

## Stefano Pellegatta, La regolamentazione della sperimentazione dei veicoli a guida autonoma negli Stati Uniti d'America: il livello di regolamentazione federale (I PARTE).

(APPROFONDIMENTO)

Nell'approcciarsi alla problematica oggetto del presente approfondimento, occorre anzitutto richiamare la natura di Stato federale degli Stati Uniti, e quindi premettere che – nell'esame della normativa applicabile alla circolazione e alla responsabilità dei veicoli a guida automatica in tale sistema giuridico – è necessario tener conto di tale doppio livello (federale e statale) di regolamentazione e di ripartizione di competenze.

Profili di ulteriore specificità dell'ordinamento qui analizzato discendono dalla mancata adesione degli Stati Uniti alla Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968<sup>1</sup>: tale ultimo elemento rimuove, infatti, un importante ostacolo alla possibilità di concepire e implementare un veicolo senza conducente ed una guida interamente automatizzata<sup>2</sup>. È noto, infatti che la predetta Convenzione, postula (tradizionalmente, al netto delle più recenti aperture e innovazioni correlate al riconoscimento della ammissibilità dei sistemi avanzati di assistenza alla guida, c.d. "ADAS")<sup>3</sup> la presenza di un *driver* umano all'interno del veicolo: tale elemento costituisce senza dubbio una criticità che invece non opera per gli Stati che invece non hanno aderito alla predetta Convenzione<sup>4</sup>.

Gli Stati Uniti hanno intrapreso un percorso di statuizione, a livello federale, di alcune *policies* e regole relative ai veicoli a guida automatica, che è sfociato dapprima nell'emanazione della Legge federale denominata *Fixing America's Surface Transportation* (c.d. "FAST")<sup>5</sup> entrata in vigore il 4 dicembre 2015, a cui hanno fatto seguito ulteriori interventi normativi anche in relazione al profilo della protezione della *privacy* dell'utente nell'uso di tecnologie di guida automatica.

Come è possibile intuire e come si vedrà meglio nel prosieguo, segnatamente nella seconda parte del presente Approfondimento, gli Stati Uniti non sono dotati di una disciplina uniforme a livello federale sui mezzi a guida automatizzata<sup>6</sup>. La normativa federale, infatti, si limita a indicare gli

---

<sup>1</sup> Effettivamente la Convenzione prevede, all'art. 8, che «ogni veicolo in movimento [...] deve avere un conducente» il quale è tenuto ad «avere costantemente il controllo del proprio veicolo». Nelle definizioni viene poi precisato che «il termine conducente indica ogni persona che assume la guida di un veicolo».

<sup>2</sup> Sia consentito rinviare qui a S. PELLEGGATTA, *Profili civilistici della "mobilità intelligente"*, Giappichelli, Torino, 2022, p. 391 ss..

<sup>3</sup> Il riferimento è al nuovo art. 34-*bis*, adottato con gli emendamenti del 14 dicembre 2020 ed entrato in vigore il 14 luglio 2022, il quale ha disciplinato espressamente e per la prima volta la "vera e propria" guida autonoma, nell'ambito della Convenzione, stabilendo che si considera soddisfatto il requisito della presenza di un conducente in ogni veicolo quando esso utilizza un sistema di guida autonoma conforme alla normativa nazionale e internazionale. Per un approfondimento sul punto sia consentito rinviare nuovamente a S. PELLEGGATTA, *Profili civilistici*, cit., p. 41 ss. e segnatamente p. 45.

<sup>4</sup> Ad oggi la Convenzione è stata ratificata da 83 paesi. Tra le più significative defezioni si segnalano Stati Uniti, Cina, Irlanda, Canada, Cipro, Islanda, Malta e Malesia come esempi di paesi non firmatari.

<sup>5</sup> Si tratta della Public Law 4 dicembre 2015, n. 114-94, il cui testo completo è reperibile all'indirizzo: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-114publ94/pdf/PLAW-114publ94.pdf>. Per un approfondimento in merito cfr. A. DI ROSA, *Autonomous Driving tra evoluzione tecnologica e questioni giuridiche*, in *Diritto & Questioni pubbliche*, 2019, 1, p. 141.

