



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

Senato della Repubblica

**8^a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia,
lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica)**

**Indagine conoscitiva sull'utilizzo delle tecnologie digitali e
dell'intelligenza artificiale nella pianificazione, nella costruzione e
nel monitoraggio delle infrastrutture stradali, autostradali,
ferroviarie, portuali, aeroportuali e logistiche**

Memoria CNA Fita

1 febbraio 2024

Sommario

1. Premessa.....	1
2. La sicurezza delle infrastrutture stradali.....	3
3. Le proposte CNA Fita	7
3.1. L'attuazione dell'archivio nazionale delle strade	7
3.2. L'organizzazione del lavoro e la qualità di vita degli autotrasportatori	9
3.3. Il superamento del calendario dei divieti di circolazione ricadenti in capo al trasporto merci	10



1. Premessa

A nome di CNA Fita, cogliamo l'occasione per esprimere il più sincero apprezzamento per aver voluto svolgere un ciclo di audizioni con coinvolgimento dei rappresentanti degli operatori del settore trasportistico sulla materia relativa all'uso delle tecnologie digitali e dell'intelligenza artificiale applicate a tematiche di primario interesse per la categoria dell'autotrasporto.

Le infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e logistiche configurano, infatti, una parte imprescindibile dell'organizzazione del lavoro delle imprese di autotrasporto. Tanto che, la loro attività di pianificazione, realizzazione e vigilanza, tramite ricorso alle tecnologie digitali e all'intelligenza artificiale (d'ora in avanti IA), potrebbe provocare esternalità positive, tanto a livello nazionale, quanto oltre i confini domestici.

D'altra parte, il trasporto merci può essere effettuato su strada ovvero mediante la combinazione di tratte eseguite a mezzo delle cosiddette vie dell'acqua interne, ovvero tramite servizi marittimi o su rotaia. Qualora si proceda al trasporto di merci facendo uso di più modalità trasportistiche si parla di "trasporto combinato". Nell'ambito dell'Unione europea, tale tipologia di trasporto è stata disciplinata a partire dalla direttiva 92/106/CEE. Il citato atto del diritto europeo detta norme comuni tra Stati membri dell'UE, promuovendo le operazioni di trasporto intermodale e regolamentandone l'esecuzione.

Con specifico riferimento alla sicurezza stradale, l'attività di pianificazione, costruzione e monitoraggio poli-infrastrutturale sviluppata e messa a terra a mezzo dell'IA potrebbe apportare indubbi benefici sul piano generale. Ciò – dal nostro punto di vista – se assennatamente indirizzata al miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti degli automezzi (trasportatori su strada), avuto riguardo, in particolare, ai periodi di guida e di riposo. Ambito di intervento materiale, questo, rimesso, com'è noto, alla disciplina dal regolamento (CE) n. 561/2006.

Assieme ai regolamenti (CE) n. 1071/2009 e (CE) n. 1072/2009, recentemente modificati dal regolamento (UE) 2020/1055 con il fine di adeguarli all'evoluzione del settore del trasporto su strada, e unitamente alla direttiva 2002/15/CE, il predetto provvedimento detta disposizioni sull'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, imponendo agli Stati membri di adottare misure intese a: 1) a limitare i tempi di guida e di riposo, nonché il tempo di lavoro settimanale massimo; 2) disciplinare l'organizzazione dell'attività dei conducenti nei trasporti internazionali; 3) determinare il



rispetto delle condizioni sancite da uno dei requisiti fondamentali per l'esercizio dell'attività, vale a dire quello di stabilimento.

In estrema sintesi, **l'ordinamento giuridico europeo stabilisce le linee guida per un'applicazione armonizzata dell'esercizio della professione di autotrasportatore**. Sicché, per quanto attiene ai possibili impatti prodotti in capo al settore dei trasporti domestici mediante ricorso alle tecnologie digitali e all'IA in ordine alla pianificazione, alla costruzione e al monitoraggio delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e logistiche, occorre tenere conto della forte e crescente interazione dei comparti trasportistici e dei collegamenti infra-europei a motivo di ovvie esigenze di allargamento dei traffici commerciali e di un sempre più approfondito vincolo euro-unitario sorto con l'istituzione del mercato unico.

