

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo I/2021

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 4, n. 6 (I-2021)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra

Pubblicato nel mese di ottobre 2021

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Assaeroporti)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Luigi De Propriis	Avv. Emanuela Lanzi	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Marco Di Giugno	Dott. Antonio Mitrotti	Avv. Francesco Scalia
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Prof.ssa Martina Sinisi
Dott. Simone Francario	Dott. Simone Paoli	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Raissa Frascella	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè		

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Indice

Fascicolo I/2021

PRESENTAZIONE DEL FASCICOLO/PRESENTATION OF THE ISSUE

Francesco Gaspari

ARTICOLI E SAGGI/ARTICLES AND ESSAYS

Pierre de Gioia Carabellese

Unmanned vehicles e rischi legali ed assicurativi. Una visuale dal Regno Unito della disciplina della responsabilità dei veicoli senza guidatore pag. 1

Francesco Gaspari

La regolazione del settore aerospaziale tra spazio aereo e spazio cosmico e il ruolo dell'ICAO pag. 12

Veronica Sordi

La (recente) giurisprudenza interna ed eurounitaria sul tema degli aiuti di Stato. Uno sguardo agli aiuti istituiti con legge regionale, in particolare, alla vicenda degli aeroporti sardi pag. 22

NOTE A SENTENZA/LAW NOTES

Francesco Ferrara

Determinazione del risarcimento per la perdita del bagaglio sul volo e ripartizione dell'onere probatorio pag. 38

Giuseppina Agata Di Guardo

La regolazione tecnica dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e i rapporti con la normativa di rango secondario statale: riflessioni a margine di una pronuncia della Cassazione pag. 46

CASI E QUESTIONI/CASES AND ISSUES

Mara Costantino

Il ruolo delle infrastrutture sostenibili nel rilancio del sistema Paese: cresce il fabbisogno infrastrutturale nei settori ferroviario, aereo e navale. I Risultati Deloitte-Casmef quarta edizione Osservatorio annuale su infrastrutture pag. 61

Articoli e Saggi

Unmanned vehicles e rischi legali ed assicurativi Una visuale dal Regno Unito della disciplina della responsabilità dei veicoli senza guidatore*

Pierre de Gioia Carabellese

*Fellow of Advance HE (York, UK) and Professor (full) of Business Law and Regulation (ECU, Perth),
Professor of Law in England (Huddersfield, 2017)*

Abstract

Unmanned vehicles and legal/insurance risks. A British point of observation of the legislation on automated machines.

The paper discusses the legal concept of automated motor vehicles pursuant to the UK statute, as well as the linkage with the pertinent insurance coverage, this analysis being carried out also in the light of the potential reverberations on the Italian legal system; of the latter, the UK legislation may be regarded as the forerunner. The automated vehicles, including the most advanced forms of driverless vehicles, will seemingly be used in the UK in the imminent future. Meanwhile, in 2018, a piece of legislation has been passed and its purpose is to legislate on both the insurance contract (and the way the liability shall be apportioned among insurer, owner and, particularly, manufacturer) and the administrative law (therefore, the regulation) of the automated vehicles, focused on a register kept by the Secretary of State.

Key words: unmanned vehicles – UK – insurance risk – producer’s liability - Automated and Electric Vehicle Act 2018

Sommario — 1. Inquadramento sistematico — 2. Rischi legali tradizionali nei trasporti nel Regno Unito: il contratto di assicurazione — 3. Il nuovo modello legislativo britannico di responsabilità relativo ai veicoli automatizzati (*automated machines*) — 4. Gli scenari futuri: le *driverless cars* — 5. Raccordo finale

1. Inquadramento sistematico

Perfida Albione o meravigliosa Albione: questo è il dilemma.

Un Paese quale la Gran Bretagna che, uscendo dall’Unione Europea, sembrava avviato al declino, trova ora un nuovo slancio nel campo della tecnologia, nonché in quello dei trasporti e dell’automazione, con la prospettiva di diventare in futuro uno dei mercati più avanzati al mondo.

* Sottoposto a referaggio. Il presente contributo costituisce un approfondimento del seminario su “*automated machines*”, tenuto in inglese in data 27 aprile 2021 presso la Cattedra del Professor Massimiliano Piras, Professore Ordinario di Diritto della Navigazione dell’Università di Cagliari.

La tematica delle *unmanned machines*, o *unmanned vehicles*, ossia dei veicoli e macchine che si muovono senza un conducente, costituisce una delle più affascinanti, e, al tempo stesso, delle più ardue sfide che si vanno profilando all’orizzonte, in Italia¹, e non solo. Anzi, si può ormai ritenere che più che un orizzonte, si tratti di una realtà affermata, con ordinamenti - come quello britannico - che si sono già dotati di testi normativi, al fine di regolare una parte della tematica, quella dell’assicurazione delle “macchine”, mentre altri testi saranno verosimilmente emanati per regolamentare, da un punto di vista amministrativo, il complesso delle *automated machines*, e in particolare i veri e propri veicoli (le “automobili”) che circolano su strada: si sta parlando della *driverless cars*, cui peraltro non è ora consentita la circolazione nel Regno Unito, rendendo di fatto del tutto superfluo, per quella parte, lo stesso nuovo regime assicurativo².

Nel 2018, il Regno Unito si è dotato di una legislazione sulla responsabilità assicurativa applicabile ai veicoli che si muovono totalmente ovvero parzialmente in modo automatico, senza conducente, a condizione che siano iscritte nell’ apposita lista; la suddetta legislazione è contenuta formalmente nell’ *Automated and Electric Vehicle Act 2018* (di seguito anche *AEVA 2018*), in vigore dal mese di luglio dello stesso anno³.

