

DECRETO SMART ROAD E LE NOVITÀ IN TEMA DI Sperimentazione su strada della guida automatica

A cura di Lucia Vecere

*(Dirigente Ufficio Mobilità e Sicurezza Stradale ACI
e Direttore Rivista Giuridica ACI della Circolazione e dei Trasporti on line)*

Poco meno di un anno fa, il 13 giugno 2017, l'ACI organizzava la 71' Conferenza del Traffico e della Circolazione dedicata agli "Sviluppi normativi connessi all'evoluzione dei veicoli a guida autonoma" e proprio nella sessione introduttiva dedicata alle Istituzioni veniva dato l'annuncio che era in fase di rilascio il decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) in materia di Smart Road, nel quale sarebbe stata regolamentata la possibilità di sperimentazione su strada anche in Italia dei veicoli a guida automatica, che finalmente avrebbe consentito di avviare le attività pratiche di realizzazione di tale tipologie di veicoli.

Purtroppo si è dovuto attendere il nuovo anno per vedere il decreto firmato in quanto mancavano le relative previsioni nella legge di bilancio 2017 inserite in quelle del 2018 e finalmente lo scorso 28 febbraio u.s. il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha potuto firmare il Decreto ministeriale previsto per l'attuazione dell'articolo 1, comma 72, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Legge di Bilancio 2018), che autorizza la sperimentazione delle soluzioni tecnologiche per adeguare la rete infrastrutturale italiana ai nuovi servizi smart e per i veicoli automatici. Il decreto tuttavia, al momento in cui viene redatto l'articolo, non è stato ancora pubblicato sulla GU.

Il decreto quindi per un verso regolamenta (dall'art 1 all'art) la trasformazione digitale delle infrastrutture stradali volta a consentire la creazione di un "ecosistema tecnologico favorevole alla interoperabilità tra infrastrutture e veicoli di nuova generazione" e dall'altro disciplina l'autorizzazione alla sperimentazione su strada dei veicoli a guida automatica (dall'art.9 all'art19) nonché prevede la creazione di un Osservatorio per entrambe le attività (art.20) presso la Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti denominato "Osservatorio tecnico di supporto di supporto per le Smart Road e per il veicolo connesso ed a guida automatica"

Con riferimento alla sperimentazione dei veicoli a guida autonoma, prevede che tale autorizzazione possa essere rilasciata dal MIT, Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale- Direzione Motorizzazione, in quanto

le verifiche che saranno effettuate sulla esistenza dei presupposti competono a tale ambito di competenza del Ministero.

In merito alle richieste, è previsto che potranno essere inoltrate singolarmente dal costruttore o congiuntamente da questi e l'istituti universitari o enti pubblici e privati di ricerca che conducono tali sperimentazioni.

Con riferimento al veicolo per il quale potrà essere richiesta l'autorizzazione alla sperimentazione il decreto prevede che dovrà essere già omologato nella versione non automatica ed a è perciò prevista l'istituzione di un apposito registro presso la suddetta direzione Generale del MIT per la registrazioni dei veicoli registrati che saranno dotati di un apposito contrassegno speciale e potranno circolare con una targa di prova.

In merito all'autorizzazione questa sarà circoscritta agli ambiti stradali individuati nell'autorizzazione, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.

La conduzione su strada nella fase di sperimentazione sarà affidata ad un supervisore che dovrà avere i requisiti previsti all'art 10 del decreto in parola e che dovrà garantire il controllo dello stesso dalla modalità automatica a quella di eventuale intervento manuale.

I requisiti della domanda di autorizzazione sono puntualmente previsti all'art.11 e sono di carattere soggettivo, relativi al richiedente e relativi ai permessi ed autorizzazioni da richiedere preventivamente, quali presupposti all'autorizzazione ed ed oggettivo, circa requisiti tecnici del veicolo anche rapportati all'ambito stradale di sperimentazione.

L'art.12 si sofferma sulle caratteristiche che deve avere il sistema a guida automatica oggetto di sperimentazione per non costituire pericolo o intralcio alla circolazione.

L'art.13 definisce gli ambiti stradali con le relative condizioni presso i quali può essere attuata la sperimentazione, quindi autostrade e strade extraurbane di tipo A, B,C, ambiente urbano ed ultimo miglio, topo D,E ed F.

L'Art.14 regolamenta gli aspetti istruttori volti a verificare i presupposti dell'autorizzazione, mentre l'art 15 il relativo contenuto e durata, quest'ultima è prevista di un anno, ma rinnovabile su richiesta da presentarsi 30 giorni prima della scadenza. La richiesta di sperimentazione potrà essere anche estesa in corso di validità, qualora sussistano i presupposti e le condizioni regolamentari.

L'art 16 disciplina puntualmente gli obblighi del titolare dell'autorizzazione soprattutto con riferimento alla produzione periodica della relativa attività, nonché nella redazione di un rapporto annuale, da consegnare entro 30 giorni dal termine dell'autorizzazione.

L'art 17 disciplina il rilascio del nulla osta da parte dei gestori delle tratte stradali interessate dalla sperimentazione, nonché garantiscono la presenza e la disponibilità di sistemi cooperativi del tipo V2I, nonché informano e preavvisano sui tratti interessati gli utenti sulle possibili sperimentazioni.

L'art.18 disciplina la sospensione e revoca dell'autorizzazione, nel caso in cui i controlli su strada rilevino inadempienze o l'esistenza di rischi per l'utenza. In tali casi ed in caso d'incidente stradale l'organo di polizia effettuerà la relativa segnalazione.

L'art.19 prevede come presupposto alla effettuazione della sperimentazione la sottoscrizione e vigenza di apposito contratto assicurativo, nel quale espressamente l'assicuratore dichiara di conoscere le modalità d'uso del veicolo, specificando che si tratta di veicolo automatico utilizzato su strade pubbliche.

Per concludere l'art.20 prevede l'istituzione dell' Osservatorio tecnico di supporto di supporto per le Smart Road e per il veicolo connesso ed a guida automatica, entro 60 giorni dall'entrata del decreto di cui trattasi; tale organismo avrà un ruolo di particolare importanza perché opererà per monitorare, supportare tecnicamente e giuridicamente, nonché per promuovere la cooperazione delle strutture pubbliche e private di riferimento, garantendo anche la tenuta e l'aggiornamento dell'elenco delle infrastrutture definite smart road ai sensi degli art.li 2 e 6 del decreto in parola.

Tale Osservatorio sarà presieduto dal Direttore Generale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale e composto dai direttori generali per la motorizzazione, per la sicurezza stradale, per le strade ed autostrade per la vigilanza e sicurezza delle infrastrutture stradali, per la vigilanza sulle concessioni stradali, da due rappresentanti della struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, nonché da un rappresentante del Ministero dell'interno.

Non resta quindi che aspettare la pubblicazione del decreto sulla sperimentazione per vedere avviare finalmente anche in Italia la sperimentazione di questi veicoli, forse ancora futuribili per il trasporto privato, ma forse più vicini per lo sviluppo del trasporto pubblico per una mobilità sempre più sicura e sostenibile e l'ACI con le proprie strutture e professionalità continuerà a seguire e supportare questo ambito di sviluppo della mobilità.