Anche perché, si potrebbe pure ipotizzare che, stante la velocità con cui si susseguono le trasformazioni in campo tecnologico e digitale, le attuali regole vengano, a livello fattuale, rapidamente *bypassate*. Senza con ciò escludere che, in chiave di incremento della sicurezza nella circolazione stradale, di ottimizzazione dell'organizzazione aziendale e di miglioramento dei fattori lavorativi, possa comunque determinarsi un auspicabile salto di qualità. Nelle pagine che seguono cercheremo, dunque, di portare alla luce le possibili implicazioni circa la loro declinazione nel sistema infrastrutturale, nella viabilità e dell'organizzazione aziendale.



2. La sicurezza delle infrastrutture stradali

Ogni giorno gli autotrasportatori percorrono, in media, circa settemila chilometri di rete autostradale italiana e lo fanno, per buona parte, dovendo prestare la propria attività lavorativo-professionale in situazioni di assoluta precarietà in quanto a sicurezza stradale. L'estrema e, nella pratica, permanente condizione di cantierizzazione delle arterie autostradali nazionali, oltre ad incidere, in negativo, sulla salute e sulla sicurezza dei luoghi di lavoro in cui sono costretti ad operare i conducenti dell'autotrasporto, ingenera, com'è facile intuire, turbative e ripercussioni sull'agire imprenditoriale delle imprese di autotrasporto, a cagione di rallentamenti e code a loro volta produttivi dell'incremento dei tempi medi di percorrenza (TMP) e dell'impennata dei costi aziendali (dilatazione dei tempi di carico e consegna della merce, maggior consumo di carburante, ecc.). Circostanze di viabilità che è lecito definire croniche, giacché richiedono ai trasportatori di dover fare i conti con riduzioni di carreggiata, corsie di marcia e velocità massima (in molti casi si è assistito alla imposizione di limiti di velocità pari a 40 km/h per i mezzi pesanti e 60 km/h quelli leggeri), con provvedimenti di interdizione alla circolazione (specie nei confronti di veicoli pesanti e trasporti eccezionali), con misure di chiusura di uscite o di corsie di emergenza, con la previsione di uscite obbligatorie, con l'imposizione della transitabilità sulle opere esclusivamente sulla corsia di sorpasso e così via. A gravare su tale situazione di contesto, in cui appaiono evidenti le responsabilità dei concessionari in quanto ad efficienza e programmazione razionale degli interventi manutentivi, v'è, ovviamente, anche lo stato di obsolescenza e vetustà dettato dalla risalente e pressoché coeva epoca costruttiva della rete autostradale italiana e in cui verte, nel complesso, l'assetto infrastrutturale del Paese.

Il quadro, però, si fa analogamente fosco allorquando l'oggetto delle analisi riguardi la circolazione su strade extraurbane e urbane, la cui materiale gestione sia demandata direttamente agli enti locali. Sotto tale profilo, vale la pena segnalare come le province delle regioni a statuto ordinario (con esclusione delle sole città metropolitane) amministrino circa 100.000 km di collegamenti stradali, su cui insistono almeno 30.000 infrastrutture fisiche, tra ponti, viadotti e gallerie. Nel 2018, l'Unione province d'Italia (UPI), difatti ha dato evidenza di una situazione di tipo emergenziale, in considerazione dello stato d'usura investente le suddette opere infrastrutturali: 5.931 sono le opere già sottoposte all'attenzione delle province, rispetto alle quali il piano degli interventi necessari risulta chiaro, così come il totale delle



risorse necessarie per intervenire, ammontante a 2 miliardi e 454.000 euro. Di queste, 1.918 sono contrassegnate da “priorità 1”, richiedendo misure urgenti in quanto già soggette a limitazioni di portata ovvero di transito, con preclusioni parziali se non addirittura integrali; 14.089 sono, invece, considerate opere da sottoporre ad indagini tecnico-diagnostiche.

