



## Comunicato stampa

Vernier/Ostermundigen, 27 febbraio 2025

### **Guida autonoma di livello 3 - automazione condizionata: ecco cosa cambia dal 1° marzo**

**Togliendo le mani dal volante l'auto procede da sola in autostrada. Dal 1° marzo, questo sarà possibile per chi possiede un'auto con il pilota per le autostrade omologato e attivo. Per il momento i produttori non hanno ancora richiesto l'autorizzazione per la Svizzera. Ciò significa che il 1° marzo non potranno ancora circolare veicoli con automazione condizionata. Il TCS ha comunque esaminato la nuova tecnologia e risponde alle domande più importanti.**

La guida autonoma di livello 3 con automazione condizionata rappresenta un salto quantico per la mobilità e un cambiamento fondamentale che entrerà in vigore il 1° marzo sulle autostrade svizzere. Tuttavia, per ora le ripercussioni effettive saranno poco percettibili. Ad essere consentito sarà il livello 3, ossia l'automazione condizionata. In base all'ordinanza del Consiglio federale, ciò significa che chi guida un'automobile sull'autostrada a corsie monodirezionali e dotata di un pilota per l'autostrada omologato e attivo, potrà togliere le mani dal volante senza dover monitorare costantemente il traffico e il veicolo. Il conducente dovrà comunque essere sempre pronto a riprendere il controllo della vettura se il sistema lo richiede. Nel concreto, sarà consentito inviare SMS o utilizzare il cellulare, dormire invece non è permesso. Il sistema controlla infatti la persona al volante e interviene se i suoi occhi sono chiusi o invisibili.

#### **Il TCS ha raccolto i primi dati**

Attualmente, sono pochi i modelli del segmento premium che dispongono del sistema di automazione richiesto. Ad oggi, tuttavia, questi veicoli non sono ancora omologati in Svizzera. In passato però si è visto che gli sviluppi tecnologici sulle auto iniziano spesso nel segmento premium per poi diffondersi rapidamente alle altre categorie. Gli esperti e le esperte del TCS hanno già testato di persona la nuova tecnologia in Germania e hanno acquisito conoscenze preziose nella pratica: «Il pilota per l'autostrada richiede un'introduzione dettagliata e a volte reagisce con estrema sensibilità. Ad esempio, la telecamera non riconosce gli occhi se si indossano occhiali da sole», spiega l'esperto del TCS Sandro Capun. Il motivo per cui il sistema reagisce con tanta cautela è semplice: con il pilota autostradale attivo, il conducente non è responsabile in caso di incidenti o di infrazioni del codice della strada.

Quindi è chiaro che a medio termine l'automazione condizionata di livello 3 avrà un impatto anche sugli aspetti assicurativi e giuridici. In qualità di club della mobilità leader in Svizzera, il TCS dispone di esperienza e competenza in tutti i settori toccati dalla guida autonoma. Il TCS segue quindi da vicino gli ulteriori sviluppi in questo segmento per fornire consigli, protezione e assistenza ai suoi 1,6 milioni di soci. Le seguenti domande e risposte sono state elaborate da vari esperti ed esperte del TCS che si sono occupati in modo approfondito degli effetti della guida con automazione condizionata.

#### **Le risposte alle domande più importanti**

##### **Cosa prevede in generale la nuova legge sulla guida autonoma con automazione condizionata? Cosa sarà consentito d'ora in poi?**

Sulle autostrade con carreggiate monodirezionali, la nuova legge consente ai conducenti di un veicolo automatizzato di utilizzare il pilota per l'autostrada. Se questo è attivo, chi guida può togliere le mani dal volante e non deve più monitorare di continuo il traffico e il veicolo. Tuttavia deve essere sempre pronto a riprendere il comando del mezzo se il sistema di automazione lo richiede. I piloti per l'autostrada di questo tipo corrispondono a una guida autonoma di livello 3, con automazione condizionata.

