



Memoria Confetra

Risoluzioni in Commissione IX su guida autonoma

Camera dei Deputati

8 ottobre 2025

La transizione verso una mobilità più intelligente, sicura e sostenibile è una priorità strategica sia a livello europeo che nazionale sostenuta anche dal PNRR nella Missione 3 dedicata, come è noto, allo sviluppo infrastrutturale nel settore dei trasporti attraverso la realizzazione di reti sempre più moderne e digitalizzate.

Nell'ambito di questo processo di innovazione l'Unione europea ha posto la guida autonoma tra le sfide da cogliere consentendo già dal 2022 l'utilizzo della guida autonoma di livello 3 (ossia *guida altamente automatizzata*) sulle strade europee seppure con alcune limitazioni.

Lo sviluppo dei sistemi di guida autonoma, basato su un sistema di livelli crescente che parte dal livello 0 fino al livello 5 (guida completamente autonoma), sta procedendo con tempistiche differenti nei vari Stati europei. Attualmente in Italia sono in corso alcune sperimentazioni ma di fatto si è ancora alle battute iniziali essendo consentito solo l'utilizzo di sistemi di guida autonoma di livello 2 (guida semi-autonoma); inoltre il Codice della Strada (art. 46 d.lgvo n. 285/1992), non avendo recepito le modifiche apportate dalla Convenzione di Vienna sulla circolazione dei veicoli, definisce ancora i veicoli come "*macchine guidate dall'uomo*".

Negli ultimi tempi, viste anche le recenti innovazioni dovute all'implementazione di sistemi di intelligenza artificiale, il tema della guida autonoma è stato più volte accostato al mondo del trasporto e della logistica. Come è noto, la Confetra rappresenta l'intera filiera della logistica e del trasporto merci in tutte le sue modalità (stradale, marittimo, ferroviario e aereo).

Seppure sussistono alcune perplessità sulla possibilità di utilizzare i sistemi di automazione completa nel settore del trasporto merci, si ritiene che lo stesso possa trarre benefici da questa innovazione soprattutto se adattata alle peculiarità del comparto; tuttavia è da tenere presente che il costo da pagare rischia di essere molto elevato sia in termini di investimenti che di difficoltà di programmazione delle attività a medio-lungo termine. Ciò comporta che, in assenza di un serio percorso di accompagnamento normativo, fiscale e formativo, gli alti costi di investimento sia in termini economici che umani potrebbero diventare una barriera insormontabile.

In primis, visti gli alti costi tecnologici ad oggi presenti, appare fondamentale prevedere delle forme di sostegno economico diretto, come contributi a fondo perduto per l'acquisto e la sperimentazione di veicoli dotati di sistemi di guida autonoma, oltre che per l'adeguamento delle strutture aziendali. Questi incentivi dovrebbero essere inseriti nei programmi nazionali già attivi per la mobilità sostenibile, valorizzando le aziende che scelgono di investire in sicurezza e innovazione.

Un altro aspetto importante riguarda la gestione dei tempi di guida e di riposo dei conducenti. L'introduzione di sistemi di automazione, infatti, modificherebbe radicalmente il ruolo dell'autista, che in molti casi si troverebbe a svolgere più attività di supervisione che di vera e propria guida. Ciò comporterebbe la necessità di riconsiderare l'impegno lavorativo del conducente svincolandosi dagli attuali rigidi schemi oggi pensati per il trasporto tradizionale come ad esempio considerare il tempo di impegno lavorativo giornaliero effettivamente svolto quale unico parametro.

Inoltre, vista la complessità delle attività di *reskilling* del personale (la cui età media ad oggi supera i 50 anni) occorrerebbe valutare soluzioni transitorie quali, ad esempio, l'adozione di deroghe alla normativa sui tempi di guida e riposo come quella oggi prevista in caso di operazioni di prove tecniche dei veicoli su strada.

