

CASO MUOVI MILANO – MEMORIA DIFENSIVA

(a cura di Spinelli M., Favaretto M., Biancato C., Russo M., Truosolo G., Pasquini S.,
Migliardi A., En Nouaimy Z., Balzano S., Basilicata V.)

1. Non riteniamo sussista discriminazione. Che cosa si intende per discriminazione?

Nel nostro ordinamento il tema della discriminazione è affrontato in una serie di riferimenti normativi:

- Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo:

Ex art. 2: *“Ad ogni individuo spettano tutti i diritti e tutte le libertà enunciate nella presente Dichiarazione, senza distinzione alcuna, per ragioni di razza, di colore, di sesso, di lingua, di religione, di opinione politica o di altro genere, di origine nazionale o sociale, di ricchezza, di nascita o di altra condizione. Nessuna distinzione sarà inoltre stabilita sulla base dello statuto politico, giuridico o internazionale del paese o del territorio cui una persona appartiene, sia indipendente, o sottoposto ad amministrazione fiduciaria o non autonomo, o soggetto a qualsiasi limitazione di sovranità”.*

Ex art. 7: *“Tutti sono eguali dinanzi alla legge e hanno diritto, senza alcuna discriminazione, ad una eguale tutela da parte della legge. Tutti hanno diritto ad una eguale tutela contro ogni discriminazione che violi la presente Dichiarazione come contro qualsiasi incitamento a tale discriminazione”;*

- **Convenzione Europea sui Diritti Umani:** Ex art. 14: *“Il godimento dei diritti e delle libertà riconosciuti nella presente Convenzione deve essere assicurato senza nessuna discriminazione, in particolare quelle fondate sul sesso, la razza, il colore, la lingua, la religione, le opinioni politiche o quelle di altro genere, l'origine nazionale o sociale, l'appartenenza a una minoranza nazionale, la ricchezza, la nascita od ogni altra condizione”.*

- **Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione:** viene fatto divieto di qualsiasi forma di discriminazione fondata, in particolare, sul sesso, la razza, il colore della pelle, l'origine etnica o sociale, le caratteristiche genetiche, la lingua, la religione o le convinzioni personali, le opinioni politiche o di qualsiasi altra natura, l'appartenenza ad una minoranza nazionale, il patrimonio, la nascita, la disabilità, l'età o l'orientamento sessuale (art. 21) e art. 23 *“La parità tra uomini e donne deve essere assicurata in tutti i campi, compreso in materia di occupazione, di lavoro e di retribuzione”.*

- **Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea:** ex art. 10 *“Nella definizione e nell'attuazione delle sue politiche e azioni, l'Unione mira a combattere le discriminazioni fondate sul sesso, la razza o l'origine etnica, la religione o le*

convinzioni personali, la disabilità, l'età o l'orientamento sessuale”.

- Costituzione della Repubblica Italiana:

Ex art. 2 *“La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità, e richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale”;*

Ex art. 3 *“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese”.*

In nessuno di questi casi sembra rientrare la condotta posta in essere da MuoviMilano.

Perché una condotta sia discriminatoria, inoltre, la navetta dovrebbe ospitare al suo interno sempre le stesse persone o quantomeno le stesse categorie di persone e questo non è stato dimostrato. Non sussiste nemmeno la discriminazione basata sul concetto di classe, poiché lo stato delle strade è un dato meramente concreto ed effettivo, che nulla ha a che vedere con la valutazione, da parte dell'algoritmo, della classe sociale di determinati soggetti: inoltre, il servizio è gratuito, e l'associazione MuoviMilano avrebbe tutto l'interesse a pubblicizzare la loro modalità di trasporto, in quanto innovativa ed efficiente (se ci si attiene alle valutazioni effettuate dall'intelligenza artificiale).

Sussisterebbe una discriminazione solo dal momento che una determinata area fosse ipoteticamente rimessa a nuovo da parte del comune (attraverso un riassetto della strada, ad esempio) e questo non fosse preso in considerazione dall'associazione MuoviMilano che continuerebbe a escludere tale zona. Non è, però, questo il caso.

