

Cesena, debutta il primo autobus a guida autonoma d'Italia: per ora
in un parcheggio

Sabato 15 novembre è comparso a Cesena, per la prima volta in Italia, uno strano autobus. È un mezzo più piccolo del solito, con appena otto posti a sedere, e ha una forma curiosamente arrotondata: si fa quasi fatica a distinguere la parte anteriore da quella posteriore, visto che non esiste un vero posto di guida. Sulla fiancata campeggia la scritta: «Qui viaggia il futuro». Si tratta del **primo mezzo pubblico a guida autonoma arrivato in città**, realizzato grazie al [progetto](#) europeo Ginevra, un programma che punta a sviluppare nuove forme di mobilità intelligente nei comuni medio-piccoli di tutta Europa. L'autobus "robot" sta portando avanti **una sorta di tournée dimostrativa nel continente**: prima di Cesena ha fatto tappa a Varaždin, in Croazia, e tra poche settimane proseguirà verso la Germania. Durante il fine settimana, gli abitanti della città romagnola sono stati invitati a salire a bordo e a provare un breve giro all'interno di un parcheggio completamente chiuso al traffico.

Nel resto del mondo



Un robotaxi a guida autonoma Waymo in una stazione di ricarica

Cesena, debutta il primo autobus a guida autonoma d'Italia: per ora
in un parcheggio

Premessa necessaria: quando si parla di guida autonoma è sempre meglio maneggiare i numeri con grande cautela. Le aziende che sviluppano sistemi di *self-driving* sono costantemente alla ricerca di investimenti e non è raro che i loro report assumano toni ottimistici, spesso più vicini al marketing che alla cronaca tecnica, allo scopo di attrarre nuovi capitali e finanziamenti pubblici. Nonostante ciò, un dato resta evidente: **negli Stati Uniti e in Cina le auto a guida autonoma circolano davvero**, da anni, mentre in Europa siamo ancora fermi ai progetti pilota. I numeri sono ancora contenuti, ma stanno crescendo rapidamente. È importante chiarire che non parliamo di auto private a disposizione dei cittadini, bensì di **robotaxi**: veicoli a guida autonoma gestiti da aziende private. Negli Stati Uniti a farla da padrone nella messa in strada è **Waymo**, la società di Alphabet (Google). Il servizio ha superato i duemila veicoli autonomi in circolazione in città come Phoenix, San Francisco, Las Vegas e Miami, con piani di espansione che coinvolgono una ventina di nuove aree urbane. Negli ultimi anni, l'azienda [ha dichiarato](#) di aver completato **oltre quattro milioni di corse senza conducente**, arrivando a gestire centinaia di migliaia di viaggi ogni settimana.

Sul fronte **Tesla**, invece, la scommessa riguarda il futuro. Il consiglio di amministrazione ha approvato un pacchetto di compensi potenzialmente colossale per Elon Musk: una cifra che potrebbe arrivare fino a mille miliardi di dollari subordinata al raggiungimento di obiettivi estremamente ambiziosi. Tra questi, figura anche la vendita di [un milione](#) di robotaxi.

Anche la **Cina** non resta indietro. Qui il governo, oltre a investire nella ricerca e nello sviluppo delle tecnologie "in laboratorio", ha finanziato la **creazione di aree pilota**: interi distretti urbani che sono stati riconvertiti con segnaletica, strade e sensori pensati apposta per la guida autonoma. Il risultato è che l'azienda **Baidu**, con la sua piattaforma Apollo Go, la principale nel Paese, ha già messo in strada circa mille robotaxi, operativi in oltre venti città, fra cui Pechino, Wuhan e Shenzhen con centinaia di migliaia di [corse](#) effettuate ogni settimana e **oltre 17 milioni di viaggi complessivi**.

Sul fronte degli incidenti con i veicoli a guida autonoma, il quadro è complesso e ancora in piena evoluzione, ma alcuni elementi critici cominciano a delinearsi. Dal 2019 al 2024, negli Stati Uniti, sono stati registrati **circa quattromila incidenti che coinvolgono auto robot**; i [dati](#) più recenti indicano un tasso di circa 9,1 incidenti per milione di miglia percorse, contro i 4,1 per milione della guida umana. Tra gli aspetti positivi, invece, c'è la lieve entità degli incidenti a guida autonoma (si tratta in molti casi di **piccoli tamponamenti o uscite di strada a bassa velocità**) e il fatto che, col progredire della tecnologia, la situazione non possa che migliorare.

Cesena, debutta il primo autobus a guida autonoma d'Italia: per ora
in un parcheggio

Annunci Europei



L'autobus a guida autonoma in giro per l'Europa a scopo dimostrativo

Cosa succede invece in Europa? Qui **non si è ancora andati oltre la guida autonoma di livello 3**: quella in cui il veicolo utilizza i sensori per aiutare il conducente a mantenere la velocità corretta, restare nella corsia o effettuare alcune manovre in autonomia, ma sempre richiedendo che il guidatore resti vigile e pronto a riprendere il controllo. È una tecnologia avanzata, ma molto diversa dalla guida autonoma di livello 4 (che in Europa ancora non esiste in forma commerciale), in cui il passeggero può davvero lasciare totalmente il comando al veicolo all'interno di aree operative predefinite.

A dominare la scena, per ora, sono soprattutto gli annunci. **Waymo** (Google) [ha annunciato](#) l'intenzione di sbarcare nel Regno Unito nel 2026, iniziando con una fase pilota e puntando a lanciare un servizio di robotaxi nei mesi successivi. **Stellantis** [ha annunciato](#) nuovi investimenti per sviluppare veicoli in grado di operare al livello 4. In Italia, 60 sindaci di diversi comuni [hanno annunciato](#) di voler partecipare a una rete nazionale di

Cesena, debutta il primo autobus a guida autonoma d'Italia: per ora
in un parcheggio

sperimentazione della mobilità autonoma, immaginando i propri territori come laboratori dove testare futuri servizi robotaxi o navette senza conducente.

Tutto questo entusiasmo, però, si scontra con una realtà ben più rigida: **l'Europa non ha ancora un quadro normativo uniforme** per autorizzare servizi di livello 4 su strada pubblica. Le infrastrutture intelligenti sono diffuse solo in casi isolati e i test sono limitati e frammentati Paese per Paese. Così, mentre Cina e Stati Uniti mettono in strada migliaia di robotaxi, **in Europa la guida autonoma resta confinata ai comunicati stampa**, ai progetti pilota e a pulmini da otto posti da provare nei parcheggi durante il fine settimana.



Fulvio Zappatore

Nato a Cesena nel 1984, muove i primi passi nel giornalismo scrivendo articoli per la stampa locale. Dopo la laurea in Storia contemporanea diventa professionista e inizia a dedicarsi anche al giornalismo televisivo. Per *L'Indipendente* scrive di musica ed è corrispondente dall'Emilia-Romagna.