La lista potenzialmente è aperta ai veicoli “stradali” (le vere e proprie “macchine”), anche se l’attuale implementazione non contempla ancora le automobili, in attesa che il Regno Unito dia il proprio benessere alle forme più estreme di *driverless vehicles*,

Il pilastro fondamentale dell’AEVA è costituito - è bene anticiparlo - dalla *section 2, subsection 2*.

L’AEVA 2018 stabilisce che i CAV (*Connected and Autonomous Vehicles*, dunque i veicoli che si muovono da soli, totalmente ovvero parzialmente) devono essere coperti da una polizza assicurativa ai sensi di un contratto di assicurazione unico, che copra sia l’assicurato che il veicolo⁴. Alla luce di ciò, ove un incidente sia causato dal CAV e

¹ Fra i non molti scritti in lingua italiana si segnala, in una prospettiva di *law and economics*: G. CALABRESI, E. AL MUREDEN, *Driverless car e responsabilità civile*, in *Rivista diritto bancario*, 2020, p. 7-21, online. Secondo una visuale giuridica, cfr. U. RUFFOLO (a cura di), *Self-driving car, auto driverless e responsabilità*, in *Intelligenza artificiale e responsabilità*, Milano, 2017, p. 39 ss.; R. PARDOLESI, A. DAVOLA, *In viaggio col robot: verso nuovi orizzonti della rc auto (“driverless”)?*, in *Danno e Responsabilità*, 2017, p. 616 ss.

² Nella letteratura internazionale, cfr. L. NOUSSIA, *Autonomous Vehicles: Legal Considerationd and Dilemmas*, in P. MARANO, K. NOUSSIA (a cura di), *InsurTech: A Legal and Regulatory View*, London, 2020, p. 253 ss.; P. MANES, *Legal Challenges in the Realm of Insur-Tech*, in *European Business Law Review*, 2020, p. 129-168; D.L.K. CHENG, R. DENG, *Cryptocurrency, Fintech, Insurtech, and Regulation*, London, 2018.

³ All’articolato in parola è stato dato sigillo reale, *Royal Assent*, il 19 luglio 2018, dopo che era stato approvato dal Parlamento di Westminster con il n. 18. Ai sensi della *section 21* della legge in parola, le previsioni normative entrano in vigore nel momento in cui il Secretary of State inizi ad emanare la relativa regolamentazione, attraverso i propri *statutory instruments*. Tuttavia, alcune previsioni entrano in vigore nel momento stesso in cui la legge viene approvata: (a) *section 20(2) to (7)*; (c) *sections 22 and 23*. In merito alla legge in esame si veda: J. MARSON, K. FERRIS, J. DICKINSON, *The Automated and Electric Vehicles Act – Part I and Beyond: A Critical Review*, 2020, p. 395-416; M. CHANNON, *Automated and Elecrtic, Vehicles Act 2018: An Evaluation in light of Proactive Law and Regulatory Disconnect*, in *European Journal of Law and Technology*, 2019, online. Quest’ultimo Autore sottolinea che, in generale, la legge è alquanto ampia, data l’assenza di precise definizioni ovvero dello stesso ambito di applicazione. Una tale ampiezza è chiaramente finalizzata ad assicurare che la legislazione rimanga connessa con la tecnologia. Si può quindi riassumere dicendo che vi sia un approccio “*proactive*”, dinamico, del legislatore, il quale però lascia molte incertezze, in particolare circa la stessa natura delle previsioni normative.

⁴ È da notare che nel Regno Unito, in relazione ai veicoli tradizionali, il *Road Traffic Act 1988* prescrive che l’utilizzatore di un veicolo (l’*user*) deve stipulare un contratto di assicurazione per coprire la sua responsabilità verso terzi, per danni causati da sua negligenza; per effetto di tale contratto l’assicuratore è

sempre che al momento del sinistro fosse in funzione il “*driving itself*”, semovente, l’assicuratore è tenuto ad indennizzare la parte terza, fatta salva la sua azione di regresso nei confronti del produttore del CAV ovvero della persona responsabile dell’incidente⁵.

Tale quadro complessivo viene ricostruito nel presente contributo, al fine di dar conto della evoluzione che si è registrata negli ultimi anni nel Regno Unito e del futuro che si va profilando. All’uopo si tenterà, in sede di raccordo, una comparazione con la disciplina italiana, e con il suo complesso sistema. Prima ancora, il rischio legale viene inquadrato alla luce del diritto delle assicurazioni che tradizionalmente si applica all’area in parola, e su cui si appunta la disciplina britannica appena emanata.

2. Rischi legali tradizionali nei trasporti nel Regno Unito: il contratto di assicurazione

Le “macchine”, inclusi i veicoli, che si muovono senza conducente, sono dotate di una tecnologia di supporto, fornita dal produttore, che le rende operative, adattandole all’uso dell’utente che non è necessariamente il proprietario, anche se spesso questi opera nell’interesse dello stesso proprietario, come ad esempio nel caso del dipendente.

Dall’operatività di tali macchine possono discendere conseguenze negative per le vittime che ne vengono accidentalmente investite: il vero dilemma per la vittima è stabilire verso chi indirizzare l’azione volta ad ottenere il risarcimento del danno.

