

# CONNECTING CAR E AUTONOMOUS VEHICLE

## IL FENOMENO DELL'EVOLUZIONE DEL DIRITTO COME CONSEGUENZA DEL CAMBIAMENTO E DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

### I PARTE

di Lucia Vecere

I. PARTE : 1 ) Riflessioni Iniziali 2) La regolamentazione europea di settore: Intelligent Transport System (ITS) e – Call; la legislazione e l'esperienza italiana 3) Tutela della Privacy e Sicurezza nelle attività di raccolta, gestione e trattamento dei dati. Esportabilità dei dati in Paesi extra UE. Lo strumento delle Binding Corporate Rules. Privacy Shield UE/USA e iniziative della FIA Region I per la tutela dei consumatori 4)" Big Data " e regole per il trasferimento dei dati per l'e-Call 4) Contenuti digitali e modalità elettronica di conclusione dei contratti, alcune suggestioni in merito alla necessità della tipizzazione dei contratti digitali

#### **1) Alcune Riflessioni Iniziali**

La tecnologia del mondo della mobilità e del trasporto, innovando in modo dirompente lo stile di vita individuale e collettivo, progredisce a tale velocità che spesso la relativa disciplina giuridica non risulta pronta a recepirne e regolarne il cambiamento.

Si parla molto di “autonomous vehicle”, ma cosa si intende e cosa comporta l'applicazione di tecnologie di automazione più evolute ai veicoli ed ai servizi di mobilità in generale?

L'“autonomous vehicle” è in primo luogo un veicolo ad alta tecnologia e connesso con uno o più fornitori di servizi, in pratica la forma più evoluta di “connecting car”.

L'automazione può riguardare a vari livelli il veicolo, dalla guida assistita, alle dotazioni di sistemi automatici finalizzati ad assicurare prestazioni più stabili e sicure (ABS, ESP o ESC e altri sistemi), ai sistemi di guida semplificata che limitano l'intervento umano a pochi atti, fino ad arrivare ai prototipi - già in produzione in California - di veicoli individuali che non prevedono più l'ordinaria interazione umana per la guida, ma solo l'intervento umano in situazioni eccezionali.

La diversità di questi livelli di automazione comporta conseguenze pratiche e giuridiche diverse, con numerose e complesse implicazioni tutte concorrenti a definire un contesto complessivo articolato e sfidante per i diversi ambiti di sviluppo anche nel diritto .

#### **2) Direttive E Regolamentazione Europea Di Settore: Intelligent Transport System (Its), e– Call. Interventi Legislativi ed esperienza italiana**

##### **\*Intelligent Transport System (Its)**

La disciplina relativa alla mobilità integrata ed intelligente è materia in primo luogo definita – per ragioni che è facile intuire – a livello europeo, come principalmente europee sono le risorse destinate a finanziare le iniziative realizzate localmente nei singoli Paesi dell'Unione Europea;

attualmente tali risorse sono parte del generale programma finalizzato allo sviluppo economico/socio/culturale europeo “Horizon 2020”.

La prima difficoltà di applicazione della normativa di settore è quella perciò di rendere operative le decisioni prese a Bruxelles definendo criteri e aree prioritarie d'intervento effettivamente condivisi, che consentano a livello nazionale la coerente adozione di provvedimenti governativi, l'adeguamento della normativa del singolo Paese, nonché il ricorso e l'utilizzo virtuoso dei finanziamenti europei

Dal punto di vista tecnico/strutturale, il riferimento normativo di settore relativo alla programmazione e sviluppo di sistemi di connessione per la mobilità è rappresentato dalla Direttiva 40/2010 UE, che è stata recepita dall'Italia con il DL 179/2012, “Intelligent Transport System” (ITS), testo nel quale mancano tuttavia riferimenti alla guida autonoma. La Direttiva prevede che i sistemi di trasporto intelligente (ITS) contribuiranno a creare un sistema di trasporti più pulito, sicuro ed efficiente nell'Unione Europea. Gli ITS sono infatti sistemi in cui le tecnologie dell'informazione e della comunicazione sono applicate nel campo della gestione del traffico e della mobilità e sono relativi alle infrastrutture, ai veicoli e agli utenti. La direttiva identifica alcune aree prioritarie per lo sviluppo e l'uso di tali tecnologie, in particolare: a) l'**uso ottimale dei dati sulle strade**, sul traffico e sui percorsi; b) la **continuità dei servizi ITS** di gestione del traffico e delle consegne; c) le **applicazioni ITS per la sicurezza stradale** e d) il **collegamento del veicolo con le infrastrutture dei trasporti**, previsioni relative all'equipaggiamento dei veicoli per permettere lo scambio di dati e/o informazioni.