Fra le situazioni emergenziali che, in ragione del loro lungo protrarsi, debbono oramai essere classificate come croniche, spiccano alcuni casi paradigmatici. Fra tutti, il disagiata attraversamento della città di **Genova** e della **regione Liguria**. A ponente, il ritorno alla normalità appare ormai una remota illusione, specie dopo il crollo del viadotto Polcevera (anche noto come Ponte Morandi) occorso in data 14 agosto 2018, soffrendo, quest’intera area geografica, di una inaccettabile condizione di disagio in termini di certezza dei tempi di guida, velocità commerciale e sicurezza stradale. Tanto per fare un esempio, i lavori di adeguamento infrastrutturale ai requisiti minimi di sicurezza delle gallerie superiori a 500 metri richiesto dalle regole europee tardano nel vedere il loro definitivo completamento. Si è partiti con ingiustificato ritardo rispetto all’impellenza di adeguare il sistema circolatorio ligure ad obblighi produttivi di effetti vincolanti per tutti i Paesi membri dell’UE, i quali – vale la pena segnalarlo – lo scorso anno hanno raggiunto il traguardo delle due decadi di efficacia. Si è così finiti a dovere gestire una vera e propria emergenza. Tanto che, il 12 luglio 2023, grazie all’impegno profuso dalle associazioni dell’autotrasporto, si è pervenuti alla sottoscrizione di un protocollo d’intesa preordinato al riconoscimento di un sistema di ristori da parte del concessionario. Ciò per fare fronte ai disagi alla circolazione stradale subito dagli operatori sulle tratte autostradali liguri sottoposte a pedaggiamento e affidate alla gestione di Aspi.

Viene poi il caso delle **autostrade A24 e A25**, le quali collegano l’ovest con l’est del Paese, dando forma a due fondamentali dorsali appenniniche lungo l’asse **Roma-Abruzzo**. Ebbene, a seguito del sisma aquilano del 2009, le due tratte sono state inserite fra le arterie strategiche al venire in considerazione di eventi tellurici. Senonché, a partire da quella data, ne è derivata una interminabile sequela di cantieri che ne condizionano (tuttora) l’ordinata percorrenza e l’effettività dei tempi di marcia. La diffusa condizione di degrado delle strutture portanti della infrastruttura autostradale in parola ha fatto sì che il rapporto assentito in concessione fosse oggetto anche di una intricata controversia amministrativa scatenata dalla revoca disposta dal Governo a motivo di asseriti “gravi inadempimenti” e di recente risolta dalla parte concedente (il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti) e da quella concessionaria (Strada dei Parchi



Spa) in via stragiudiziale. L'esito dell'alterco ha finito, nella sostanza, col ripristinare lo *status quo ante*, in attesa di conoscere sul punto le determinazioni della Corte costituzionale. Il tutto, in ogni caso, è avvenuto senza generare alcun effetto acceleratorio rispetto all'esigenza di perfezionare i lavori strutturali di riqualificazione di ponti e viadotti in corso di sostituzione nell'aquilano e senza che, sul versante adriatico, sia posta la parola fine alla fase di reiterata cantierizzazione dei viadotti con barriere bordo ponte sequestrate sui tratti abruzzesi e marchigiani dell'autostrada **A14** Bologna-Taranto.

Nello scenario emergenziale italiano, le isole maggiori non risultano meno coinvolte di altre realtà territoriali in quanto a vulnerabilità delle infrastrutture autostradali. Proprio là dove, in nome di una importantissima direttiva di principio scolpita di recente a livello costituzionale (art. 119, comma 6, Cost.) dovrebbe farsi più intenso lo sforzo pubblico volto a promuovere quelle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità, la gestione della rete infrastrutturale si fa più fragile. Allo stato dell'arte, infatti, la **Sardegna** è di frequente soggetta a smottamenti stradali per la frequenza con cui si verificano gli eventi alluvionali. Ma soprattutto, ciò avviene a causa dell'imperizia manutentiva, stante l'acclarata carenza di piani idonei a prevenire e contenere i rischi idrogeologici. In **Sicilia**, tanto per fare menzione di una delle situazioni più complesse, l'A19, ossia l'autostrada in concessione ad Anas che nel congiungere Palermo a Catania attraversa centralmente l'isola, è costantemente interessata da lavori di manutenzione, tali da causare restringimenti di carreggiata, l'abbassamento dei limiti di velocità e, di conseguenza, rallentamenti in ordine al perfezionamento dei traffici commerciali e allo scorrimento della viabilità ordinaria. Nel 2020, uno studio prodotto da CNA Fita ha messo in luce come, a cagione delle deviazioni allora vigenti, l'autotrasporto di merci per conto di terzi siciliano, soltanto per i veicoli superiori alle 3,5 tonnellate, abbia dovuto sostenere maggiori costi per un importo pari a 20.761.594 euro al mese.