La prima risposta ipotizzabile sarebbe quella della responsabilità del produttore del veicolo automatico. Essendo il veicolo automatico, nella sua forma più estrema, privo di un conducente, è in definitiva il *manufacturer* il responsabile del danno. Va comunque rilevato che, nel diritto inglese, tale azione rischia di essere difficilmente utilizzabile dal danneggiato, in quanto, essendo applicabile il *Consumer Protection Act 1987*, il produttore potrebbe utilizzare difese alquanto efficaci, previste dalla stessa normativa del 1987⁶, la quale evidentemente è stata emanata in un contesto in cui anche la più fervida fantasia non avrebbe mai fatto pensare a veicoli senza conducenti⁷.

Peraltro, per i principi generali applicabili ai veicoli tradizionali, il convenuto, o *defendant*, dovrebbe essere il proprietario del veicolo secondo le regole generali che valgono anche nel Regno Unito e specificamente nel diritto inglese. Tuttavia, all’obiezione che il proprietario non possa essere chiamato in causa, nel caso di specie, di *mens rea*, può replicarsi che il più appropriato convenuto debba essere il *manufacturer*, il produttore; d’altro canto, è quest’ultimo che ha predisposto la macchina e, soprattutto, il software che la fa girare. Si aggiunga che nell’operatività in parola è solitamente l’assicuratore che viene chiamato in giudizio, in luogo del proprietario. *Mutatis mutandis*, in questo caso di *unmanned machine*,

obbligato a compensare la parte terza quale vittima. Ove manchi del tutto un contratto di assicurazione, sarà un organo, il Motor Insurers’ Bureau, a compensare la vittima.

⁵ Il fenomeno viene ricostruito in modo molto puntuale da M. CHANNON, *op. cit.*, online

⁶ Il regime di *strict liability*, di responsabilità oggettiva, è stato riconosciuto fin dall’inizio. Cfr. C. NEWDICK, *The Development Risk Defence of the Consumer Protection Act 1987*, in *Cambridge Law Journal*, 1088, p. 455 ss.; A. STOPPA, *The Concept of Defectiveness in the Consumer Protection Act 1987: a Critical Analysis*, in *Legal Studies*, 1992, p. 210 ss.

⁷ Una di queste difese è quella della *section 4, 1, e*, che consente al produttore di evitare il risarcimento provando che lo stato della conoscenza scientifica e tecnologica al momento della produzione era tale per cui non avrebbe potuto individuare il difetto del bene prodotto. In proposito, la stessa giurisprudenza della Corte di Giustizia dell’Unione Europea chiarisce che la difesa del produttore può essere superata dal consumatore solo dimostrando che, al tempo in cui il prodotto fu messo in circolazione, la relativa conoscenza tecnica e scientifica era già a disposizione del produttore. Cfr. *Commission v United Kingdom /Re the Product Liability Directive* (Case C-300/95) [1997].

il vero dilemma è stabilire se debba essere interessato l'assicuratore del proprietario della macchina ovvero quello del fornitore, di chi ha prodotto il veicolo.

Per i veicoli/macchine tradizionali, stradali o meno, mossi da un conducente ovvero pilota, ogni tematica, al di là della Manica, viene definita in modo consolidato: in caso di incidente, (*accident*) il proprietario attiva una polizza assicurativa e, al suo verificarsi, chiama in garanzia l'assicuratore. La responsabilità del proprietario nei confronti di chi ha subito il danno (come, ad esempio, un *car accident*) discende dai principi generali, e in particolare dall' "antico" caso *Donoghue v. Stevenson*⁸. Il caso scozzese, "esportato" anche nel diritto inglese, è paradigmatico, nel *common law*, del pilastro su cui si fonda l'intera area del *tort law*, ossia dell'illecito extra-contrattuale⁹.

Anche in assenza di contratto o rapporto contrattuale fra proprietario/conducente e investito - per cui nessuna azione legale di natura civilistica, che presuppone l'esistenza di un contratto, sarebbe ipotizzabile - l'investitore potrà comunque essere citato in giudizio, *in tort* appunto, sulla base della violazione di un *duty of care*, di un obbligo di diligenza che, a prescindere da rapporti contrattuali in essere, grava su chiunque svolga una determinata attività, che cagioni ad altri un danno.

D'altro canto, nel *common law* inglese, la chiamata del terzo assicuratore rappresenta una eccezione al principio che caratterizza il diritto dei contratti Oltremantica: più precisamente il *privity of contract*. Trattasi del principio in base al quale il contratto non produce effetti nei confronti dei terzi, né dei beneficiari contemplati nello stesso contratto, in quanto si tratta di parti non contraenti, non esistenti al momento della stipula¹⁰. In realtà, storicamente, il contratto di assicurazione rappresenta una delle poche eccezioni al *privity*¹¹.

Non esiste nel *common law* una definizione specifica, nel senso di legislativa, ad usare le categorie italiane, del contratto di assicurazione. Vi è chi si riferisce correttamente alla definizione di un giudice *Channell J.* in *Prudential v Commissioner of Inland Revenue*¹²: "un contratto per effetto del quale una parte (l'assicuratore) promette in cambio di un ritorno pecuniario (il premio) di pagare all'altra parte (l'assicurato) una somma di denaro ovvero di corrispondere a quest'ultimo un corrispondente beneficio al verificarsi di uno ovvero di più specifici eventi" (traduzione dall'inglese di chi scrive)¹³.

Definizioni "legislative", e non di natura giurisprudenziale, del contratto di assicurazione si trovano nella disciplina *ad hoc*, relativa a specifici settori. Si fa riferimento al *Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2002, Section 1*, ossia alla disciplina in

⁸ J.C. SMITH, P. BURNS, *Donoghue v. Stevenson: The Not so Golden Anniversary*, in *The Modern Law Review*, 1983, p. 147 ss.

