

INDICE

INTRODUZIONE

Lo spirito del progetto	»	XI
<i>Giuseppe Cassano</i>		
1. Alba di una nuova rivoluzione industriale.....	»	XI
2. Diritto, tecnica ed etica.....	»	XII
3. Da zero a cinque, i livelli di guida autonoma.....	»	XII
4. Nuove strade “intelligenti”	»	XIII
5. Programmazione del software	»	XIV
6. Produttori “responsabili”	»	XIV
7. Orientarsi in temi nuovi.....	»	XVI

CAPITOLO I

Ambiente, modelli regolatori, prospettive	»	1
<i>Giuseppe Cassano - Antonino Mazza Labocchetta</i>		
1. Premessa.....	»	1
2. Il diritto all’ambiente.....	»	5
2.1. (...) nel nostro ordinamento.....	»	5
2.2. (...) nell’ordinamento europeo	»	7
3. Politiche ambientali e meccanismi di attuazione	»	9
4. Alla ricerca di una nozione giuridica di ambiente.....	»	13
5. Ambiente, pubblica amministrazione e modelli regolatori	»	19
6. Incertezza scientifica e gestione del rischio: il principio di precauzione e il principio di prevenzione	»	25
7. Next Generation EU e strategie regolatorie	»	30
8. La «legge europea sul clima»	»	37
9. Conclusioni.....	»	39

CAPITOLO II

Auto a guida autonoma ed impatto ambientale	»	45
<i>Luciano Butti</i>		
1. Introduzione	»	45
2. Un cambiamento che potrebbe coglierci impreparati	»	45
3. L’impatto ambientale della guida autonoma: convivenza di fattori positivi e negativi	»	48
4. I chilometri percorsi	»	49
5. L’impatto sulla congestione	»	50
6. Efficienza energetica dei veicoli autonomi	»	51

7. <i>Sharing is caring</i> : la trasformazione dell'auto da prodotto a servizio come condizione necessaria per la sostenibilità ambientale della tecnologia <i>Driverless</i>»	52
8. <i>Nudge</i> . La spinta gentile per modificare i comportamenti nel segno della sostenibilità.....»	53

CAPITOLO III

Driverless car o driverless law?

Tentativo di inquadramento sistematico	55
<i>Elena Quarta - Remo Trezza</i>	
1. <i>Ex robot oritur ius</i> : una “nuova dimensione” del divenire giuridico»	55
1.1. Segue. Le coordinate spazio-temporali dei sistemi robotici»	58
1.2. Segue. L'ordinamento robotico e l'ordinamento giuridico. Differenze. Variabili algoritmiche e valori giuridici. Dicotomia imprescindibile	60
2. Un'esemplificazione della robotica: le <i>driverless cars</i>	64
3. Responsabilità “da veicolo autonomo”: la responsabilità-progetto di Jonsiana memoria può indicare un percorso verso la risoluzione dell'enigma?	68
4. Profili teorico-sistematici sulle <i>driverless cars</i> . Comparazione ordinamentale e dimensione <i>multilevel</i> del fenomeno.....»	73
4.1. Segue. Lo statuto responsabilistico dei sistemi intelligenti. La tripartizione soggettiva	81
5. Un diritto senza pilota? Una provocazione per un “nuovo statuto responsabilistico” per le <i>driverless cars</i>	85
6. Conclusioni di sistema e soluzioni <i>de iure condendo</i>	87

CAPITOLO IV

Guida autonoma e prime riflessioni in punto di diritto»	93
<i>Stefano Pellegatta</i>	
1. Automazione nel settore <i>automotive</i> : una « <i>disruptive innovation</i> »...»	93
2. I sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e il problema giuridico del controllo del veicolo	95
3. La responsabilità per il danno derivante da circolazione dei veicoli nell'attuale contesto normativo italiano: la piena compatibilità dei sistemi di guida assistita con le regole vigenti	102
4. L'impatto dei sistemi di guida autonoma sulle regole vigenti in materia di responsabilità civile automobilistica. Il ruolo del <i>driver</i> : possibili soluzioni interpretative	105
5. Guida autonoma, ADAS e il nuovo ruolo della responsabilità da prodotto	110

6. Come si evolve il sistema di responsabilità civile automobilistica? L'intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla sperimentazione dei veicoli a guida connessa e automatica.....» 112
7. Responsabilità, assicurazione, bilanciamento di interessi: nuove soluzioni e sviluppi prevedibili» 114

CAPITOLO V

Esperienze legislative a confronto in tema di guida autonoma.....» 119 *Massimiliano Marotta*

1. Premessa.....» 119
2. La legislazione tedesca e la posizione del conducente.....» 123
3. L'iniziativa francese ed il ruolo del produttore» 133
4. Il percorso intrapreso dal Regno Unito» 142
5. Un'analisi comparativa.....» 149
6. Conclusioni.....» 152

CAPITOLO VI

Self-driving car e programmazione del software: quale tutela per i trasportati e quale tutela per i terzi?.....» 155 *Silvia Cal*

1. La tutela dei terzi: una nuova sfida per il legislatore.....» 155
2. La tutela del supervisore» 160
3. Il terzo trasportato» 163
4. Il sistema risarcitorio di cui all'art. 141 del Codice delle Assicurazioni e il sistema di cui all'art. 144 a tutela dei terzi» 173
5. Il caso fortuito» 178