È altresì consentito l'impiego di veicoli senza conducente su tratti autorizzati in maniera ufficiale, ma ciò non ha alcuna relazione con l'automazione condizionata di livello 3. L'approvazione dei tratti è a discrezione dei cantoni. L'Ufficio federale delle strade (USTRA) redige direttive per la valutazione dei



tratti richiesti e istituisce un gruppo di supporto a servizio dei cantoni. I veicoli senza conducente devono essere monitorati da un operatore che si trova in una centrale.

È inoltre consentito anche il parcheggio autonomo senza la presenza del conducente in aree di sosta e parcheggi contrassegnati. Sono i cantoni o i comuni a stabilire le aree di parcheggio idonee.

### **In quali situazioni il conducente è invitato a riprendere il controllo del volante?**

Grazie ad un segnale acustico il sistema invita il conducente a riprendere il controllo del volante quando si esce dalle aree autorizzate, o quando le condizioni meteorologiche e di visibilità peggiorano. Nel caso insorgano situazioni stradali complesse o altri utenti della strada si comportano in modo imprevedibile.

### **Cosa succede se l'auto provoca un incidente mentre è in funzione la guida autonoma? Chi è responsabile?**

Se il conducente del veicolo con automazione condizionata non è responsabile del comportamento di guida poiché il sistema del veicolo ha assunto la funzione di guida, in generale non risponde di eventuali incidenti. Tuttavia, se il conducente ha ignorato un avviso di ripresa del controllo o se avrebbe dovuto sapere di dover subentrare al sistema, è responsabile in caso di incidente.

### **Quali responsabilità avrà in futuro il conducente?**

Nonostante la guida automatizzata, anche dopo la revisione della legge il detentore del veicolo continua a ricoprire un ruolo centrale e ne mantiene la responsabilità oggettiva ai sensi dell'art. 58 LCStr. Il conducente continua a essere responsabile del funzionamento del veicolo a guida autonoma, anche se il controllo del mezzo è nelle mani di un sistema automatizzato. È indispensabile conoscere nel dettaglio il funzionamento del sistema automatizzato. Anche per il detentore possono prodursi nuovi obblighi: ad esempio, dovrà garantire che il sistema sia sempre aggiornato.

### **Quali sono le ripercussioni sul piano assicurativo?**

Si può presumere che con il progredire dell'automazione anche i danni passeranno dall'assicurazione di responsabilità civile per veicoli a motore all'assicurazione di responsabilità civile aziendale. Ciò può avvenire tramite diritti di regresso dell'assicurazione veicoli a motore o tramite diritti di azione diretta. Quanto più elevato è il livello dei sistemi utilizzati, tanto più è probabile che aumentino i diritti di azione diretta nei confronti dei fabbricanti e dei fornitori.

### **Con l'automazione condizionata, aumenterà o diminuirà il numero di incidenti?**

Con la crescente diffusione dei sistemi di assistenza si prevede che gli incidenti possano essere ridotti a lungo termine, dal momento che oggi 9 incidenti su 10 sono causati da errori umani, come comunica l'USTRA. Sino ad allora, tuttavia, si presentano svariati interrogativi, ad esempio se con l'introduzione di nuove tecnologie si verifichino più incidenti a breve termine, dal momento che gli utenti della strada devono abituarvisi. Non si può ancora prevedere come si svilupperà la situazione, ma ci sono i presupposti per pensare che i sistemi di assistenza potrebbero aumentare la sicurezza.

### **Quali sono le ripercussioni sul problema degli ingorghi?**

Garantendo che le distanze tra i veicoli rimangano invariate e possano essere inferiori rispetto a quando ci sono persone al volante, la guida autonoma può ridurre gli ingorghi stradali. A tal fine, però, è necessario che tali sistemi siano ampiamente diffusi, prospettiva che sembra potersi realizzare solo in un futuro molto lontano.