⁹ Cfr. nel diritto anglo-gallese, K. HORSEY, E. RACKLEY, *Casebook on tort law*, 16° ed., Oxford, 2021; K. HORSEY, E. RACKLEY, *Tort Law*, Oxford, 2011. Nel diritto scozzese, il *tort*, il cui principi sono sostanzialmente analoghi, terminologicamente l'area viene definita *delict*, e la relativa responsabilità *delictual liability*. Cfr. J. THOMSON, *Delictual Liability*, 5° ed., Edinburgh, 2014.

¹⁰ Sul concetto di *privity*, cfr., *ex plurimis* R. TAYLOR & D. TAYLOR, *Contract Law*, 6° ed., Oxford, 2017, p. 336 ss. Il concetto è sintetizzabile nell'espressione: "No party can act upon a contract unless they are a party to it". Fra i precedenti, cfr. *Tweddle v Atkinson* [1861]; *Dunlop Pneumatic Tyre Co Ltd v Selfridge Ltd* [1915]; *Beswick v Beswick* [1968].

¹¹ Fra le diverse eccezioni, vi è appunto quella di tipo legislativa, di cui al *Road Traffic Act 1988*, in tema di "Third party insurance". Più precisamente: *the injured third party can sue the insurer and is not a party to the contract*.

¹² (1904) 2KB 658.

¹³ La mancanza di una definizione del contratto di assicurazione nel Regno Unito si riflette anche a livello regolamentare, atteso che l'autorità di vigilanza gode di un ampio potere discrezionale, che di fatto può essere limitato solo dal Giudice. Cfr. J. BIRDS, *Birds' Modern Insurance Law*, 8th ed., London, 2010, p. 7.

materia di contratti di assicurazione per i consumatori, in cui il contratto in parola, appunto “*consumer insurance contract*”, viene definito un contratto in cui un individuo, dunque con esclusione degli enti collettivi, incluse le società, “stipula un contratto esclusivamente ovvero primariamente per finalità non collegate alla propria attività autonoma, all’attività di impresa ovvero professione” (traduzione dall’inglese di chi scrive). La controparte per contro è l’ente che esercita l’attività assicurativa in modo professionale, dunque l’assicurazione.

Ulteriore disciplina di parte speciale, ad usare terminologia e categorie italiane, è costituita dal *Marine Insurance Act 1906*¹⁴, in cui si definisce il contratto di assicurazione di natura marittima: “un contratto attraverso il quale un assicuratore si impegna ad indennizzare l’assicurato, nelle modalità e nella misura concordate, avverso perdite di natura marittima, più precisamente, le perdite che incidono sull’attività marittima (*marine adventure*)¹⁵.”

3. Il nuovo modello legislativo britannico di responsabilità relativo ai veicoli automatizzati (*automated machines*)

Con riferimento alla disciplina generale del contratto di assicurazione dei veicoli tradizionali circolanti nel Regno Unito (e non solo), alla specificità degli *unmanned vehicles*, tenendo conto ovviamente della relativa disciplina assicurativa¹⁶, si pone in astratto la questione in merito al soggetto su cui debba gravare il costo dell’assicurazione¹⁷. Una possibile soluzione è quella in base alla quale, essendo il veicolo destinato ad operare senza una vera e propria guida, salvo l’attività del proprietario che lo attivi volta per volta, il produttore dovrebbe anche assumersi i costi dell’assicurazione, per i danni causati a terzi, e ciò per tutta la durata di vita del veicolo: tale soluzione, tuttavia, appare costosa e con incerte conseguenze, non potendo il produttore prevedere fino a quando il veicolo opererà¹⁸.

Il contratto di assicurazione stipulato direttamente fra produttore e assicuratore comporta che, in caso di incidente causato dal veicolo privo di guida umana, tutte le incombenze connesse all’applicazione della polizza debbano essere gestite fra assicuratori

¹⁴ Il *Marine Insurance Act* è testo legislativo che ha codificato, alla *section 17*, il concetto, di derivazione giurisprudenziale, dell’*utmost good faith*, della massima buona fede, riconducibile a Lord Mansfield in *Carter v Boehm* (1766) 3 Burr. 1905. In dottrina cfr. J. BIRDS, *op. cit.*

¹⁵ Su tale disciplina si rimanda a H. BENNETT, *The Marine Insurance Act 1906. Reflections on a Centenary*, in *The Singapore Academy of Law Journal*, 2006, p. 669 ss. A livello manualistico, cfr. L. & G. BARLOW, *Insurance Law Handbook*, 4° ed., HAYWARDS HEATH, 2008, p. 275 ss.

¹⁶ Per una disamina in generale dell’*insurance contract* nel diritto inglese, cfr. R.M. MERKIN, *Colinvaux’s Law of Insurance*, 12° ed., London, 2021. In forma più sistematica, cfr. M. CLARKE, *An Introduction to Insurance Contract Law*, in J. BURLING, K. LAZARUS (a cura di), *Research Handbook on International Insurance Law and Regulation*, Cheltenham and Northampton, 2012, Chapter 1. Sugli specifici aspetti della distribuzione digitale dei prodotti assicurativi, cfr. P. MARANO, *Management of Distribution Risks and Digital Transformation of Insurance Distribution – A Regulatory Gap in the IDD*, in *Risks*, 2021, p. 1 ss.

