

**PAVE**  
EUROPE

**TTS** 25  
ITALIA  
Associazione Italiana della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

**MOST**  
CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

**Almaviva**  
Group

# GUIDA AUTONOMA: DALLA SPERIMENTAZIONE A UNA MOBILITÀ NUOVA

Tecnologie, regole e impatti per  
l'integrazione nei sistemi di trasporto

14 Ottobre 2026

Roma Eventi Piazza di Spagna  
Via Alibert, 5/a, Roma

Con il patrocinio di



**MIT**  
MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI



# **REGOLE, INFRASTRUTTURE ED INVESTIMENTI:** **INTEGRAZIONE DELLA GUIDA AUTONOMA NEL SISTEMA DI** **MOBILITÀ ITALIANO**

-  **Contesto di riferimento**
-  **Verso la Partnership Pubblico-Privato**
-  **Conclusioni**

# **REGOLE, INFRASTRUTTURE ED INVESTIMENTI:** **INTEGRAZIONE DELLA GUIDA AUTONOMA NEL SISTEMA DI** **MOBILITÀ ITALIANO**

-  **Contesto di riferimento**
-  **Verso la Partership Pubblico-Privato**
-  **Conclusioni**

# IL QUADRO NORMATIVO

## DUE LIVELLI REGOLATORI

Per la guida autonoma esistono due livelli regolatori distinti



### Il Quadro Comunitario Definisce condizioni comuni di sicurezza, omologazione e requisiti tecnici per veicoli automatizzati

Richiede che ogni veicolo abbia un conducente e che questi mantenga il controllo del mezzo; tuttavia, con le modifiche entrate in vigore nel 2016, **ammette tecnologie di guida automatizzata purché conformi ai regolamenti ONU o disattivabili/superabili dal conducente.**



Convenzione di  
Vienna

Introduce per la prima volta il quadro per i veicoli completamente automatizzati, **fissando requisiti comuni di sicurezza e funzionalità per l'omologazione a livello europeo.**



Regolamento (UE)  
2019/2144

Integrato dal reg. 2026/481, definisce le procedure uniformi e **specifiche tecniche per l'omologazione di Advanced Driver Assistance Systems (ADAS).**



Reg. di Esecuzione  
2022/1426

### Il livello Nazionale disciplina i tratti di strada e le condizioni di esercizio, applicando la normativa Comunitaria



Art. 46 Codice della  
Strada

Definisce i veicoli come **macchine guidate dall'uomo**, per la piena operatività dei veicoli a guida autonoma **sarà necessaria una modifica del Codice della Strada**



DM MIT 70/2018

Introduce il tema disciplinando la **sperimentazione** su strade pubbliche, che **richiede autorizzazione del MIT e nulla osta dell'ente gestore** per attivare test di guida connessa e automatica.



DL 77/2021

Getta le basi per l'**Osservatorio tecnico Smart Road**, poi istituito con il decreto 307/2022, presidio pubblico che **coordina sperimentazioni di veicoli connessi e automatici** e indirizzi operativi nazionali.



L'omologazione europea non equivale automaticamente alla piena operatività nel contesto stradale italiano. Anzi, è necessario un adeguamento normativo in quanto la guida autonoma è al momento prevista solo in ambito sperimentale: l'attuale bozza del nuovo Codice della Strada potrebbe comunque ovviare a questa necessità

A valle del contesto normativo, il vero gap non riguarda solo la sicurezza tecnica del veicolo, ma la capacità di renderlo operativo, autorizzato e integrato nel sistema di mobilità.

Per una guida autonoma funzionale e sicura serve un **ecosistema coordinato** tra veicoli, infrastruttura, TMC, operatori e utenti, con regole e ruoli chiari.

# **REGOLE, INFRASTRUTTURE ED INVESTIMENTI:** **INTEGRAZIONE DELLA GUIDA AUTONOMA NEL SISTEMA DI** **MOBILITÀ ITALIANO**

-  **Contesto di riferimento**
-  **Verso la Partnership Pubblico-Privato**
-  **Conclusioni**

# IL RUOLO DEL PUBBLICO

## LA DEFINIZIONE DEL CAMPO DA GIOCO

Il Pubblico non può dirigere la tecnologia, ma può definire condizioni, obiettivi e regole di interoperabilità.



### QUADRO NORMATIVO CHIARO E PROGRESSIVO

La visione a **lungo termine** e la **certezza della normativa**, favorisce un **mercato aperto e competitivo**.



### LINEA DI INDIRIZZO E PRIORITÀ

Individuare casi d'uso prioritari per la guida autonoma, **chiarendo** non solo dove applicarla, ma soprattutto **quale funzione di servizio** i mezzi autonomi devono svolgere, con obiettivi misurabili.