All'interno di tali aree prioritarie, sono state specificate anche sei azioni tematiche di maggiore rilevanza, che sono: 1) i **servizi di informazione sulla mobilità multimodale** in tutto il territorio dell'Unione europea (per viaggi che prevedono l'uso di diverse modalità di trasporto); 2) i **servizi di informazione sul traffico in tempo reale** in tutto il territorio dell'Unione europea; 3) le **procedure per la comunicazione gratuita** agli utenti di informazioni sul traffico connesse alla sicurezza stradale; 4) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea del **servizio e-Call interoperabile**; 5) i **servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure** per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali; 6) i **servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure** per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali.

Inoltre, dal 2013 al 2015 sono stati promulgati dalla Commissione Europea 4 regolamenti, anch'essi aventi la finalità di fornire indicazioni operative riferite a specifiche aree d'intervento.

**Regolamento delegato (UE) n. 305/2013** della Commissione, del 26 novembre 2012 , per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile Testo rilevante ai fini del SEE

**Regolamento delegato (UE) n. 885/2013** della Commissione, del 15 maggio 2013 , sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali Testo rilevante ai fini del SEE

**Regolamento delegato (UE) n. 886/2013** della Commissione, del 15 maggio 2013 , per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale Testo rilevante ai fini del SEE

**Regolamento delegato (UE) 2015/962** della Commissione, del 18 dicembre 2014, relativa alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale .

## \*L'e- Call

L'unica normativa operativa deliberata fino ad oggi a livello europeo, risulta essere la regolamentazione dell'e-Call (**Decisione 585/2014 UE**), **che rende obbligatoria l'installazione del sistema di chiamata automatica di emergenza su tutti i nuovi veicoli entro il 31 marzo dal 2018.**

**Il sistema eCall funziona componendo automaticamente il numero unico di emergenza europeo 112 in caso di incidente stradale grave e consentendo la comunicazione della posizione del veicolo ai servizi di emergenza.** Grazie all'istituzione di un collegamento telefonico con il centro per le chiamate di pronto intervento più appropriato possono essere così trasmessi, ai servizi di soccorso, i particolari dell'incidente come l'orario dell'incidente, la posizione precisa del veicolo coinvolto e la direzione di marcia. I Paesi dell'UE hanno così concordato di predisporre sul rispettivo territorio l'infrastruttura dei centri per le chiamate di pronto intervento richiesta per la ricezione e la gestione corretta di tutte le e-Call entro il 1° ottobre 2017 al più tardi.

Nonostante tali previsioni operative, ad oggi non tutti i Paesi sono riusciti a predisporre quanto necessario per attivare su base nazionale il sistema dell'e-Call, e tra questi anche l'Italia che tra i primi Paesi ha avviato progetti di sperimentazione in tale ambito. Il problema rimane principalmente, come in genere nei temi relativi alla mobilità integrata e sostenibile, di garantire una regia nazionale che coordini e monitori gli interventi necessari nei diversi settori di competenze ministeriali e territoriali sia pubbliche che private.

## \*la legislazione e l'esperienza italiana

Con riferimento alla **normativa di carattere nazionale**, la norma di riferimento è il **decreto n.44 del 2014**, la cui attuazione è prevista entro il 2017, che contiene il **Piano Nazionale ITS** e nel quale sono assenti riferimenti specifici alla guida autonoma .

Il Piano Nazionale ITS verte sullo sviluppo programmatico e correlato delle infrastrutture digitali e del sistema del trasporto pubblico privato, in una logica di sviluppo economico/sociale che consenta al nostro Paese di superare il gap tecnologico che ostacola anche la ripresa della produttività.