<sup>6</sup> Sul "legal framework" statunitense cfr. il report *Autonomous Vehicles. The Legal Landscape in the US and Germany*, July 2016, 4, reperibile all'indirizzo: <http://www.nortonrosefulbright.com/files/20160726-autonomous-vehicles-the-legal-landscape-in-the-us-and-germany-141559.pdf> e E. MAIO, *Civil Liability and Autonomous Vehicles*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2022, pp. 31 ss. e 35.

standard di sicurezza che devono essere rispettati che assumono rilievo anche ai fini dell'accertamento della responsabilità del produttore<sup>7</sup>.

In questo ambito, la *National Highway Traffic Safety Administration* ("NHTSA"), Agenzia del Governo statunitense con il compito di definire gli standard di riferimento – cui sono sottoposti i produttori, importatori e distributori di veicoli all'interno del territorio federale – per la sicurezza stradale (c.d. "*Federal Motor Vehicle Safety Standards*") mediante la promulgazione e l'*enforcement* di atti giuridici<sup>8</sup>, è l'autorità che può imporre regole vincolanti in ciascuno di ciascun singolo Stato<sup>9</sup>.

Gli standard generali emanati per il traffico stradale dei veicoli negli Stati Uniti «*assume but do not expressly require the presence of a driver*»<sup>10</sup>. Quanto precede è in linea con il fatto che gli Stati Uniti, come detto, non sono parte della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale e pertanto non sono vincolati al tradizionale requisito di un conducente "umano", seppure in via di progressivo superamento a livello globale, all'esito delle più recenti modifiche normative intervenute e sopra richiamate.

Al di là delle competenze federali appena descritte, che costituiscono oggetto precipuo della prima parte del presente approfondimento, le disposizioni in tema di autorizzazione alla guida autonoma su strada pubblica, anche solo per lo svolgimento di test, e in materia di responsabilità del conducente sono invece di competenza dei singoli Stati. Più precisamente, stante il doppio binario, federale e statale, proprio degli Stati Uniti, la materia relativa alle tecnologie necessarie al funzionamento dei veicoli è di competenza federale, mentre le decisioni circa la sperimentazione, la circolazione e la responsabilità civile per i sinistri stradali sono di competenza dei singoli Stati<sup>11</sup>.

\*\*\*

---

<sup>7</sup> In argomento G. CALABRESI-E. AL MUREDEN, *Driverless cars, Intelligenza artificiale e futuro della mobilità*, Il Mulino, Bologna, 2021, pp. 45 ss. e 158-159 ss.

<sup>8</sup> Cfr. A. SWANSON, «*Somebody Grab the Wheel!*». *State Autonomous Vehicle Legislation and the Road to a National Regime*, in *Marquette Law Review*, 97, 2014, p. 1087 ss.

<sup>9</sup> Si veda A. DI ROSA, *Il legal framework internazionale ed Europeo*, in S. SCAGLIARINI (a cura di), *Smart roads e driverless cars: tra diritto, tecnologie, etica pubblica*, Giappichelli, Torino, p. 72.

<sup>10</sup> Sul punto cfr. B.W. SMITH, *Automated Vehicles Are Probably Legal in the US*, 1 Tex. A&M L. Rev. 411, 2014, p. 458.

<sup>11</sup> Cfr. I. FERRARI, *Analisi comparata in tema di responsabilità civile legata alla circolazione dei veicoli a guida autonoma*, in S. SCAGLIARINI (a cura di), *Smart Roads e driverless cars: tra diritto, tecnologie, etica pubblica*, Giappichelli, Torino, 2019, p. 108. Si tratta del resto della materia che, nel nostro ordinamento, è già regolata dal c.d. Decreto Smart Roads (D.M. 28 febbraio 2018) su cui sia consentito rinviare a S. PELLEGGATTA, *I test su strada aperta al pubblico delle Driverless Cars nell'ordinamento italiano*, 29 aprile 2019, pubblicato nel presente Osservatorio della Rivista in tema di Automazione.