La guida autonoma potrebbe rappresentare anche uno strumento per affrontare il problema della carenza degli autisti che da alcuni anni affligge il settore. L'adozione di veicoli a guida assistita potrebbe dare alle aziende la possibilità di impiegare i propri autisti in maniera più efficiente e senza sovraccarichi di lavoro. Ciò potrebbe anche portare ad un miglioramento delle condizioni di lavoro contribuendo a rendere più attraente questa scelta professionale.

Un ultimo aspetto riguarda la formazione del personale. La diffusione di queste tecnologie richiederebbe nuove competenze, non solo per i conducenti ma anche per i responsabili di flotta e per chi si occupa di manutenzione e gestione operativa. È quindi indispensabile definire strumenti a supporto delle aziende nel finanziare programmi formativi mirati, riconoscendo questi investimenti anche ai fini di eventuali premialità collegate a sicurezza e salute dei lavoratori.

Pertanto, come proposto dalle tre Risoluzioni in esame, si ritiene corretto partire innanzitutto dalla modifica della norma del Codice della Strada (art. 46 d.lgvo n. 285/1992) adeguandola alla normativa europea introducendo nella nozione di veicolo anche quello abilitato per il sistema di guida autonoma.

Ovviamente anche lo sviluppo delle infrastrutture dovrebbe andare di pari passo ponendole al centro di questo processo di innovazione attraverso l'adozione di strumenti tecnologici come sensori, telecamere e tecnologie di comunicazione per supportare veicoli intelligenti e connessi; tutto ciò consentirebbe un rapido scambio di dati tra i veicoli e le infrastrutture migliorando la sicurezza e l'efficienza dei servizi.

Nel corso di questo trentennio dall'entrata in vigore del Codice della Strada la mobilità delle persone e delle merci è stata interessata da

profonde mutazioni, oltrech  da un notevole aumento in termini di volumi, che hanno la necessit  di trovare una nuova disciplina organica e di ampia visione, anche con uno sguardo alle nuove tecnologie che saranno sempre pi  utilizzate da qui a breve.

Ad esempio, nell'ultimo decennio si   spesso parlato per la guida professionale di "*platooning*" con i mezzi pesanti che comunicheranno tra loro e viaggeranno in convoglio autoguidati, nonch  di citt  e strade che diventeranno rispettivamente "*smart city*" e "*smart street*", con possibilit  di interazione con gli utenti sempre pi  ampia e sofisticata. Questo sguardo al futuro dovrebbe comunque consentire di individuare norme per la sicurezza della circolazione al passo con i tempi.

In particolare, il platooning   per l'appunto un sistema che permette a un convoglio di veicoli di viaggiare in colonna, con il primo veicolo guidato da un autista e gli altri, privi di conducente, che seguono in modalit  semiautomatica. Grazie a un collegamento wireless, i veicoli mantengono la stessa velocit  e distanza di sicurezza, che   di circa 10-15 metri, garantendo la sincronizzazione del convoglio e aumentando la sicurezza su strada per gli autisti.

Dal punto di vista legislativo, sar  necessaria una regolamentazione della guida autonoma e della omologazione di tali veicoli attualmente utilizzati in Italia solo in ambito sperimentale.

Altro aspetto importante riguarda la sicurezza informatica, in quanto con l'utilizzo di questi sistemi si genera la trasmissione continua di dati tra i veicoli e richiede pertanto elevati standard di protezione per evitare manomissioni che potrebbero compromettere la sicurezza di persone e merci.

La guida autonoma degli autoveicoli porta con s  grandi potenzialit  ma anche molte incognite. Il principale beneficio atteso   un netto miglioramento della sicurezza stradale eliminando l'errore umano che   causa del 90% degli incidenti. Tuttavia esistono ancora grosse limitazioni dal punto di vista tecnologico e questioni aperte che rappresentano veri e propri punti deboli soprattutto per il settore del trasporto merci: si pensi ad esempio alla responsabilit  in caso di incidenti e in caso di perdita o avaria della merce trasportata. Pertanto, si ritiene fondamentale definire un quadro normativo chiaro e completo che copra tutti gli aspetti legati alla circolazione stradale.