Inoltre, è opportuno analizzare l'art. 1336 del nostro c.c. che disciplina l'offerta al pubblico: si tratta di un tipo di proposta di contratto rivolta, anziché a soggetti determinati, ad una generalità di destinatari: deve contenere tutti gli elementi essenziali del contratto proposto. Essa va distinta dalla promessa al pubblico, in quanto diventa vincolante solo a seguito dell'accettazione.

Costituisce perciò un contratto nel quale una parte contraente è “in incertam personam”, significa quindi che non si conosce specificatamente la controparte, ma questa sarà individuabile tra quelle che possiedono i requisiti per l'accettazione (unico momento in cui nasce il vincolo contrattuale). Ne deriva perciò che l'offerta al pubblico non sia un contratto privo di limiti, anzi: a differenza della dottrina tedesca, in Italia vige una consolidata corrente che afferma che i limiti di tale istituto siano impliciti e dettati dalla buona fede, dalla natura del contratto e dalle circostanze del caso concreto.

L'offerta al pubblico prevede che anche a capo dell'offerente si manifesti un interesse o un beneficio (anche non economico): tale effetto positivo di promozione del proprio servizio nella sfera giuridica di MuoviMilano verrebbe meno nel caso in cui le navette si rompessero a causa del manto stradale, ragione per la quale non si può ammettere il sussistere di discriminazione nei confronti del ricorrente, tantomeno la risarcibilità di alcun danno.

Per poter usufruire del servizio di MilanoFreeRide è necessario prenotarsi almeno 24 ore prima, e l'associazione Muovi Milano ha espressamente dichiarato che i passeggeri vengono selezionati in base all'algoritmo, e che quindi in caso di impossibilità a prelevare i passeggeri che hanno inviato la richiesta, questi semplicemente non riceveranno risposta senza subire alcun tipo di danno patrimoniale o non: sarà il caso di rivolgersi ad un altro servizio, o meglio di usufruire del trasporto pubblico. MilanoFreeRide non è un servizio pubblico, bensì privato, non ha il dovere di soddisfare le esigenze di qualsiasi soggetto, ma solo di coloro che risultano idonei al servizio. L'algoritmo in sé è stato creato con lo scopo di ottimizzare i viaggi a favore di coloro che hanno ricevuto conferma della prenotazione, scegliendo di volta in volta le tratte migliori, e considerando fattori quali il traffico, l'orario, la zona, etc., rendendo ottimale ed efficiente il servizio, fidelizzando la clientela che dopo aver provato le corse gratuite sarà più propensa ad acquistare il servizio a pagamento.

La difesa, per questi motivi, non ritiene sussista illegittimità delle esclusioni operate; si ritiene comunque necessaria un'ulteriore precisazione atta a corroborare la validità delle motivazioni offerte: il servizio offerto dall'associazione MuoviMilano è gratuito, ciò significa che non può ricondursi al novero dei contratti a prestazioni corrispettive, anche denominati "sinallagmatici". Si tratta della categoria di contratti in cui le prestazioni dovute dalle parti sono tra loro connesse, al punto che l'una costituisce il corrispettivo dell'altra. Ebbene, numerosi studi dottrinali sull'applicazione del divieto di discriminazione sono concordi nel ritenere che di questa non si debba tenere conto nell'ambito delle liberalità o donazioni, terreno totalmente estraneo alla luce dell'intrinseca ratio degli istituti in questione. È infatti assodato che lo spirito di liberalità sia insindacabile, sia che questo si declini nella forma della donazione, sia nella fattispecie dell'offerta al pubblico, entrambi negozi giuridici unilaterali.

L'informativa sul servizio non sussiste poichè i limiti sono impliciti, si basano sulla buona fede, sulla compatibilità che sussiste tra le possibilità dell'offerente e il "pubblico" che richiede il servizio, nonché sulle circostanze della richiesta (in particolare, il luogo da cui viene effettuata la richiesta: se il sig. Alberola avesse effettuato la richiesta da un luogo diverso, probabilmente avrebbe potuto usufruire del servizio, rientrando tra i primi sette, poichè l'intelligenza artificiale che "governa" il trasporto degli shuttle lo avrebbe identificato come destinatario preferibile, proprio in funzione della zona da cui la richiesta proveniva, perchè poteva garantire l'efficienza