¹⁷ La disciplina assicurativa italiana che fa da sfondo alla presente analisi è costituita dalla tradizionale manualistica e letteratura italiana di tipo generale. Quanto alla prima, si ricorda: A. DONATI, G. VOLPE PUTZOLU, *Manuale del diritto delle assicurazioni*, 12° ed., Milano, 2019; L. FARENGA, *Manuale di diritto delle assicurazioni private*, 5° ed., Torino, 2016. Non pare che ad oggi la manualistica italiana affronti il tema delle assicurazioni dei veicoli automatizzati. A livello trattatistico, si rinvia a C.F. GIAMPAOLINO, *Le assicurazioni private. L’impresa. I contratti*, in *Trattato di diritto commerciale*, fondato da V. BUONOCORE, diretto da R. COSTI, Sezione III, Vol. 3, Torino, 2013. Sul tema di nicchia del contratto di assicurazione e la protezione della persona, seppur risalente nel tempo, cfr. A. SCHIRONE, *I contratti di assicurazione. La protezione della persona*, Torino, 2004.

¹⁸ L’azione nei confronti del produttore è comunque soggetta a prescrizione di tre anni.

(verosimilmente di grandi dimensioni) e produttori di *unmanned vehicles*, anche questi di grandi dimensioni. Da ciò discenderebbe un minore pathos per i proprietari circa questioni e controversie legali, che verrebbero regolate “a monte” dai produttori.

Nel complesso, tuttavia, al di là di come ciascun ordinamento reputi, nel concreto, definire la questione, si ritiene sia più opportuno, anche per le *unmanned machines*, il regime tradizionale, in cui il proprietario volta per volta paghi la polizza relativa al proprio veicolo. Ciò peraltro consente allo stesso di monitorare al meglio lo stato dell’arte del veicolo e le sue condizioni, elementi che sono di solito necessari per consentire all’assicuratore il *pricing* corretto della polizza.

In Gran Bretagna al momento non è consentito l’utilizzo di veicoli che siano privi di un conducente (i *driverless vehicles*); tuttavia, è in vigore un articolato normativo che consentirà nel 2022 la circolazione di tale tipologia di veicoli, ai quali sarà applicabile la normativa assicurativa dell’*AEVA 2018*, sopra richiamata. Tale normativa, tuttavia, non copre ogni obbligo legale che gravante sul produttore, nel caso di difetto nella produzione delle *automated machines*, come quello ad esempio attinente il modo con cui il software è stato realizzato. L’obiettivo pratico dell’*AEVA* è quello di dissuadere dalle azioni di responsabilità nei confronti del produttore, promuovendo per contro la via della chiamata in garanzia dell’assicuratore.

Nel passare in rassegna i maggiori precetti dell’articolato, è da ricordare la *section 1*¹⁹, rubricata “*Listing of automated vehicles by the Secretary of State* (la Lista dei veicoli automatici tenuta dal *Secretary of State*).

Più in particolare, il *Secretary of State* deve preparare e tenere aggiornata una lista di tutti i veicoli che:

- (a) sono idonei ovvero adattati ad essere idonei, in determinate circostanze o situazioni, alla guida indipendente;
- (b) possono essere usati, nel caso di guida autonoma, in determinate circostanze o situazioni, su strade o in altri luoghi pubblici in Gran Bretagna”. (traduzione dall’inglese di chi scrive)

È interessante notare che, da un lato, l’elenco risulta tassativo, mentre dall’altro lato la sua composizione è lasciata alla discrezione dell’autorità. Quest’ultima peraltro gode di ampia discrezione, in quanto, a leggere i parametri del legislatore britannico, l’elenco non riguarda solo i veicoli che si muovono in maniera totalmente indipendente (i *driverless vehicles*) ma più in generale anche quelli che risultano parzialmente semoventi. Nella dottrina si parla di approccio “*proactive*” del legislatore britannico che, al costo di essere poco tecnico e forse fuorviante, preferisce che sia la tecnologia a guidare la normativa, e non viceversa. E questa è una scelta arrendevole da parte di un Parlamento che poteva entrare in modo più rigoroso nel definire situazioni incerte, piuttosto che rimanere nel vago. Ai sensi della *section 2*), la lista deve identificare i veicoli: (a) a seconda del tipo; (b) con riferimento all’informativa resa nel documento di registrazione emesso ai sensi della *section 22* del relativo articolato di settore, dunque il *Vehicle Excise and Registration Act 1994*; ovvero (c) in alcuni altri casi. L’elenco tenuto dal *Secretary of State* è comunque essenziale, in quanto l’“*automated vehicle*” è soltanto il veicolo che rientri nella relativa sezione, al fine dell’applicazione della disciplina, e non altri se non inclusi.

¹⁹ Il termine “*section*” viene lasciato in questo commento nella sua versione inglese, anche se, come ben noto, lo stesso corrisponde, *mutatis mutandis*, al concetto italiano di “articolo” di legge. La “*subsection*” corrisponde per contro al “comma”.

Attualmente, il *Secretary of State* ha emesso una lista di “*automated machines*”, la quale non comprende al momento gli *automated vehicles* per antonomasia, ossia i *driverless vehicles*, anche se è verosimile che entro il 2022 la Gran Bretagna consentirà a tali veicoli di circolare per le proprie strade. La dottrina d’altro canto ritiene che questo obiettivo non sia privo di una giustificazione etica: il veicolo automatizzato, sebbene non possa evitare un incidente, deve essere, quanto meno, più sicuro del migliore dei piloti umani²⁰.