CAPITOLO VII

Guida automatica e violazioni di norme del Codice della Strada» 181 *Silvia Cal*

1. L'attuale sistema sperimentale di guida autonoma ed i sistemi di interazione e scambio di dati volti a garantire la sicurezza di guida....» 181
2. Il supervisore privo dei requisiti per la guida autonoma» 185
3. Veicolo privo di autorizzazione per la guida autonoma e di targa prova.....» 186
4. Eccesso di velocità» 187
5. Violazione della segnaletica stradale» 196
6. Distanza di sicurezza tra veicoli» 199
7. Guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti da parte del supervisore.....» 204

CAPITOLO VIII

La prestazione di servizi turistici con veicoli a guida autonoma » 209*Francesco Morandi*

1. L'esperienza di viaggio alla prova delle nuove tecnologie.....» 209
2. I nuovi servizi di mobilità e ospitalità con veicoli senza conducente.. » 212
3. La suite mobile a guida autonoma e l'oggetto dei contratti del turismo organizzato.....» 215
4. La prestazione di *transpitality* con veicoli senza conducente» 226
5. Alcune brevi considerazioni conclusive.....» 231

CAPITOLO IX

Inquadramento giuridico dei profili di responsabilità in tema di veicoli a guida autonoma » 235*Carmen Telesca*

1. Premessa.....» 235
2. Brevi cenni al quadro normativo europeo e interno» 237
3. Veicoli a guida autonoma: considerazioni sulla responsabilità civile.. » 242
 - 3.1. Segue: considerazioni sulla responsabilità penale» 247
4. Osservazioni conclusive» 251

CAPITOLO X

Veicoli a guida autonoma e responsabilità penale » 255*Lorenzo Picotti*

1. Introduzione» 255
2. Ricognizione delle fonti extrapenali vigenti nel nostro ordinamento e delle correlate distinzioni classificatorie» 256
3. Ricadute sugli aspetti specificamente penalistici: interazione fra veicoli a guida automatica e soggetti coinvolti nella formazione, esecuzione e controllo dei "comportamenti di guida"» 260
4. Prospettiva sovranazionale e considerazioni finali.....» 269

CAPITOLO XI

L'assicurazione della responsabilità da impiego di mezzi di trasporto a guida altamente automatizzata o autonoma » 277*Cecilia Severoni*

1. Premesse introduttive: il progressivo aumento della automazione dei mezzi di trasporto ed i differenti profili di responsabilità derivanti dall'impiego di mezzi di trasporto altamente automatizzati o autonomi. » 277
2. Mezzi di trasporto autonomo e coperture assicurative» 285
3. L'assicurazione della responsabilità degli APR per danni a terzi» 289
4. Le coperture assicurative per le *unmanned ships*.....» 302

5. L'assicurazione del veicolo a guida autonoma.....»	305
6. La previsione di una copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità da conduzione di veicoli altamente automatizzati o autonomi nella normativa tedesca e nel <i>Automated and Electric Act</i> 2018 inglese. I nuovi orientamenti europei in tema di guida autonoma»	310
7. La normativa italiana su soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica»	315
8. Il rischio di attacco informatico con mezzi di trasporto <i>unmanned</i> e la relativa copertura assicurativa.....»	316
8.1. Le buone pratiche e le raccomandazioni ENISA in materia di <i>cyber security</i> nei veicoli <i>smart</i>»	321
9. Considerazioni conclusive sull'incidenza della completa automazione del mezzo di trasporto nel processo decisionale umano: il dilemma etico e le sue possibili conseguenze in materia di assicurazione dei rischi»	324

CAPITOLO XII

Il valore probatorio della “scatola nera” nel Codice delle Assicurazioni Private: verso un regime speciale di responsabilità civile»	331
<i>Stefano Pellegatta</i>	

1. L'art. 132-ter Codice delle Assicurazioni Private: installazione della “ <i>black-box</i> ” sul veicolo e sconto obbligatorio. L'attuale assenza di una definizione normativa di “scatola nera”»	331
2. L'art. 145-bis Codice delle Assicurazioni Private: lo speciale valore di “prova legale” accordato alle risultanze della “ <i>black-box</i> ” sottoposto al vaglio critico della giurisprudenza»	337
3. Le ragioni giuridiche del ridimensionamento del valore di “prova legale” accordato alle risultanze della “ <i>black-box</i> ”: mancata adozione della normativa secondaria»	344
4. Le ragioni fattuali del ridimensionamento del valore di “prova legale” accordato alle risultanze della “ <i>black-box</i> ”: i limiti tecnologici degli strumenti attualmente più diffusi, in un contesto in rapida e continua evoluzione.....»	346
5. La progressiva diffusione della scatola nera: il Regolamento (UE) 2019/2144 sui sistemi avanzati di assistenza alla guida (c.d. ADAS) ..»	350
6. La “scatola nera” come requisito strutturale dei sistemi di guida automatica»	356
7. Considerazioni finali: il tentativo di un bilanciamento di interessi nel contesto del sistema di responsabilità civile per danno derivante da circolazione dei veicoli a motore sempre più caratterizzato da profili di specialità.....»	361