del servizio anche per gli altri soggetti). Ragion per cui l'Associazione MuoviMilano non ha ritenuto di dover specificare ulteriormente il suo servizio: il sito web su cui era possibile effettuare la richiesta spiegava esplicitamente la natura dell'offerta e l'algoritmo su cui il servizio si basava, e non ha dato risposta positiva alle richieste dell'associazione RightsForGones poiché non avrebbe potuto in alcun modo impedire che il servizio degli shuttles avvenisse in quel determinato modo, né tantomeno modificare l'algoritmo poiché, in tal caso, avrebbe danneggiato altri soggetti che invece rientrano perfettamente nei canoni di valutazione per la richiesta di trasporto.

Non sussistendo discriminazione, si esclude che l'algoritmo possa essere modificato. Avendo l'intelligenza artificiale elaborato una serie di dati per far sì che il servizio possa essere il più efficiente possibile la sua modifica potrebbe ricomprendere quegli utenti precedentemente esclusi ma andare a creare pregiudizi anche più gravi: RightsForGones stessa, nella difesa degli utenti "discriminati" ha affermato che "ogni navetta raccoglie una grande quantità di dati operativi, in particolare dati relativi a difficoltà di traffico in determinate strade e rischi per l'integrità della navetta e la sicurezza dei suoi passeggeri, misurata dall'identificazione di tag, scarsa manutenzione e deterioramento dell'arredo urbano. Di conseguenza, gradualmente, l'intelligenza artificiale associata al servizio sembra escludere determinate aree.", ammettendo, quindi, essa stessa che un motivo per cui alcune strade sono escluse è quello di garantire l'integrità fisica dei passeggeri. Poniamo caso che per poter far usufruire di questo servizio anche altri utenti la navetta fosse costretta a percorrere strade pericolose. In questo caso si che sussisterebbe un danno causato da imprudenza e si andrebbe a ledere uno dei diritti fondamentali dell'uomo ossia il diritto alla salute o all'integrità fisica.

Altri pregiudizi in cui si potrebbe incorrere, seppur molto più lievi del sopraccitato, potrebbero essere anche riconnessi al fatto che gli utenti che fino a quel momento hanno potuto usufruire della navetta abbiano organizzato i loro impegni in base agli orari e alla tratta che l'associazione ha adottato; allungando o mutando eccessivamente il percorso per far sì che possa usufruirne chiunque, in qualsiasi area di Milano esso si trovi, potrebbe risultare altrettanto pregiudizievole.

A ulteriore conferma del fatto che il rispetto della fascia oraria stabilita sia uno dei doveri fondamentali dei trasporti si ricordi che il regolamento previsto per il trasporto pubblico stabilisce che "deve essere garantito il rispetto degli orari in tutte le fermate programmate del percorso compatibilmente con le condizioni del traffico"

Non è obbligatorio che il trasporto copra tutte le aree geografiche, si ricordi, infatti, che il regolamento interno dei Flixbus (servizio di trasporto privato che potrebbe essere equiparato, a

grandi linee, a quello di MuoviMilano) stabilisce che “Se i collegamenti pubblicati sul programma di viaggio sono contrassegnati con la dicitura “soggetto ad approvazione da parte delle autorità”, per il collegamento in questione (collegamento con coincidenza, fermata, data della corsa, tariffa, ecc.) non è stata ancora conclusa, al momento della pubblicazione del programma di viaggio, la procedura di autorizzazione per poter introdurre il collegamento specificato.”

Per finire è opportuno sottolineare che, perché sussista risarcimento del danno, deve sussistere una lesione a una situazione giuridica soggettiva, intendendo per tale la posizione che un soggetto di diritto assume nell'ambito di un rapporto giuridico. Le situazioni giuridiche soggettive sono attribuite da norme giuridiche e costituiscono il contenuto dei rapporti giuridici. Questo presuppone, quindi, l'esistenza di un rapporto giuridico ossia la relazione tra due (o più) soggetti regolata dal diritto. Caratteristica del diritto è quella di regolare i rapporti giuridicamente rilevanti perché hanno come oggetto interessi suscettibili di valutazione economica, tra i soggetti dell'ordinamento: la norma impone a un soggetto un comportamento da tenere nei confronti di un altro. Si crea, così, il rapporto tra colui cui si impone un comportamento (soggetto passivo) e colui cui questo comportamento giova (soggetto attivo). Si presuppone, quindi, che tra le parti in causa sussistesse un contratto, probabilmente di trasporto.