Il punto centrale della questione è stabilire quando l’assicuratore possa ritenersi responsabile, e quindi possa essere chiamato in giudizio dal danneggiato.

A tal fine, la *section 2* stabilisce che “vi è responsabilità degli assicuratori: (1) quando (a) un incidente è causato da un veicolo automatico senza conducente in una strada pubblica o altro luogo pubblico in Gran Bretagna, (b) il veicolo sia assicurato al momento dell’incidente, e (c) la persona assicurata o ogni altra persona ha subito un danno quale risultato dell’incidente.” In tali circostanze, tutte concorrenti, prosegue la norma, “l’assicuratore è responsabile per i danni.” (traduzione dall’inglese di chi scrive).

L’inciso (lett. a) secondo cui il risarcimento è limitato solo quando l’incidente avvenga nella pubblica via può essere oggetto di critica, in quanto riduce il livello di tutela del danneggiato, in quanto, nell’ipotesi in cui venga investito in una via privata, non avrebbe la possibilità di avvalersi della disciplina imperativa della nuova legge.

L’inciso di cui alla lett. b) conferma che la disciplina ha un carattere imperativo, seppur circoscritta all’ipotesi che vi sia una polizza assicurativa, al fine di definire una serie di conseguenze, ergo la linea di demarcazione di responsabilità fra assicuratore e proprietario. Tuttavia, la *section 2 – subsection 2* si occupa di definire la diversa circostanza in cui un incidente sia causato da un veicolo senza conducente nella pubblica via ovvero in altro luogo pubblico, e non sia assicurato al momento dell’incidente. In tali casi, nella misura in cui la *section 143* del *Road Traffic Act 1988* (utilizzatori di veicoli assicurati ovvero garantiti contro i rischi di parti terze) non si applichi al veicolo²¹, il proprietario del veicolo (e non l’assicuratore) dovrà ritenersi responsabile del danno.

Alla *section 3*, viene fornita una nozione di danno, particolarmente utile per i giudici anche al fine di definire la ripartizione di responsabilità. Per danno deve intendersi la “morte ovvero il danno fisico, ed anche ogni danno ai beni tranne che il danno cagionato - (a) al veicolo automatico [medesimo], (b) ai beni trasportati per l’affitto o come ricompensa nel veicolo ovvero su quel veicolo ovvero su ogni auto-rimorchio [...] trasportato dallo stesso, ovvero (c) alla proprietà in custodia, ovvero sotto il controllo, della — (i) persona assicurata [...], o (ii) persona che sia nel controllo del veicolo automatico al momento dell’incidente [...]”²² (traduzione dall’inglese di chi scrive).

Ai sensi della *subsection 5*, la *section 2* ha effetto, salva la diversa previsione della *section 3*. Molto importante è il precetto della *subsection 6*, della *section 2*, il quale stabilisce quanto segue:

²⁰ Ciò è ricordato, più recentemente, nella letteratura in inglese, da M. CHANNON, *op. cit.*, online.

²¹ In tal caso di tratta di esenzioni previste per enti di natura pubblica; in particolare: se il veicolo è nel servizio pubblico della Corona; e, condizione concorrente, una persona subisce un danno quale risultato dell’incidente.

²² La *subsection 4* stabilisce che, in relazione ai danni causati da, o derivanti da, un incidente, il quale coinvolga un veicolo automatizzato, la responsabilità, ai sensi della nuova disciplina, dell’assicuratore ovvero del proprietario del veicolo è limitata ad uno specifico ammontare, stabilito dal *Road Traffic Act 1988*.

“Salvo che previsto dalla *section 4* “Salvo che⁴, la responsabilità ai sensi di questa sezione [2] non può essere limitata ovvero esclusa da una condizione della polizza assicurativa ovvero in ogni altro modo” (traduzione dall’inglese di chi scrive). In sintesi, il regime di responsabilità introdotto dalla normativa in parola è inderogabile, a confermare la natura pubblicistica della disciplina, la sua portata cogente e l’importanza che la stessa ricopra nel definire il contenzioso, nel senso di limitarlo.

Ai sensi della *subsection 7*, viene stabilito che l’imposizione da parte dello stesso testo normativo “di responsabilità sull’assicuratore ovvero sul veicolo non pregiudica la responsabilità di ogni altra persona in relazione all’incidente” (traduzione dall’inglese di chi scrive).

La *section 3* stabilisce poi che se un assicuratore ovvero veicolo è responsabile ai sensi della *section 2* verso la persona (la parte offesa) in relazione ad un incidente e l’incidente o danno è in parte dovuto alla parte offesa, allora la sua responsabilità sarà assoggettata alla limitazione di cui alla *Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945*²³. Si tratta di una norma generale che si ricollega al principio, formalizzato nella legge del 1945, già dibattuto nei precedenti anteriori alla legge medesima, secondo cui la parte danneggiata non può pretendere nell’azione risarcitoria quanto la stessa parte danneggiata abbia causato.

Parzialmente connesso è il precetto di cui alla *section 3 - subsection 2*, ai sensi della quale l’assicuratore ovvero proprietario non è responsabile verso la persona che ha il controllo del veicolo ove l’incidente sia causato dalla negligenza di quella stessa persona che abbia consentito al veicolo di iniziare la guida automatica circostanza in cui ciò non era consentito.

La norma mira a proteggere soprattutto il proprietario ed assicuratore nell’ipotesi in cui una persona diversa, comunque avente il controllo del veicolo (ad esempio un dipendente) decida, in violazione di protocolli ovvero di ordini interni, di avviare la guida automatica della macchina.

