PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 24 - numero 5197 di Lunedì 04 luglio 2022

La polizia stradale può multare una auto a guida autonoma?

Gli Stati Uniti e l'Unione Europea stanno già studiando i nuovi problemi, che sorgeranno quando le auto a guida autonoma si saranno diffuse su larga scala. Ecco i problemi che bisogna affrontare quanto prima.

Uno dei maggiori fabbricanti di auto degli Stati Uniti ha dichiarato che a breve sarà disponibile un'auto, a guida completamente autonoma, che potrà andare dalla California allo Stato di New York, mentre il conducente sta tranquillamente riposando sul sedile posteriore.

La società internazionale degli ingegneri automobilistici ha sviluppato un sistema per classificare la guida autonoma a sei livelli, laddove il livello zero significa assenza di automazione ed il livello 5 indica la capacità di un veicolo di operare in modo completamente autonomo.

La National Highway Traffic safety Adminstration ha recepito questa valutazione.

Perché un veicolo possa funzionare senza conducente umano, deve raggiungere il livello 5.

A questo punto si pone il problema di attribuzione di responsabilità, quando un autoveicolo ha raggiunto il livello 5.

Fino al livello 4, il conducente può intervenire sul veicolo, anche se in misura modesta. Ad esempio, un livello di automazione 4 consente all'automobile di viaggiare in autostrada, tenendosi ad appropriata distanza da altri veicoli, rallentando od accelerando in modo appropriato.

La coesistenza, in autostrada, di veicoli con conducente e veicoli senza conducente, o con il conducente che dorme sul sedile posteriore, impone ai tutori dell'ordine di assumere comportamenti sostanzialmente diversi.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[ALDIG02] ?#>

Ecco perché le autorità di polizia devono cominciare a esaminare i temi legati alle responsabilità coinvolte in un possibile incidente, a seconda del tipo di veicolo coinvolto.

Una delle maggiori forze di polizia degli Stati Uniti ha già distribuito un memorandum, a tutti i poliziotti in servizio, proibendo loro di emettere sanzioni per violazione del codice stradale a vetture, prive di conducente.

In particolare, la polizia di San Francisco ha pubblicato queste linee guida per gli operatori sul campo:

- se ci si imbatte in un veicolo autonomo che non funziona, occorre prendere immediato contatto con l'azienda produttrice del veicolo e con l'intestatario del veicolo,
- è bene attivare subito misure di sicurezza del traffico, per evitare che il veicolo sia coinvolto in incidenti,
- evitare di cercare di aprire le porte del veicolo, salvo nei casi di emergenza,
- non spostare il veicolo, salvo casi di emergenza,
- astenersi dall'appioppare multe al veicolo immobilizzato.

Questo documento, composto da tre pagine, rappresenta una preziosa guida di comportamento, che sarebbe bene venisse distribuita anche ad altre forze di polizia, in varie parti del mondo.

Ma il problema non finisce qui, perché, ad esempio, l'utilizzo di autovetture senza conducente, a livello 5, potrebbe essere prescelto da trafficanti di droga, che vogliano trasferire ingenti quantità da una città ad un'altra, evadendo le loro responsabilità, nel caso l'autovettura venisse bloccata.

Passando a casi più estremi, gli esperti legislativi stanno studiando come attribuire responsabilità penali a persone fisiche, come previsto in tutti i codici legislativi del mondo. Ad esempio, il 18 marzo 2018 un pedone è stato colpito da automobile sperimentale, senza conducente. Il filmato dell'incidente ha messo in evidenza come il veicolo non abbia fatto alcuna azione mirata a evitare l'impatto.

L'assenza di qualsiasi legge che intervenga, quando un veicolo autonomo è coinvolto in incidente, rende indubbiamente difficile l'operato delle forze dell'ordine e della magistratura inquirente e giudicante.

Il rimedio attuato in alcuni Stati, che impone comunque la presenza a bordo di un conducente, anche se il veicolo è classificato a livello 5, rappresenta evidentemente una pezza, che non potrà resistere all'evoluzione della tecnologia.

Il tema diventa ancora più complesso, se degli hacker sono in grado, come già successo, di inserirsi nei sistemi informatici di bordo, collegati a terra tramite reti digitali. In questo caso un hacker potrebbe assumere il controllo dell'acceleratore dei freni, con conseguenze difficilmente prevedibili.

È questa la ragione per cui la UNECE - United Nations Economic Commission for Europe ha attivato, a partire dal giugno di quest'anno, misure vincolanti per i progettisti di auto a guida autonoma (UNECE R155). In caso di violazione del sistema, da parte di un hacker, le autorità inquirenti dovranno decidere se il livello di protezione del sistema informatico era soddisfacente o meno. In queste indagini potranno anche essere coinvolte le autorità garanti nazionali di protezione dei dati, per evidenti ragioni.

Mi permetto di offrire queste considerazioni lettori, non già perché io abbia soluzioni disponibili, ma per dimostrare come spesso le attività legislative manifestino un significativo ritardo, rispetto alle evoluzioni tecnologiche.

Adalberto Biasiotti

Licenza Creative Commons

---

www.puntosicuro.it