Inoltre, sulla base di quanto stabilito dal nostro ordinamento, le prestazioni che fanno capo alle due parti devono essere eque, omogenee e a una delle due parti non può far capo una prestazione eccessivamente onerosa. Anche se l'associazione MuoviMilano si è proclamata attiva su tutto il territorio, risulterebbe svantaggioso e iniquo (oltre che di difficile realizzazione) dover essere costretta a percorrere ogni singola strada dell'hinterland Milanese, con la conseguente possibilità di risoluzione del contratto per eccessiva onerosità.

2. Perché sussista risarcimento del danno è necessario che vi sia danno ingiusto. Quando un danno può essere definito tale?

Quando c'è un pregiudizio che deriva da un comportamento colposo oppure volontario di un soggetto.

Perché un comportamento sia definito colposo deve essere causato da negligenza, imperizia e imprudenza oppure deve essere dovuto all'inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline. In altre parole si deve verificare una non rispondenza della condotta tenuta dall'agente allo standard di adeguatezza imposto dall'ordinamento, cosa che in questo caso non sembra sussistere perché:

- la negligenza consiste nell'omesso compimento di un'azione doverosa, nella mancanza di impegno, attenzione, mancato interessamento nell'espletamento dei propri

doveri. Qui non si configura perché l'azione doverosa consiste, in questo caso, nell'andare a prendere le 7 persone che hanno validamente effettuato la pressione per portarli dal punto A al punto B e questo è stato fatto. Al contrario queste scelte sono state fatte per garantire un servizio il più efficace possibile;

- l'imperizia sussiste quando un soggetto pone in essere una determinata condotta che presuppone la conoscenza di regole tecniche non rispettate per incapacità, inettitudine tecnica o professionale dell'agente. Qui non si configura nella misura in cui Muovi Milano si dimostra quanto più possibile professionale cercando di evitare strade pericolose o troppo difficili da raggiungere. Non si riscontra, inoltre, da parte dell'accusa alcuna lamentela relativa all'incapacità tecnica professionale da parte dell'associazione né degli autisti della navetta;

- l'imprudenza sussiste quando un soggetto tiene una condotta contraria alle regole sociali. Qui non si configura, anzi potrebbe riscontrarsi l'atteggiamento contrario sulla base del fatto che per evitare di essere imprudenti MuoviMilano evita le strade pericolose:

- l'inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline consiste nella mancata osservanza di regole di cautelari scritte (a differenza della negligenza, imprudenza e imperizia, le quali costituiscono regole non scritte ma che derivano da fonti sociali e delle quali l'ordinamento pretende il rispetto da parte dei cittadini) come per esempio l'inosservanza delle regole del codice della strada. Qui non si configura in quanto il servizio è stato garantito nel rispetto di tutte le regole di condotta imposte dall'ordinamento.

Perché un comportamento possa essere considerato volontario deve sussistere in capo al soggetto agente la volontà di compiere un danno a un altro soggetto.

Perché questo sussista è necessario essere in grado di intendere e di volere e siamo sicuri che questo possa dirsi per l'intelligenza artificiale?

Intuitivamente potremmo dare una *risposta negativa* ma anche qualora un software di intelligenza artificiale fosse dotato di autonoma razionalità Jhon McCharty che è un pioniere in questo settore ha teorizzato che l'intelligenza artificiale non si basi su un algoritmo ordinario (e quindi su dati predefiniti, su modelli standardizzati ex ante dal programmatore) ma che si basi sulla tecnologia di machine learning, capace di lavorare su una serie di dati in continua evoluzione. È un meccanismo che consente, quindi, di programmare il dispositivo in modo tale che esso si adatti continuamente a nuovi input che gli provengono dall'ambiente circostante, cambiando il proprio modus agendi in relazione ad una sempre nuova analisi.

Se l'intelligenza artificiale, quindi, si basa sugli stimoli che provengono dall'ambiente circostante come le si può imputare la volontà di ledere i soggetti che ne usufruiscono? Probabilmente, basandosi su questi stimoli esterni avrà adottato il meccanismo il più efficiente e meno discriminatorio possibile.