Ulteriore previsione legislativa è quella della *section 4*, ai sensi della quale una polizza assicurativa connessa ad un veicolo automatizzato può escludere o limitare la responsabilità per i danni patiti, a seguito di un incidente, ove tale incidente sia il risultato di una alterazione del software ovvero di una inadempienza nelle modalità attraverso cui apparecchiature strategiche avrebbero dovuto essere installate ed aggiornate.

È palese che, ferma restando la responsabilità generale del produttore per i danni cagionati dalla macchina automatica, avendo questi predisposto il veicolo per operare in modo autonomo, rimane una responsabilità del proprietario per il mancato adeguamento del *software (in primis, l’installazione di aggiornamenti)* ovvero per l’alterazione dello stesso. Il *software* iniziale ritrae mappe e luoghi e, più in generale, situazioni che possono divenire presto obsolete e, dunque, essere cagione di danno. Al fine di evitare ciò, il dovere di adeguamento dovrebbe non tanto evitare domande risarcitorie di danni nei confronti del produttore, quanto piuttosto di consentire allo stesso di sollevare eccezioni, finanche scriminanti, le *objections*, ad usare la terminologia inglese, nell’ambito dei relativi giudizi risarcitori. Peraltro, la norma suggerisce che, dato l’obbligo per il proprietario di aggiornare il software, un migliore sistema di tutela per il produttore potrebbe essere quello di avere un registro delle macchine automatizzate, presso cui vengano iscritti i diversi proprietari che si susseguono nella titolarità del veicolo.

Ciò consentirebbe anche di evitare che il produttore debba fronteggiare domande di natura

²³ Per commenti su questa legge, si rimanda a quello iniziale di G.L. WILLIAMS, *The Law Reform (Contributory Negligence) Act, 1945*, in *Modern Law Review*, 1946, pp. 105 ss.

speculativa, in casi di incertezza generale relativa alla titolarità dei beni, a fronte delle quali il produttore potrebbe sopportare costi, in realtà non giustificati.

4. Gli scenari futuri: le *driverless cars*

Sulla base di quanto sin qui osservato, il Regno Unito, con una recente normativa, ha introdotto una apposita disciplina sui *driverless vehicles*, anche se, al momento, la sua *regulation* non consente la circolazione di *driverless cars*, macchine che si guidano da sole. Tuttavia, è lo stesso Governo britannico che mira a perseguire un regime di circolazione che preveda, in futuro, che soltanto tale tipologia di autoveicoli venga utilizzata per le strade del Regno.

Una volta che, da un punto di vista amministrativo, gli autoveicoli a guida autonoma potranno circolare, tale tipologia di veicoli sarà inserita nell'elenco aggiornato del *Secretary of State* ed il relativo regime assicurativo sarà quello di cui alla legge, qui commentata, del 2018, salvo che, nel frattempo, non intervengano norme nuove.

Prima delle attuali disposizioni, l'assicurazione sui veicoli copriva i conducenti che fossero essere umani (e i proprietari), ma vi era la possibilità, non remota, che il proprietario/guidatore ovvero l'assicuratore evitassero la responsabilità, se il veicolo non fosse stato sotto l'immediato controllo del guidatore al momento dell'incidente. Coloro che, dunque, avessero sofferto di danni o lesioni personali quale risultato dell'incidente sarebbero stati alla mercé delle più complesse disposizioni del *Consumer Protection Act*, sempre al fine di esercitare un'azione risarcitoria, per ciò stesso resa più difficoltosa. Per contro, la nuova legislazione offre a coloro che comprino veicoli di natura automatica, una via risarcitoria alternativa, basata sull'assicurazione, invece che sulla responsabilità del produttore per veicolo difettoso.

Una tale azione, è bene ricordarlo, non solo è offerta alle parti terze che abbiano subito un danno dal veicolo automatico, ma anche al conducente del veicolo automatico, se questi abbia subito una lesione e sempre che sia sotto il controllo del veicolo automatico al tempo dell'incidente e, dunque, non sia effettivamente divenuto un passeggero.

È evidente che saranno necessarie modifiche al *Road Traffic Act 1988* al fine di estendere l'obbligatorietà dell'assicurazione da responsabilità civile anche ai veicoli automatizzati, in particolare quelli che risultino dalla lista. Peraltro, il *Secretary of State* fornirà una lista aggiornata di veicoli automatizzati, che saranno coperti dalla nuova legislazione. Più in generale in Europa continentale e nella UE, dove il regime di obbligatorietà dell'assicurazione si fonda sulla Direttiva 2009/103, profonde modifiche saranno parimenti necessarie al diritto sostanziale, atteso che tale disciplina non è stata in alcun modo pensata per veicoli automatizzati, avendo sempre in mente il pilota, l'essere umano²⁴.

Per i veicoli automatizzati non coperti, né inclusi nella nuova legge, vi sarà solo un dovere legale gravante sul produttore, al fine di assicurare che il software installato sia implementato correttamente. È dunque principalmente per tali veicoli non inclusi nella lista che si applicherà il nuovo regime tradizionale della responsabilità del produttore, invece che quello di natura assicurativa, di cui alla nuova legge.

Vi è anche da notare che, più in generale, le macchine autonome ed il loro crescente, se non esclusivo utilizzo, potrebbe comportare anche la fine della copertura

²⁴ Viene infatti notato che “*car insurance is based on human driver capability and thus well-established logic is becoming problematic in respect of autonomous cars as the risk is transferred to the machine*” (cfr. K. NOUSSIA, *Autonomous Vehicles; Legal Considerations and Dilemmas*, op. cit., p. 253-270, particolarmente p. 264).

dell'assicurazione di responsabilità per danni a terzi, divenendo il rapporto una questione riservata ai produttori e alle relative case assicuratrici²⁵.

