chiunque recarsi in concessionaria per acquistare una c.d. *driverless car*.

Il fenomeno non è soltanto più prossimo di quanto in generale si ritenga, ma presenta peculiarità (e criticità) tali da richiedere uno specifico adeguamento della normativa vigente.

Il primo intervento legislativo in tal senso si è avuto nell'aprile 2012 ad opera dello Stato della Florida, cui hanno fatto séguito numerosi altri Stati Usa (l'elenco completo è reperibile all'apposita [pagina](#) dedicata all'argomento sul sito della National Conference of State Legislatures).

In Europa, il Parlamento Europeo ha approvato il 16 febbraio 2017 una [Risoluzione](#) recante raccomandazioni alla Commissione concernenti norme di diritto civile sulla robotica ove, al punto 61, si fa espresso riferimento alla "*necessità di valutare la possibilità di modificare gli accordi internazionali quali la Convenzione di Vienna sul traffico stradale dell'8 novembre 1968*". Ai mezzi di trasporto autonomi detta Risoluzione dedica specificamente ben 6 punti (da 24 a 29) dell'articolato di cui si compone.

I primi fermenti si registrano anche a livello di singoli Paesi membri. Il Governo tedesco ha ufficialmente [comunicato](#)

il 31 marzo scorso di avere predisposto un progetto di legge destinato a regolare la guida autonoma, secondo cui questa dovrebbe essere consentita a condizione che il conducente resti responsabile di eventuali danni a terzi e sia altresì posto in grado dal fabbricante di riassumere in capo a sé in qualsiasi momento il controllo del mezzo e di disattivare i sistemi elettronici (sostanzialmente, parrebbe, si tratterebbe d'una sorta di divieto "indiretto" di circolazione rivolto ai soli modelli 5 in favore dei modelli 4, posto che gli uni si differenziano dagli altri proprio per il mantenimento o meno della figura d'un conducente così come tradizionalmente inteso).

I ritardi legislativi in Italia

E in Italia ? Al momento la situazione è sconcertante, ed il ritardo legislativo enorme.

Basti pensare che l'art. 46 del nostro [Codice della Strada](#) (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285), benché riformato da ultimo con l'art. 8 l. 29 luglio 2010, n. 120 (e poi lasciato immutato dalle successive novelle del 2015 e 2016), ancora definisce come veicoli *"tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo"*, legando così la definizione stessa di veicolo ad una caratteristica (e cioè la guida umana) la cui assenza è invece l'elemento essenziale dei modelli di auto elettroniche di livello 5, con la conseguenza che questi mezzi di ultima generazione, al momento, dove la figura del conducente di per sé scompare per essere sostituita da quella del passeggero, astrattamente sfuggirebbero addirittura già a livello definitorio dall'intero ambito di regolazione così come delimitato dal legislatore medesimo.

Il ritardo sembra dipendere non tanto da una volontà di uniformarsi all'indirizzo che il disegno di legge tedesco pare delineare (posto che, per le ragioni ora indicate, e diversamente da quanto accadrebbe se il progetto tedesco venisse approvato con i contenuti annunciati, i modelli 5 in Italia non soltanto non verrebbero colpiti né direttamente né indirettamente da un divieto di messa in circolazione, ma allo stato, non rientrando neppure nella definizione di veicolo, si porrebbero addirittura totalmente al di fuori dell'attuale disciplina della circolazione stradale e dei requisiti là imposti per l'immissione di veicoli in circolazione), quanto piuttosto da un elevato livello di disinformazione, o disinteresse, generalizzati.

Non si spiegherebbe altrimenti per quale motivo, in occasione delle riforme del [Codice della Strada](#) del 2015 e del 2016, quantomeno l'inciso "guidate dall'uomo" contenuto nel predetto art. 46 CdS non sia stato fatto cadere, tra l'altro così riconducendo la definizione legislativa di veicolo ad un denotato più vicino a quello delineato dalla stessa Convenzione di Vienna del 1968, maggiormente incentrato sulla natura in sé di oggetto inanimato destinato alla circolazione stradale (v. art. 1, lettera o), e già accolto in sede UE (v. ad es. art. 3, n. 11, dir. 2007/46 del 5 settembre 2007), in singoli Stati membri come Germania e Francia (v. rispettivamente, ad es., artt. 1, comma 2, StVG e art. L110-1 Code de la route), e persino in Stati estranei all'UE ma pure firmatari della Convenzione di Vienna, come la Confederazione Elvetica (v. art. 7 SVG).

Il programma del Convegno

Obiettivo del Convegno è appunto quello di fornire uno stimolo al superamento di un *gap* legislativo ed informativo che rischia di lasciare l'Italia ai margini di un dibattito che negli altri Paesi si sta invece accendendo e che appare rivolto a sottoporre a disciplina una fattispecie con la quale, come consumatori ma anche come semplici utenti della strada, tutti i cittadini saranno tenuti a confrontarsi nel giro di pochi anni.

La prima giornata dell'incontro sarà dedicata a fornire una visione d'insieme, di natura interdisciplinare: s'inizierà con un'introduzione ai sistemi elettronici avanzati di assistenza alla guida curata dal prof. Domenico Sorrenti, seguita dalla proiezione di due video relativi ad altrettanti esperimenti di hackeraggio da remoto condotti su una Tesla e su una Jeep Cherokee in movimento che saranno commentati dall'esperto di sicurezza informatica dr. Stefano Bonacina, ed un intervento dell'ing. Olga Landolfi di TTS Italia in ordine ai principali aspetti di ritardo sul piano tecnico all'interno della normativa quadro italiana. A concludere, Davide Comunello, giornalista di *Quattroruote*, riferirà su attualità e prospettive dei veicoli a guida autonoma, la prof.ssa Erica Palmerini esaminerà il contenuto

della Risoluzione del Parlamento UE cui si è accennato *supra*, l'avv. Raffaele Zallone darà conto delle leggi già vigenti negli Usa, ed il prof. Franco Riva rassegherà una serie di considerazioni etiche.

La seconda giornata affronterà unicamente temi di natura giuridica connessi alla fattispecie. Il prof. Antonio Albanese terrà una relazione in tema di danni da circolazione e responsabilità civile, con particolare riguardo a quella che può gravare su conducente e proprietario del veicolo per omesso aggiornamento dei *software* utilizzati dagli automezzi, il prof. Roberto Pardolesi si occuperà di disciplina dei rischi ed obblighi di informativa sulle corrette modalità d'uso del prodotto con riferimento alla responsabilità del fabbricante, la dr.ssa Lucia Vecere affronterà i nodi della tutela dei dati personali che, tramite i sistemi di *infotainment*, vengono conferiti, il prof. Paolo Pisa esaminerà la disciplina in tema di reati stradali, soggettivamente legata alla figura del conducente, il dr. Andrea Bertolini esaminerà le proposte d'introduzione di forme di assicurazione obbligatoria o di fondi di garanzia che sono state avanzate e le loro potenziali conseguenze di mercato, ed infine l'avv. Marta Bonicelli proporrà un'analisi dei modelli di polizze *Driverless* che iniziano ad affacciarsi nel settore assicurativo.

Il programma completo del Convegno è reperibile all'indirizzo <http://www.capponilegalstudio.it/area-interattiva/incontro-di-studio-28-29-4-2017/> dove si può trovare anche il [modulo d'iscrizione](#) online.

avv. Mario Claudio Capponi

cappleg@tin.it

www.capponilegalstudio.it

(07/04/2017 - Avv.Mario Claudio Capponi) • Foto: 123rf.com