### INFRASTRUTTURE E DATI

Salvaguardare gli investimenti e gli sforzi fatti in termini di servizi **C-ITS** (connected intelligent transport system) e **CCAM** (cooperative connected automated mobility), dando la possibilità di proseguire su questo filone.



### ITER AUTORIZZATIVI

Armonizzare le **procedure autorizzative** tra MIT, Osservatorio tecnico ed enti gestori, con tempi compatibili con l'innovazione e ruoli istituzionali chiaramente definiti.



### KPI PUBBLICI

Definire **KPI** su sicurezza, accessibilità, efficienza, emissioni e qualità del servizio, per valutare sperimentazioni e servizi e orientare le decisioni di deployment.



### SANDBOX REPLICABILI

Promuovere **sandbox territoriali** in contesti reali, e replicabili, partendo dalle tecnologie mature come C-ITS.



## INVESTIMENTO, INTEGRAZIONE, INDUSTRIALIZZAZIONE



## TECNOLOGIA AVANZATA

Sviluppare e integrare C-ITS, CCAM; ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*), algoritmi di AI e sensoristica avanzata per veicoli autonomi sicuri considerando Gdpr e cybersecurity.



## INFRASTRUTTURA DIGITALE

Realizzare infrastrutture V2X e architetture edge/cloud interoperabili per la mobilità autonoma.



## INDUSTRIALIZZAZIONE SCALABILE

Industrializzare i pilot in servizi scalabili, affidabili e sostenibili nel tempo.



**Capitale privato:** portare capacità di investimento per accelerare deployment e testbed.



**Competenze integrate** Mettere a disposizione competenze tecnologiche e di integrazione tra veicolo, infrastruttura e servizi.



**Investimenti mirati** Orientare gli investimenti a use case coerenti con obiettivi pubblici di **sicurezza** e sostenibilità.

# REGOLE, INFRASTRUTTURE ED INVESTIMENTI: INTEGRAZIONE DELLA GUIDA AUTONOMA NEL SISTEMA DI MOBILITÀ ITALIANO

-  **Contesto di riferimento**
-  **Verso la Partership Pubblico-Privato**
-  **Conclusioni**



## DAL VEICOLO AUTONOMO ALLA MOBILITÀ AUTONOMA

**L'Europa sta costruendo il quadro per rendere il veicolo automatizzato sicuro e omologabile.**

**L'Italia deve costruire le condizioni perché quel veicolo possa diventare parte di un sistema di mobilità sicuro, sostenibile e scalabile.**

**La partnership pubblico-privata è il ponte tra queste due dimensioni.**

**Il vero obiettivo non è avere più veicoli autonomi sulle nostre strade.**

**È avere una mobilità migliore e più sostenibile grazie all'automazione.**

## FONTI NORMATIVE ESSENZIALI

## Convenzione di Vienna

La Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale stabilisce i principi fondamentali per la circolazione internazionale su strada

## Emendamento 2016

Integra la Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale introducendo e regolando i diversi livelli di automazione dei veicoli, ovvero i sistemi di guida assistita (ADAS) che **trasferiscono parzialmente i compiti di guida** al veicolo (SAE livello 2-3) e i **sistemi completamente autonomi** (SAE livello 4-5).

## Art. 46 Codice della Strada

**Definisce i veicoli come macchine guidate dall'uomo**, per la piena operatività dei veicoli a guida autonoma **sarà necessaria una modifica del Codice della Strada**. In corso una sua riforma attesa per il 2027-2028.

Regolamento (UE)  
2019/2144

Introduce per la prima volta il quadro per i veicoli completamente automatizzati, fissando requisiti comuni di sicurezza e funzionalità per l'omologazione a livello europeo.

Reg. di Esecuzione  
2022/1426

Integrato dal reg. 2026/481, definisce le procedure uniformi e specifiche tecniche per l'omologazione di Advanced Driver Assistance Systems (ADAS).

## DM MIT 70/2018

Introduce il tema disciplinando la **sperimentazione** su strade pubbliche, che **richiede autorizzazione del MIT e nulla osta dell'ente gestore** per attivare test di guida connessa e automatica.

## DL 77/2021

Getta le basi per l'**Osservatorio tecnico Smart Road**, poi istituito con il decreto 307/2022, presidio pubblico che **coordina sperimentazioni di veicoli connessi e automatici** e indirizzi operativi nazionali.

Decreto Interministeriale  
307/2022

Istituisce e definisce la composizione ed organizzazione dell'Osservatorio tecnico di supporto per le Smart Road e per i veicoli e mezzi innovativi di trasporto su strada a guida connessa e automatica