Il Piano dovendo essere attuato entro il **2017**, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, quindi senza nuovi o maggiori oneri di fatto.

Gli interventi in materia di ITS sono stati perciò prevalentemente fatti rientrare nei programmi 4' e 5' del Piano di Sicurezza Stradale Nazionale (PNSS), attuativo del programma Horizon 2020 in materia di mobilità integrata e sicurezza, anche attraverso la programmazione delle Regioni (PSSR) volta a promuovere, spesso nella forma del finanziamento partecipato, anche interventi locali attraverso lo strumento dei Piani Di Sicurezza locali (PSSL).

L'Automobile Club d'Italia (ACI) , oltre a collaborare con alcuni enti locali per la **realizzazione di PSSL** ed a essere stato il Project leader del **Progetto Hero** volto a promuovere forme sperimentali di e-Call, attraverso la partecipazione al Consorzio Europeo Ertico collabora ad un progetto biennale cofinanziato dal programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione Europea, **ITS Observatory**, che ha avuto inizio il 1° maggio 2015. Tale Progetto ormai in fase di completamento, è volto ad ottimizzare le conoscenze disponibili sui sistemi ITS, divulgare e condividere le esperienze già in atto in Europa, misurare e quantificare i risultati delle soluzioni finora applicate, far sì che lo scambio delle informazioni (anche di tipo giuridico) diventi uno strumento sempre più efficace e flessibile, quotidianamente a disposizione di quanti, a livello locale,

regionale o nazionale, sono tenuti ad operare scelte sul nostro sistema di mobilità. (altre informazioni sono disponibili sul sito dell'ACI (<http://www.aci.it/>))

### **3) Tutela della Privacy e Sicurezza nelle attività di raccolta, gestione e trattamento dei dati. Binding Corporate Rules. Esportabilità dei dati in Paesi extra UE, Privacy Shield UE/USA ed iniziative della FIA Region 1 per la tutela dei consumatori**

#### **\*Tutela della Privacy e Sicurezza nelle attività di raccolta, gestione e trattamento dei dati**

Se si pensa che le tecnologie finalizzate alla guida autonoma si basano sullo scambio di dati relativi al veicolo ed in particolare sull'utilizzo che del veicolo viene fatto da parte di chi lo conduce, non è difficile comprendere quanto sia fondamentale, in tale ambito, la normativa che disciplina la raccolta, il trattamento, tracciabilità e la conservazione dei dati, nonché quella che ne tutela gli aspetti individuali di privacy.

Per consentire al veicolo di muoversi in autonomia, occorrono infatti informazioni analitiche circa le modalità, lo stile di guida, le abitudini, i tragitti della persona che lo conduce; tali informazioni consentono perciò una precisa profilazione e tracciabilità di colui che guida e/o utilizza il veicolo .

La tutela nazionale della de dati individuali è affidata quindi alla normativa vigente in materia di **Privacy**, contenuta, a livello nazionale, nel Codice della Privacy Dlgs 196/2003 e successive modifiche ( che ha recepito la Drettiva UE 95/46) , nonché nelle numerose pronunce intervenute nel corso degli anni ad opera del Garante della Privacy su temi d'interpretazione dubbia o non chiara.

I 18 dicembre 2015 è stato inoltre raggiunto un accordo sul testo del Regolamento e della Direttiva relativa alla protezione complessiva dei dati, che ha dato vita alla **nuova Direttiva Europea sulla Privacy 2016/680 entrata in vigore il 25 maggio u.s., la cui operatività potrà essere raggiunta dai singoli ordinamenti nazionali entro periodo di due anni.**

Tale regolamento riguarda sia "la tutela delle persone fisiche, con riferimento al trattamento dei dati personali e la libera circolazione di tali dati", sostituendo le previsioni contenute nella Direttiva 95/46, che la "regolamentazione dei settori di prevenzione, contrasto e repressione dei crimini, che "l'esecuzione delle sanzioni penali", modificando ed integrando la decisione quadro 977/2008/CE sulla protezione dei dati personali scambiati dalle autorità di polizia e giustizia (non ancora attuato dall'Italia).

**La novità per il trattamento dei dati personali è che il nuovo regolamento si applica a tutte le imprese (ad eccezione di alcune medio-piccole), che hanno almeno uno stabilimento all'interno dell'UE, indipendentemente dal fatto che il trattamento sia effettuato nell'UE stessa. Viceversa per essere un soggetto tutelato, un cd."interessato" al trattamento dei dati, basta essere una persona fisica presente nell'UE, purché tale comportamento abbia luogo all'interno dell'UE.**

Con riferimento ai flussi informativi originati dalle attività di mobilità, l'entità e la mole dei dati, per ragioni di economicità e rapidità, non consente, se non raramente, la veicolazione su sistemi dedicati, ma, nella maggior parte dei casi, essi sono veicolati tramite la rete Internet, gestiti e

conservati da Server e Service Provider prevalentemente extraeuropei, che spesso non possiedono normativa di settore e operano spesso in assenza di accordi o protocolli internazionali, in carenza quindi di adeguate garanzie giuridiche.

Per tali ragioni, **il trasferimento di dati personali da paesi appartenenti all'UE verso Paesi "terzi"** (non appartenenti all'UE o allo Spazio Economico Europeo: Norvegia, Islanda, Liechtenstein) è **vietato**, in linea di principio (**articolo 25, comma 1, della Direttiva 95/46/CE**), a meno che il Paese in questione garantisca un livello di protezione "adeguato"; la Commissione ha il potere di stabilire tale adeguatezza attraverso una specifica decisione(articolo 25, comma 6, della Direttiva 95/46/CE).

Tuttavia, **in deroga a tale divieto, il trasferimento verso Paesi terzi è consentito anche nei casi menzionati dall'articolo 26**, comma 1, della Direttiva 95/46 (consenso della persona interessata, necessità del trasferimento ai fini di misure contrattuali/precontrattuali, interesse pubblico preminente, ecc.), nonché sulla base di strumenti contrattuali che offrano garanzie adeguate (articolo 26, comma 2, della Direttiva 95/46).

### **\*Binding Corporate Rules**

Cosa si intende per garanzie adeguate? Un primo strumento giuridico, non originato dalle necessità di regolamentare lo sviluppo del settore in esame, ma che rappresenta una prima forma d'intervento operativo in materia di tutela di trasferimento di dati aziendali, è lo strumento giuridico regolamentare volto a garantire il trasferimento di dati personali dal territorio dello Stato verso Paesi terzi (extra-UE) tra società facenti parti dello stesso gruppo il **"Binding corporate rules (Bcr)"**. Si tratta di un documento contenente clausole (*rules*) che fissano i principi vincolanti (*binding*) al cui rispetto sono tenute tutte le società appartenenti ad uno stesso gruppo(*corporate*).

L'autorizzazione si ottiene, previa richiesta della società interessata, con riferimento a trasferimenti di dati personali dall'Italia verso Paesi terzi che si svolgano nel rispetto di quanto stabilito all'interno del testo di Bcr e per le sole finalità ivi indicate (nel testo sottoposto ad autorizzazione, vengono richiamate le regole principali relative al trattamento dei dati personali).

### **\*Privacy Shield UE/USA**

Un caso specifico di regolamentazione ad adesione libera delle imprese è l'accordo che regola i rapporti tra Europa e gli **Stati Uniti**, a partire infatti dal 1 Agosto 2016 è possibile per le società statunitensi autocertificare la conformità alla Privacy UE-USA Shield ("Privacy Shield") al Department of Commerce .

Privacy Shield è un nuovo meccanismo legale che fornisce "protezione adeguata" ai sensi delle leggi sulla protezione dei dati UE per i flussi di dati transatlantici verso gli Stati Uniti. **Privacy Shield sostituisce l'accordo USA-EU Safe Harbor** ("Safe Harbor"), precedente meccanismo basato principalmente sull'adozione di clausole tipo, che era stato invalidato a seguito della pronuncia della la Corte di giustizia europea ("CGUE") del 6 ottobre 2015, la nota decisione Schrems.

Tale pronuncia della Corte di Giustizia Europea (CGUE) aveva invalidato la decisione sull'adeguatezza Safe Harbor con particolare riferimento alla sorveglianza indiscriminata operata per motivi di sicurezza nazionale dagli Stati Uniti. A seguito di tale sentenza, per ripristinare una modalità tutelata di trasferimento di dati tra UE e USA, è stato redatto dal **Gruppo di Lavoro ex art 29** (che riunisce le Autorità europee per la protezione dei dati personali), nel febbraio del corrente anno lo schema di tale procedura di certificazione adottabile dalle aziende e dagli operatori commerciali americani, adottato a luglio dalla Commissione.

**Privacy Shield, è un protocollo** volto a definire principi e procedure da adottare per consentire di ridurre i maggiori rischi relativi ai trasferimenti di dati UE negli Stati Uniti, nel quale è previsto anche che il Dipartimento del Commercio statunitense effettuerà verifiche regolari delle aziende aderenti al protocollo di autocertificazione, al fine di garantirne il rispetto sanzionando le aziende inadempienti anche con la rimozione dall'elenco delle aziende certificate.

Per ottenere **tale certificazione le aziende devono infatti attuare i principi base della tutela della privacy europea** relativi alla acquisizione solo dei dati strettamente necessari all'attività commerciale, alla accessibilità dei dati da parte del titolare, alla tutela della conservazione e trattamento attraverso l'adozione di misure idonee, differenziando dati comuni e dati sensibili, dandosi un regolamento interno in materia e chiedendo autorizzazione al trattamento dei dati oltreché fornendo adeguata informativa sulla relativa raccolta utilizzo e trattamento.

Tale regole devono essere adottate anche da eventuali aziende che collaborino per il trattamento dei dati e che, per tale motivo, risultano cessionarie dei dati stessi.

Il Privacy Shield rappresenta una significativa apertura alla condivisione di regole comuni in materia di tutela della privacy da parte degli Stati Uniti favorevole allo sviluppo di rapporti e iniziative commerciali USA/UE, ma non ha raccolto solo consensi in Europa, mentre la Gran Bretagna la considera comunque una procedura significativamente migliorativa, viceversa la Germania è ancora piuttosto critica, fino a non escludere un nuovo ricorso alla CGEU.

### **\*Iniziative della FIA Region 1 per la tutela dei consumatori**

Bisogna tuttavia considerare che, la nuova attenzione affermata in materia di privacy, stride non solo con gli interessi dei grandi player delle multinazionali dei servizi che gestiscono immensi flussi di big data, ma anche con gli **interessi** economici di altri soggetti circa la proprietà dei dati, in particolare con gli interessi **di molte case costruttrici di veicoli o produttrici di servizi automotive** che ritenendo prioritaria e qualificante la natura tecnica (oggettiva) delle informazioni affermano di essere i diretti titolari delle stesse e di averne perciò piena disponibilità. La conseguenza di tale interpretazione potrebbe comportare anche una pericolosa deriva verso un mercato di tipo monopolista o oligopolista per il consumatore, il quale sarebbe vincolato a rivolgersi solo ai servizi offerti e gestiti direttamente o indirettamente dalle case costruttrici stesse. Appare sicuramente più funzionale ed equo invece assicurare che tutti gli operatori adottino protocolli standard di interoperatività e che i flussi siano regolati da una entità terza, garantendo all'utilizzatore la possibilità di scegliere liberamente tra i vari fornitori di servizi, il quali saranno così stimolati a migliorare costantemente l'offerta per competere correttamente sul mercato.

A tutela quindi non solo della privacy dell'automobilista, ma degli interessi economici dell'utilizzatore di servizi di mobilità in generale, molte associazioni di consumatori si sono opposte ed hanno portato all'attenzione delle competenti commissioni europee tali criticità. In particolare la Federation Internationale de l'Automobile (FIA) Regione 1 (che rappresenta 80 Paesi del Continente Europeo e del bacino del Mediterraneo, tra cui l'Italia attraverso l'ACI), dopo un'attenta disamina della problematica e il confronto con le Istituzioni e gli stakeholders ha avviato la campagna di sensibilizzazione chiamata "Access to data and your car, what you didn't know is going on" <http://www.mycarmydata.eu/>



#### *4) " Big Data " e regole per il trasferimento dei dati per il servizio e-Call.*

##### **\* " Big Data "**

Si parla molto di Big Data, ma cosa sono e come sono regolamentati?

Il complesso di innumerevoli dati trasmessi e processati simultaneamente in tempi rapidissimi costituiscono i c.d. "**Big Data**". Come sottolineato dal Garante Europeo della privacy in relazione a quanto contenuto **nella Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and Committee of Regions towards a thriving data-driven economy, del luglio del 2014**, relativamente a tali ingenti flussi di dati processati spesso simultaneamente e riavviati in nuovi flussi informativi, i temi della tutela della privacy e della proprietà dei dati sono argomenti strettamente correlati alla commerciabilità dei dati stessi, nonché alla condivisione sociale senza fine di lucro degli "Open Data" e alle prospettive di ulteriore sviluppo di business correlati ai "Big Data" stessi.

La **normativa italiana di riferimento in materia di banche dati**, oltre alla disciplina della privacy, infatti annovera anche le seguenti disposizioni: l'art. 102 bis della l. 22 aprile 1941, n. 633, relativo al diritto sulle banche dati non creative; le disposizioni di cui agli artt. 98 e 99 codice della proprietà industriale, aventi ad oggetto le informazioni aziendali riservate; l'art. 2589, n.3, codice civile, in tema di concorrenza sleale e l'art. 2, comma 9, della l. 22 aprile 1941, n. 633 in quanto annovera tra le opere dell'ingegno le banche di dati dotate di un quoziente di creatività in ragione della scelta o della disposizione del materiale.

Viceversa, allo stato attuale quindi il titolare di una banca di dati non creativa può opporsi, ex art. 102 bis della legge sul Diritto d'Autore, all'estrazione ed al reimpiego della totalità o di una parte sostanziale della banca dati.

Infine le banche dati se contengono informazioni, "**informazioni segrete**" (non note o facilmente accessibili), sono tutelate dal codice della proprietà industriale e, sotto il profilo della sottrazione di informazioni aziendali, anche per i casi non tutelati dal codice del diritto industriale, dalla **disciplina della concorrenza sleale** di cui all'art. 2598, n. 3, c.c.

Disciplinare compiutamente la raccolta dei "**Big Data**" a fini di sviluppo di attività produttive e commerciali risulta perciò di particolare interesse economico generale oltreché individuale e per prevenire potenziali squilibri, è necessario che tale sviluppo venga regolamentato in modo adeguato affinché tutti gli operatori, non solo per le grandi imprese di settore (player come: Apple Microsoft,

etc) ma anche per le piccole e medie imprese e le “StartApp” italiane che iniziano a muoversi in questo settore, possano approfittare di queste nuove opportunità .

Come dichiarato dall’**European Data Protection Supervisor**, Antonio Buttarelli, sulle informazioni come moneta del futuro: “Non c’è spazio per un digital single market funzionale se non ci sarà una robusta innovazione dal punto di vista della fiducia di utenti e consumatori. Tutte le scelte importanti per il futuro presuppongono percorsi che non si possono affrontare senza valutare gli impatti dal punto di vista della disciplina sulla privacy: una buona privacy serve a far funzionare meglio il mercato”.

Si parla infine di “**Open Data**” con riferimento ai dati raccolti nelle banche dati delle pubbliche amministrazioni, trattati in modo anonimo, per finalità di studio e d’interesse collettivo.

Per tali dati, diversamente da quelli raccolti a fini commerciali, il Codice dell’Amministrazione Digitale Dlgs n.82/2005 e successive modifiche, prevede che possano e debbano essere resi disponibili gratuitamente nell’interesse generale e in formati facilmente utilizzabili.

### \* Regole per il trasferimento dei dati per il servizio e-Call

Nell’ambito della **regolamentazione dell’ITS**, l’unico intervento effettivo normativo fino ad oggi avvenuto è rappresentata dalla disciplina dell’**e-Call (Decisione 585/2014 UE)**, un servizio d’interesse pubblico. In tale ambito, **la decisione dell’Unione Europea ha nei fatti rafforzato la tutela della privacy** relativamente al flusso dei dati necessari a gestire il servizio di chiamata automatica da veicolo al numero unico 112, prevedendo la trasmissione delle informazioni minime più importanti e necessarie per garantire un celere ed efficace intervento di soccorso (come ad esempio il tipo di veicolo, il combustibile utilizzato, il momento dell’incidente, la posizione esatta e il numero di passeggeri) e inserendo la clausola di protezione dei dati affinché il sistema di bordo e-Call non sia tracciabile prima dell’avvenuto incidente.

Infatti i dati e-Call, elaborati e trasmessi dalla black box operativa sul veicolo, una volta acquisiti dai centri di emergenza o dai loro partner, non potranno essere trasferiti a terzi senza il consenso esplicito della persona interessata e i produttori devono anche garantire che la progettazione della tecnologia e-Call permetta la cancellazione totale e permanente dei dati raccolti.

L’e-Call si basa su una regolamentazione capace di garantire al conducente la piena consapevolezza dei dati forniti e veicolati per i servizi utilizzati attraverso una adeguata informativa e la sottoscrizione, sempre revocabile, delle specifiche autorizzazioni necessarie per gli eventuali servizi aggiuntivi.

Regole circa l’accesso e l’utilizzo dei dati che appaiono di riferimento anche in materia di sviluppo dei servizi commerciali di mobilità, il c.d. “**b-Call**” , caratterizzati da contenuti e modalità digitali.





## ***5) Contenuti digitali e modalità elettronica di conclusione dei contratti, alcune suggestioni in merito alla necessità di una tipizzazione dei contratti digitali***

### **\*Contenuti digitali e modalità elettronica di conclusione dei contratti**

Le novità non mancano anche con riferimento alla definizione di schemi e regolamentazione contrattuale in materia di acquisto di servizi per il veicolo autonomo, che è di fatto una postazione costantemente connessa e rappresenta un potenziale costante interlocutore per proposte commerciali da parte dei numerosi fornitori di servizi operanti in questo settore.

L'autonomous vehicle, nelle diverse accezioni di "connecting car", comporta la conclusione di contratti secondo modalità ben lontane dal tradizionale paradigma del contratto concluso nei locali dell'esercizio commerciale, modalità spesso limitata all'iniziale acquisizione del veicolo o della sua disponibilità, mentre nell'acquisto di ulteriori o nuovi servizi, lo strumento più diffuso è internet, tramite l'accesso ad "App".

Lo sviluppo del veicolo connesso e sempre più autonomo sta dando perciò un forte sviluppo a nuovi schemi negoziali come quello dei c.d. contratti conclusi con modalità digitale, la cui tutela rientra nelle previsioni del Codice dei Consumatori, normativa tuttavia che in materia oggi mostra i suoi limiti.

Quando l'adesione al servizio avviene in modalità digitale, o il servizio stesso ha tale caratteristica possono verificarsi alcune criticità circa come l'individuazione del momento di effettivo perfezionamento del contratto, soprattutto quando l'acquisto è collegato all'utilizzo che non si consuma in un singolo atto, ma come per le prestazioni in abbonamento, comporta una fruibilità nel tempo.

### **\*Alcune suggestioni in merito alla necessità di una tipizzazione dei contratti digitali**

Il tema della regolamentazione dei contratti a contenuto e forma digitale da solo meriterebbe una trattazione monografica da parte di esperti perché rappresenta un punto di partenza per riflettere su alcune delle prossime frontiere giuridiche di sviluppo relative ai temi in argomento ormai già di quotidiana attualità.

Solo per esercizio si può provare a formulare i quesiti derivanti dalle criticità più comuni.

E' ipotizzabile il recesso dal servizio digitale la cui accettazione spesso coincide con il suo primo utilizzo (caso classico di acquisto tramite attivazione di App)?



Cosa pensare della garanzia di conformità prevista sempre a tutela del consumatore per l'acquisto di beni e servizi, che ha durata biennale, periodo che nella realtà per la tecnologia può rappresentare una vera era geologica?

Appare evidente come in questo settore lo sviluppo dell' "autonomous vehicle" e dei servizi collegati alla "connecting car" in generale comportino un necessario il ripensamento degli schemi negoziali esistenti e delle relative tutele per renderli capaci di gestire i rapporti e gli scambi conseguenti a questa innovazione non solo tecnologica, ma soprattutto economico-sociale.

Roma Agosto 2016