### **Come influisce il livello 3 sulla formazione alla guida?**

La formazione deve insegnare a guidare senza sistemi di assistenza alla guida, in modo da poter utilizzare quotidianamente auto equipaggiate con sistemi precedenti. Per i sistemi di livello 3 è necessario imparare e familiarizzarsi non solo al funzionamento e l'utilizzo, ma anche con la ripresa del controllo. Ossia, se il sistema smette di funzionare o se le condizioni cambiano, il conducente deve rapidamente riassumere il controllo di tutte le funzioni e del veicolo. Si tratta di requisiti tutt'altro che semplici, che rendono l'intera formazione più complessa. Inoltre, al momento ci sono pochissime



possibilità di utilizzare tali sistemi e di esercitarsi. In altre parole, ci vorrà ancora del tempo prima che la tecnologia arrivi a bordo delle auto utilizzate per la scuola guida.

**A partire da luglio, le conoscenze relative ai sistemi di assistenza alla guida e alla guida autonoma con automazione condizionata saranno oggetto anche degli esami teorici e pratici. Cosa significa questo per i futuri automobilisti e per le future automobiliste?**

Chi sta per prendere la licenza di condurre deve imparare a padroneggiare i sistemi durante la formazione e, successivamente, darne prova durante l'esame. In primo luogo, durante l'esame allievi e allieve devono dimostrare di conoscere l'utilizzo dei sistemi di assistenza alla guida, come il tempomat o il cruise control, o di sapere la differenza tra i sistemi di assistenza alla guida e l'automazione condizionata. Tuttavia, non è definito di quali sistemi di assistenza alla guida debba disporre il veicolo o se l'esame teorico includa o meno domande sui sistemi; tale parte sarà comunque mantenuta semplice e comprensibile.

**Contatto**

Laurent Pignot, portavoce del TCS

Tel. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch

[www.presetcs.ch](http://www.presetcs.ch) | [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

**Touring Club Svizzero** – sempre al mio fianco.

Dalla sua fondazione a Ginevra nel 1896, il Touring Club Svizzero è al servizio della popolazione svizzera. È sinonimo di sicurezza, sostenibilità e libera scelta nella mobilità personale, e si impegna a livello politico e sociale. Con i suoi 1900 collaboratori e le sue 23 sezioni regionali, il più grande club della mobilità in Svizzera offre a oltre 1,6 milioni di soci un'ampia gamma di prestazioni e servizi dedicati alla mobilità, all'assistenza, alla salute e al tempo libero. Una prestazione di assistenza viene fornita ogni 70 secondi. 200 pattugliatori compiono all'incirca 359'000 interventi di soccorso stradale in tutta la Svizzera ogni anno, permettendo così di ripartire immediatamente in oltre l'80% dei casi. La centrale di assistenza ETI effettua mediamente ogni 57'000 interventi, incluse circa 3200 perizie mediche e ben 1200 operazioni di rimpatrio. TCS Ambulance è il più grande operatore privato nel settore dei soccorsi d'emergenza e del trasporto sanitario in Svizzera con 50 veicoli, 17 basi logistiche e oltre 35'000 interventi ogni anno. Negli uffici della protezione giuridica vengono trattate 42'000 pratiche e si offrono quasi 10'000 consulenze legali. Fin dal 1908 il TCS si impegna a favore della sicurezza stradale in Svizzera, mettendo a punto strumenti pedagogici, campagne di sensibilizzazione e prevenzione nonché testando l'infrastruttura per la mobilità e consigliando le autorità. Ogni anno, il TCS distribuisce quasi 110'000 pettorine e 90'000 gilet alle bambine e ai bambini, affinché la mobilità delle nuove generazioni sia all'insegna della sicurezza. I centri di guida formano 42'000 partecipanti all'anno in tutte le categorie di veicoli. Con 33 campeggi e circa 950'000 pernottamenti turistici, il TCS è il leader dei campeggi in Svizzera. L'Accademia della mobilità del TCS studia e progetta le trasformazioni nel settore dei trasporti, come la mobilità verticale con i droni o la mobilità condivisa, ad esempio con il progetto "carvelo" che conta 400 bici cargo elettriche e 40'000 utenti. Il TCS è cofirmatario del programma per la mobilità elettrica 2025.