Analizzando anche il caso in cui, però, facesse capo all'intelligenza artificiale una qualsiasi colpa è all'associazione che dovrebbe essere presentata istanza?

No perché: sempre Jhon McCharty ritiene che questa tipologia di intelligenza artificiale agisca in modo imprevedibile e autonomo nella misura in cui esso stesso elabora una gran quantità di

dati e modifica i suoi algoritmi di partenza in base alle successive analisi operate; non è controllato e il controllo una volta perso risulta difficile da recuperare. *Anche in questo caso potrebbe riscontrarsi la necessità di far ricadere la responsabilità su un essere umano*, com'è consuetudine fare, per il fatto che gli automi non dispongono di capacità autonoma di guadagno. La responsabilità maggiormente compatibile con l'intelligenza artificiale sembra essere quella per danni da prodotti difettosi con la conseguenza che, volendo identificare un responsabile umano, questo sarebbe eventualmente il produttore di questo software e non certo l'associazione MuoviMilano

Inoltre, perché sussista risarcimento è necessario che il danno sia conseguenza immediata e diretta del comportamento del danneggiante. Per capire se questo nesso causale sussista effettivamente bisogna specificare che la nozione di danno comprende, a sua volta, quella di:

Danno evento (che sarebbe il danno ingiusto che abbiamo già visto non sussistere) e il **danno conseguenza** (insieme delle conseguenze pregiudizievoli che la vittima dell'illecito civile ha sofferto a causa della lesione arrecata alla situazione giuridica della quale è titolare): in questo caso le conseguenze pregiudizievoli per il sig. Kevin Alberola sarebbe l'impossibilità di usufruire del servizio di navetta a causa delle scelte dell'AI che sceglie il percorso secondo criteri di efficienza che la contraddistinguono. Ma come abbiamo già visto questo tipo di discriminazione non esiste e di conseguenza neanche il danno.

3. Non sussiste responsabilità precontrattuale. Che tipo di responsabilità potrebbe sussistere in questi casi?

Essendo una materia estremamente innovativa, vorremmo analizzare per punti le questioni più importanti:

- **RESPONSABILITÀ E RISARCIMENTO DEL DANNO CAUSATO DA ALGORITMO.** La Commissione Europea nella Risoluzione del 16 febbraio 2017, in cui ha avanzato la proposta di un codice etico- deontologico nel settore dell'intelligenza artificiale, ha precisato che la *“responsabilità civile per danno causato da algoritmo non deve subire né una limitazione del tipo e dell'entità del danno risarcibile, né delle “forme di risarcimento che possono essere offerte alla parte lesa per il semplice fatto che il danno sia provocato da un soggetto non umano”.*

Ma come analizzato in precedenza non sussiste alcuna tipologia di danno causato dalle scelte dell'algoritmo.

-RESPONSABILITÀ DEL PRODUTTORE.

Potrebbe essere configurata l'ipotesi di responsabilità del produttore, in applicazione della normativa attuale, cioè della direttiva 85/374/CE (modificata dalla 99/34/CEE), in materia di responsabilità per di danni causati da prodotti difettosi. Quanto stabilito a livello europeo è, infatti, poi confluito nell'ordinamento giuridico italiano con il d.p.r.224/1988 e poi nel codice del consumo (D.lgs. 206/2005).

Per poter applicare tale disciplina legislativa, l'oggetto in questione deve essere un "*PRODOTTO*"; definito all'art.2 come "*ogni bene mobile anche se fa parte di un altro bene mobile o immobile*", e quindi la prima caratteristica deve essere la tangibilità. Inoltre, il prodotto deve essere difettoso, e lo è quando "*non offrirà la sicurezza che ci si può legittimamente attendere, tenuto conto della presentazione, dell'uso al quale è destinato e del momento della messa in circolazione*".

In presenza di tali requisiti, il responsabile del danno causato dal prodotto difettoso sarà il "*PRODUTTORE*", inteso come il "*fabbricante di una materia prima, del prodotto finito o di una parte di esso*". Si tratta di una responsabilità "oggettiva" (o senza colpa) del produttore, in quanto si discosta dalla necessità di prova del dolo o della colpa (tipica della responsabilità extracontrattuale, art. 2043 c.c.).

Tale impostazione impone che il danneggiato ha l'onere di provare tutti gli elementi del fatto dannoso. In particolare, oltre alla prova del danno subito, deve provare il vizio del prodotto da cui il danno è stato generato e deve provare anche il rapporto di causalità tra il difetto ed il danno. Il produttore, in ogni caso, può sempre provare di non essere il responsabile del danno, dimostrando ad esempio che il difetto che ha causato il danno non esisteva al momento della circolazione o che sia sorto successivamente, oppure che le conoscenze tecniche scientifiche del momento di creazione del dispositivo non permettevano di prevedere il difetto e di conseguenza di neutralizzarlo.

Un problema di compatibilità tra la normativa in questione e l'A.I. sorge, innanzitutto, in quanto per poter applicare tale disciplina legislativa l'A.I. deve essere considerato un "prodotto"; difatti la normativa non si applica alla prestazione di "servizi" ed ai "beni immateriali". Si hanno problemi in riferimento alla tangibilità dell'oggetto in questione. I dispositivi dotati di intelligenza artificiale dal punto di vista della tangibilità sono definiti come ibridi: presentano una componente materiale e una componente immateriale - il software. Il danno causato dalla componente materiale difettosa rientrerebbe nella normativa in questione, ciò non si può dire per il danno causato da software, che, invece, rientrerebbe nella proprietà industriale. La mancanza di un fondamento legislativo, in tal caso, non può escludere una responsabilità della catena di produzione.

In ogni caso, il campo di applicazione della responsabilità da prodotto nel settore del software soffre una grave limitazione: essa, infatti, prevede la risarcibilità esclusivamente dei seguenti danni: a) il danno fisico alle persone (morte o lesioni personali); b) la distruzione o il deterioramento di una cosa diversa dal prodotto difettoso, purché di tipo normalmente destinato all'uso o consumo privato e così principalmente utilizzata dal danneggiato.

In pratica, al di là del danno fisico alla persona (tutelabile in ogni circostanza) va escluso ogni danno che non sia stato cagionato in un ambito strettamente "privato" con esclusione dei danni nei settori aziendali e professionali. La limitazione non esclude, però, che il danno cagionato sia comunque risarcibile ai sensi della normativa "generale" (salvo, ovviamente, un più puntuale onere

della prova da parte del danneggiato).

Ulteriori criticità emergerebbero anche in sede di qualificazione dei soggetti coinvolti nella produzione dei dispositivi: il programmatore (è colui che crea gli algoritmi o i programmi attraverso cui i dispositivi agiscono), ed il produttore (sviluppa in concreto la macchina per la produzione e la diffusione di massa. Queste due figure possono non coincidere e qualora ciò accadesse il produttore potrà sempre rivalersi sul programmatore. La definizione generica di “produttore” contenuta nella direttiva sarebbe parzialmente compatibile con quella di catena di produzione, tanto da rendere difficile individuare un unico soggetto responsabile. Soluzione intermedia sarebbe quella di attribuire la responsabilità ad entrambi, così come accade in presenza di un fornitore.

- RESPONSABILITÀ CIVILE E L'IPOTESI DI “PERSONALITÀ ELETTRONICA”.

La natura della responsabilità civile per danno causato da algoritmo dipende, quindi, dalla definizione che l'ordinamento fornisce di intelligenza artificiale. I dispositivi dotati di A.I. si caratterizzano per tre elementi: l'interattività, l'autonomia ed infine l'adattabilità: un algoritmo ordinario riceve una serie predefinita di dati o input, li analizza e, applicando un modello stabilito dal programmatore, produce degli output. Maggiori problemi sorgono quando un algoritmo viene generato tramite machine learning o deep learning, in quanto alle tre caratteristiche standard se ne aggiunge una terza: l'imprevedibilità. L'autonomia mediante l'esperienza e l'autoapprendimento si trasforma in capacità di lavorare dati in continua evoluzione, tanto da permettere al dispositivo di adottare decisioni (decision making) e di attuarle indipendentemente dal controllo o da elementi esterni che possono influire su di esse.

La responsabilità dei danni generati da algoritmi del primo caso inevitabilmente ricadrebbe su tutti coloro che hanno preso parte alla catena di produzione (come accade per i danni causati da prodotti difettosi); nel secondo caso, invece, l'elevata automatizzazione, con conseguente perdita di controllo del produttore, potrebbe portare ad un nuovo genus di responsabilità. Quindi, accanto ed a completamento di una responsabilità per colpa o negligenza-produttiva, consistente nella violazione di regole di condotta esigibili in base agli standard massimi di settore, si dovrebbe introdurre, un'ulteriore responsabilità, creata ad hoc sulle caratteristiche delle A.I. che sostituisca o integri la responsabilità per danni da difetti del prodotto. Riconosciamo quindi che la responsabilità civile in questo caso, vada divisa tra tutti coloro che hanno preso parte al processo di produzione, tenendo conto però che una parte notevole di questo processo è ricoperta dall'AI e dalle decisioni elaborate dall'algoritmo

Diverse ipotesi sono state vagliate:

1. c'è chi ha proposto una limitazione di responsabilità con una “immunità selettiva” nei confronti di produttori di piattaforme robotiche aperte: favorirebbe l'ascesa dell'industria, ma non una regolamentazione del problema, che continuerebbe a sussistere.
2. chi invece la creazione di una personalità giuridica ad hoc per i “robot”;
3. chi invece una responsabilità oggettiva dell'utente o proprietario del robot: richiamando

l'art.2051, considera responsabile l'utilizzatore nella sua veste di custode del bene in virtù dei suoi obblighi di controllo e vigilanza sulla cosa. Tuttavia, anche questa proposta non sembra valutabile, poiché *punirebbe unicamente il proprietario/utilizzatore*, in favore del danneggiato, non terrebbe conto della responsabilità del produttore (responsabile solo per danni da prodotti difettosi) e diventerebbe un deterrente all'acquisto.

La più interessante è la proposta di attribuire una sorta di personalità giuridica ai "*robot autonomi più sofisticati*", la "*personalità elettronica*". Alla pari di altre entità riconosciute nell'ordinamento giuridico, come enti o associazioni, i "*robot autonomi più sofisticati*", quali "*persone elettroniche*", avrebbero una capacità giuridica e d'agire, ma anche un'autonomia personale e patrimoniale, che permetterebbe loro di adempiere alle obbligazioni assunte e quindi di risarcire il danno. All'autonomia decisionale e di interazione con l'ambiente esterno corrisponderebbe un'autonomia patrimoniale.

Autorevole dottrina considera questa tesi molto più efficiente. Inoltre, ritiene che potrebbe configurare un sistema funzionante qualora la capacità cognitiva e decisionale dei robot fosse assimilata a quella dei soggetti che, per età o per indebolimento psico fisico, non sono chiamati a rispondere in prima persona dei danni provocati agli altri, ma sono sostituiti nella funzione risarcitoria da coloro che se prendono cura. Nonostante il Parlamento Europeo sembrasse prediligere l'ipotesi di creazione di un nuovo status, il Comitato Economico e Sociale Europeo si è opposto saldamente a questa tesi, definendo l'introduzione della personalità elettronica un "*rischio di azzardo morale*", che porterebbe alla *completa deresponsabilizzazione del produttore*. In Oriente, la Società Giapponese per l'Intelligenza (JSAI), già nel febbraio 2017, all'art.9 delle linee guida che devono essere applicate tra i suoi membri, prevedeva un "*obbligo*" per le A.I. di "*attenersi alle politiche stabilite allo stesso modo dei membri della JSAI (Società Giapponese per l'intelligenza) al fine di diventare un membro o un quasi-membro della società*".

- Prospettazioni del Parlamento Europeo: responsabilità oggettiva, regimi assicurativi e fondi risarcimento.

Il Parlamento europeo constatando il vuoto normativo in questa materia ha prospettato due diversi orientamenti. L'imprevedibilità e l'inevitabilità delle condotte poste in essere da dispositivi dotati di A.I. super evolutivi, interromperebbe il nesso di causalità tipico della responsabilità oggettiva per prodotti difettosi. Quindi, accanto alle problematiche circa la definizione di prodotto e la sua tangibilità, per l'applicazione della direttiva 85/374/CEE, si pone un'ulteriore questione di incompatibilità di responsabilità: le disposizioni di questa direttiva porterebbero a considerare le "macchine" quali "*meri strumenti nelle mani di altri attori*" (il fabbricante, l'operatore, il proprietario, l'utilizzatore), senza tener conto dell'autonomia di cui sono dotati. Il primo modello definito nella risoluzione del febbraio 2017 si basa sul riconoscimento di una responsabilità oggettiva che richiederebbe una "*semplice prova del danno avvenuto e l'individuazione di un nesso di causalità tra il funzionamento lesivo del robot e il danno subito dalla parte lesa*". Il secondo modello, invece, prevede una "gestione dei rischi", *in modo da individuare il responsabile in colui che, tra i potenzialmente coinvolti, è casualmente in "grado di minimizzare i rischi e ridurre l'impatto negativo"*. Quest'ultimo modello considera responsabile il soggetto che nella catena di produzione ha agito "in ultima istanza", la cui responsabilità dovrebbe essere proporzionale all'

“effettivo livello di istruzioni impartite ai robot”. A riguardo, il punto 56 opera una distinzione nella produzione tra le *competenze derivanti*: dalla “formazione del robot” e da quelle che dipendono “strettamente dalla sua capacità di autoapprendimento” Si specifica che “quanto maggiore è la capacità di apprendimento o l’autonomia di un robot e quanto maggiore è la durata della formazione di un robot”, “tanto maggiore dovrebbe essere la responsabilità del suo formatore”. La responsabilità del formatore riconosciuta nel punto 56 viene messa in discussione dalla lettera f) del punto 59, dove, tra le soluzioni giuridiche possibili si prevede l’adozione di uno “status giuridico specifico”.

Per tutte le ragioni sopra esposte non sembra compatibile con gli istituti giuridici attuali una “responsabilità del robot”, basata sulla personalità elettronica. Tuttavia, si potrebbe avere una *scissione della responsabilità*, ponendo da un lato la responsabilità del produttore/formatore per l’errore/malfunzionamento dell’algoritmo e di conseguenza del danno, e dall’altro una “responsabilità del robot” al “risarcimento di qualsiasi danno da causato” dalla propria autonomia. A sostegno di questa ipotesi di responsabilità oggettiva nella risoluzione si invita la Commissione nominata ad hoc ad esaminare dettagliatamente la disciplina del risarcimento del danno, prevedendo due strumenti utilizzabili contemporaneamente o in maniera alternativa.

Il danno causato da un soggetto, ma risarcito da un altro è il principio posto alla base dei contratti di assicurazione. Infatti, il *Parlamento europeo*, prendendo come modello il regime assicurativo dei veicoli a motore, ha previsto *l’istituzione di un regime di assicurazione obbligatoria*. La copertura assicurativa, come avviene per i danni causati dalla guida al volante, comprenderebbe “tutte le potenziali responsabilità lungo la catena” (di conseguenza, anche il settore assicurativo dovrebbe elaborare nuovi prodotti e nuove tipologie di offerte ad hoc). In aggiunta al regime assicurativo e nel caso di danno causato da robot non assicurato, si prevede lo strumento del fondo di risarcimento, che potrebbe assumere portata individuale o generale e caratterizzarsi per versamenti periodici oppure una tantum. Il ricorso a questi strumenti, che assicurano il risarcimento del danno. La sottoscrizione di un contratto assicurativo e/o la costituzione di un fondo permetterebbero al produttore, programmatore, proprietario di godere di una responsabilità limitata. In tal modo il danneggiato otterrebbe sempre un risarcimento, sorpassando le difficoltà nell’individuare chi tra i soggetti coinvolti nel processo di realizzazione e vendita del dispositivo (produttore e programmatore) sia l’autore delle azioni da cui sia derivato l’errore o il malfunzionamento.

Pertanto riteniamo che non sussista né una responsabilità precontrattuale per condotta omissiva ed ingannevole, come invece affermato dall’accusa, né un danno risarcibile. Non sussiste nemmeno una discriminazione per classe sociale e, pertanto, non si ritiene debba essere modificato l’algoritmo del servizio di trasporto.