5. Raccordo finale

L'*AEVA 2018* rappresenta una legislazione “*proactive*”, di tipo aperto, che consente alla materia legiferata di regolare sé stessa, sulla scorta di una delega quasi in bianco. Le *automated machines*, nella forma rigorosa, totalmente prive di un conducente, non sono state ancora introdotte nell'ordinamento britannico, eppure una legge del 2018 con largo anticipo disciplina un aspetto della responsabilità per danni a terzi del CAV. L'obiettivo quindi è quello di compensare con sufficiente chiarezza la parte danneggiata, sulla base di una polizza assicurativa, e, come si è lumeggiato, evitare tendenzialmente che il terzo danneggiato possa attivare una - altrimenti ritenuta perigliosa - azione legale contro il produttore, attualmente basata, Oltremarica, su di una legge non congegnata per la tipologie di macchine in questione²⁶. Va anche detto che la legge in commento ha anche l'obiettivo di garantire l'industria assicurativa, con il suo lobbying, contro quelle che, altrimenti, sarebbero le incontrollate tendenze all'espansione della loro gamma di responsabilità²⁷.

Alcuni aspetti, come chiarito dal presente contributo, rimangono aperti: le definizioni, ampie, forse troppo; le modalità attraverso cui l'assicuratore possa ottenere il rimborso dal produttore.

La *soft law* dovrebbe fornire flessibilità, particolarmente richiesta in un'area come quella in esame in cui la stessa definizione di veicolo automatico può cambiare rapidamente, anche al fine di tener conto degli sviluppi tecnologici, più di quanto non faccia la legge tradizionale.

Un approccio “*purposive*”, di tipo flessibile, volto ad interpretare la legge nel senso che si applichi, potrebbe essere adottato anche alle sottili questioni di nesso causale connesse ai danni cagionati dai CAV. In tal senso è probabile che vi possano essere dei *causation gaps*, dei vuoti nel nesso causale fra condotta illecita del CAV e danno. In altre parole, applicando in modo rigido le teorie causalistiche del diritto inglese, alcuni fenomeni dannosi potrebbero non trovare una vera e propria giustificazione. Tali vuoti, nell'ordinamento inglese e nella legislazione britannica, verranno colmati dal giudice attraverso l'uso di una ragionevolezza che, peraltro, costituisce la quintessenza del *common law*.

A pensare che oramai vi è una osmosi fra ordinamenti giuridici, si può ritenere che, ove e quando l'ordinamento italiano riterrà opportuno disciplinare la circolazione di

²⁵ Questo aspetto è adombrato da V. MARDIROSIAN, *Will Autonomous Cars Put an End to the Traditional Third Party Liability Insurance Coverage?*, in P. MARANO, K. NOUSSIA (a cura di), *InsurTech: A Legal and Regulatory View*, London, 2020, p. 271 ss.

²⁶ Sulla teoria della *Market Enterprise Responsibility* (MER) come strumento idoneo a realizzare una equilibrata allocazione dei costi degli incidenti nel nuovo sistema di circolazione automatizzata K.S. ABRAHAM, R.L. RABIN, *Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: A New Legal Regime for a New Era*, in *Virginia Law Review*, 2019, online; M. GEISTFELD, *A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation*, in *California Law Review*, 2018, p. 1635; E. AL MUREDEN, *Autonomous cars e responsabilità civile tra disciplina vigente e prospettive de iure condendo*, in *Contratto e impresa*, 2019, p. 895.

²⁷ Ciò viene accennato da J.C. CHAGAS LESSA, B. BULUNT, *A New Era, a New Risk! A Study on the Impact of the Developments of New Technologies in the Shipping Industry and Marine Insurance Market*, in P. MARANO, K. NOUSSIA (a cura di), *InsurTech: A Legal and Regulatory View*, London, 2020, pp. 31 ss., particolarmente p. 338.

*driverless vehicles*²⁸ e, di riflesso, introdurre un proprio sistema di responsabilità assicurativa da condotta di tali veicoli, inevitabilmente la legge britannica costituirebbe un modello di un certo fascino; tuttavia, occorre sottolineare che sussistono diversi dubbi sul fatto che la stessa normativa possa essere riprodotta in Italia se non in alcuni aspetti marginali, dato il carattere flessibile (*purposive*) delle disciplina in discussione, che riflette anche il sistema di appartenenza, di *common law*.

²⁸ Non vi è dubbio che il processo sia inevitabile. E d'altro canto, la logica dei divieti in un ordinamento, allorquando in altri sia consentito, non sembra quella vincente. In proposito non possono che richiamarsi le parole di G. CALABRESI, E. AL MUREDEN, *Driverless car e responsabilità civile*, *op. cit.*, p. 9, online: *“In quest’ottica, appare in primo luogo da escludere l’opportunità di adottare un approccio fondato su una politica di divieto che miri a inibire autoritativamente la diffusione delle driverless cars. Una simile misura risulterebbe inefficace: il fatto che uno o più ordinamenti la adottino, infatti, non impedirebbe ad altri ordinamenti maggiormente favorevoli alla diffusione delle driverless cars di optare per una politica di apertura ed incentivo destinata a prendere il sopravvento nel lungo periodo ed a travolgere le scelte di retroguardia operate da paesi arroccati su posizioni di divieto”*.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI