

**PRESIDENZA DEL  
CONSIGLIERE SEGRETARIO CASTELLO**

\*\*\*\*\*

**Interrogazione n. 1 presentata da Canalis, inerente a "A quale punto sono la normativa e la sperimentazione sulla guida autonoma?"**

**PRESIDENTE**

Buongiorno, colleghi.

Iniziamo i lavori del sindacato ispettivo esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1 della Consigliera Canalis.

La parola all'Assessore Gabusi per l'illustrazione.

**GABUSI Marco, Assessore regionale**

L'Unione Europea ha approvato la normativa che dal 14 luglio 2022 permette l'omologazione delle auto a guida autonoma di livello 3, limitandone l'utilizzo sulle strade europee a carreggiate separate, senza pedoni né ciclisti, senza superare i 60 chilometri orari, escludendo, di fatto, le autostrade, in quanto non sono ammessi circolare in autostrada o nelle strade extraurbane principali veicoli che non sono in grado, per omologazione, di sviluppare la velocità in piano di almeno 80 chilometri orari.

Inoltre, il Codice della strada, articolo 46, *"Nozione di veicolo"*, stabilisce: *"Ai fini delle norme del presente Codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulla strada guidate dall'uomo"*.

Si rende, pertanto, necessaria una modifica al Codice della strada atta a consentire la circolazione dei veicoli con guida autonoma di livello 3.

A oggi, non risulta avviata, né da parte della Conferenza Stato-Regioni, né in sede di Conferenza Unificata, né tantomeno da parte della Regione Piemonte, alcuna interlocuzione in tal senso.

Le condizioni necessarie per la guida autonoma sulle strade provinciali e comunali (unico ambito d'azione, ipoteticamente, di Regione Piemonte) prevedrebbero, alla luce di quanto sopra, l'utilizzo sui limitati tratti di strada (che non raggiungerebbero sostanzialmente neanche l'1% della rete complessiva in Piemonte) e la necessità di ingenti investimenti infrastrutturali, di difficile sostenibilità e di notevole impatto ambientale, anche in termini di consumo di suolo.

Relativamente alle sperimentazioni, va ricordato che gli enti proprietari della strada hanno, in questo momento, avviato alcune sperimentazioni tipo: la C-Roads Italy 2, che prevedeva la realizzazione di servizi di cooperazione e d'interazione fra veicolo (connesso) e infrastruttura, e ha consentito l'espansione dell'infrastruttura tecnologica, con previsione e realizzazione di aumento del numero di dispositivi di comunicazione su strada e d'interazione con la centrale della mobilità della società 5T S.r.l.

Il progetto Show, un progetto europeo di innovazione, che ha utilizzato un veicolo L3 provvisto di *safety driver*, in sede promiscua, che, a causa di vicende interne al progetto, è stato predisposto, pronto partire ma non ancora avviato nel bacino torinese.

IN2CCAM: progetto europeo di innovazione, che prevede l'utilizzazione di un veicolo L3 in sede promiscua, il quale sperimenta funzioni di reinstradamento tramite la comunicazione con la centrale della mobilità di cui sopra, a seguito di analisi dei dati di traffico in tempo reale.

Il progetto Scale (in partenza ottobre a ottobre 2024), che è la prosecuzione del C-Roads Italy.

Inoltre, la cosa più importante per il senso dell'intervento (fino a qui ho letto un po' di nozioni che era giusto approfondire e rendicontare) è che la società 5T, partecipata da Regione Piemonte, Città metropolitana e Città di Torino, prende parte ai tavoli di standardizzazione europei delle specifiche tecniche, utili allo sviluppo di tecnologie riferibili alla guida L3, sia per l'infrastruttura stradale sia per quella tecnologica.

Ciò riscontrato, comunico che Regione Piemonte è la regione più attiva in Italia tramite 5T per quanto riguarda la normazione della sicurezza stradale, in particolare nell'interlocuzione a livello ministeriale sull'ottimizzazione della norma regionale che dovrà vedere la luce entro il 31 dicembre 2024.

Per ricapitolare in estrema sintesi rispetto a quello che ho letto velocemente, ci sono due livelli, a cominciare da quello normativo, che al momento – devo dirlo sinceramente, e l'ho detto per Regione Piemonte ma soprattutto per le componenti ministeriali – non si è ancora affrontato, quindi vi è una limitazione di utilizzo sulle carreggiate stradali, che sono in larga parte quelle esistenti in Piemonte e in Italia.

D'altro canto, vi è il livello della sperimentazione che, di fatto, dal punto di vista tecnologico, è in questo momento per noi incentrato su 5T, che sta svolgendo i primi esperimenti di cui potremmo avere i risultati sicuramente nei prossimi anni.

Ci candidiamo, come sempre, ad avere un ruolo primario, soprattutto per la parte attuativa; su quella normativa ci rifacciamo a quella nazionale e saremo interpreti delle volontà e anche degli esiti della sperimentazione nelle sedi di Conferenza delle Regioni.

## **PRESIDENTE**

La parola alla Consigliera Canalis, che ha cinque minuti a disposizione per la replica.

## **CANALIS Monica**

Grazie, Presidente. Ringrazio anche l'Assessore per la risposta, che conteneva molti dettagli tecnici che necessitano di un approfondimento successivo.

Sottolineo una premessa: l'interrogazione scaturisce dall'enorme numero di incidenti stradali che avvengono ogni anno nel nostro paese e nella nostra regione. Il costo sociale degli incidenti stradali, per quanto riguarda le lesioni a persone, nel solo 2023 ammontava a quasi 18 miliardi di euro.

È chiaro, Assessore, che la severità della normativa europea, che è andata sviluppandosi nel tempo e che rende sempre più vincolanti i sistemi della sicurezza, ha anche comportato un aumento dei costi delle vetture al consumatore.

Perché oggi le auto costano di più rispetto al passato? Sicuramente per la congiuntura degli ultimi anni, legata all'aumento dei prezzi delle materie prime, all'aumento dei costi energetici, ai nuovi modelli di auto. Pensiamo alle auto elettriche, ma l'aumento dei prezzi delle auto è anche legato all'imposizione di nuovi metodi di sicurezza, proprio per limitare il numero delle vittime della strada o degli incidenti sulla strada.

Quindi, il tema che trattiamo oggi, sicuramente ha attinenza con la mobilità, ma anche con le attività produttive, considerando che la nostra è una delle regioni europee maggiormente vocate all'automotive.

Credo che le risposte tecniche che mi ha fornito possano essere utili per fare una riflessione.

Da un lato, applicare nel modo più estensivo possibile, anche in Piemonte,

compatibilmente con le caratteristiche della nostra rete viaria, questi nuovi sistemi di sicurezza e, in particolare, la guida autonoma, che tra tutti i sistemi è quello che limita al massimo gli incidenti, perché previene distrazioni, mancamenti, malori e via dicendo; dall'altro, credo che possa essere utile, e accolgo con favore quanto lei ha detto, cioè che stiamo facendo delle sperimentazioni tecnologiche, anche con il supporto della Regione, perché possiamo presentarci, anche sul mercato, come un territorio che sperimenta tecnologie nuove, che possono anche incidere sulla produzione e quindi non solo sulla prevenzione di incidenti, ma anche sulla produzione di autoveicoli all'avanguardia e moderni.

Leggerò ancora con cura la sua risposta e spero che, anche con il supporto delle minoranze, si possa incentivare e potenziare questo tipo di sperimentazioni.

\*\*\*\*\*