La carente ed inadeguata programmazione della manutenzione stradale è stata rilevata, in alcune e specifiche fattispecie, anche dall'**Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato** (AGCM). In non secondarie circostanze, l'AGCM, nello scrutinare le condotte assunte dai concessionari nell'attività di gestione delle infrastrutture autostradali italiane, ha sanzionato il loro operato, riscontrando comportamenti non in linea con una gestione efficientemente orientata e pregiudizievole della sicurezza della circolazione. L'Antitrust ha accertato, dal 2019 in avanti, un significativo peggioramento della qualità del servizio reso in



merito alla gestione di alcuni tratti autostradali. Le evidenze raccolte da AGCM hanno consentito di tratteggiare un quadro rappresentativo della viabilità autostradale del Paese: nel periodo preso a riferimento, le autostrade sono state spesso interessate da consistenti disagi in quanto al regolare fluire della circolazione, misurabili in tempi medi di percorrenza risultati assai più elevati e in velocità medie registrate notevolmente più basse rispetto a quelle (massime) legalmente assentite. Ciò, ancora una volta, a causa della presenza di numerosi cantieri, della disposizione di chiusure e/o di restringimenti di carreggiata, con conseguente applicazione di limiti di velocità ridotti.

Ecco perché, a nostro parere, il ricorso alle verifiche digitalmente orientate nel campo trasportistico dovrebbe indurre il decisore politico ad imporre ai concessionari autostradali l'applicazione di procedure standardizzate volte ad intervenire a favore dell'utenza là dove lo richieda il manifestarsi di episodi di disagio arrecati a danno degli utenti. Ciò mediante l'automatica attivazione di una collaudata procedura di agevolazione tariffaria (riduzione/eliminazione/sospensione dei pedaggi) o di rimborso, senza che ciò costringa l'utenza a dover produrre cospicua documentazione, tanto da doversi infilare nel *tunnel* della burocrazia.



3. Le proposte CNA Fita

In definitiva, crediamo che l'itinerario di approfondimento avviato da codesta autorevolissima Commissione sia in grado di rispondere ad una non rinviabile necessità, tenuto conto della crescente diffusione e conseguente utilizzazione dei sistemi digitali fondati sulla IA. Sulla scorta di tale dato empirico, occorre subito riaffermare come il settore dell'autotrasporto non appaia certo immune da specifico interessamento. **L'impatto potrebbe incidere in un duplice verso. Di riflesso o, per meglio dire, indirettamente, l'elaborazione delle politiche nel campo della realizzazione di nuove opere pubbliche, l'adozione di decisioni concernenti la gestione dei servizi infrastrutturali e la risoluzione dei problemi manutentivi (tanto ordinari quanto straordinari) potrebbero dipendere sempre più da calcoli algoritmici. Più direttamente, il tema dell'IA è da considerarsi, sin da oggi, decisivo per le dinamiche adattive del mercato trasportistico: misurare la portata effettiva dell'IA appare infatti essenziale per coglierne le opportunità sul piano delle prospettive di crescita aziendale e per prevenirne i rischi imprenditoriali, rifuggendo, sotto questo secondo specifico profilo, l'effetto obsolescenza in quanto a tecniche e modalità proprie dell'agire d'impresa e in quanto a scompensi occupazionali occasionati dall'avanzamento tecnico e dal ricambio tecnologico.** Dall'indiscriminata applicazione dell'IA potrebbero venire, in altre parole, imponderabili costi sociali. Per cui, meglio ragionarne in anticipo secondo un approccio di tipo prudentiale. Come si è cercato di far emergere in questo nostro contributo scritto, l'inveramento dell'IA potrebbe e dovrebbe costituire uno snodo nevralgico per l'ammodernamento del nostro assetto infrastrutturale, in cui opera, com'è noto, una molteplicità di micro e piccole imprese del trasporto. Garantire il pluralismo imprenditoriale è centrale, proteggere il lavoro una necessità. Serve, quindi, che siano assicurati elementi di inclusività, tutela e non discriminazione, affinché anche i soggetti d'impresa con minore disponibilità di spesa possano risultare protagonisti della automazione in chiave digitale e algoritmica di procedimenti e assetti produttivi.

3.1. L'attuazione dell'archivio nazionale delle strade

L'IA può sicuramente configurare un congegno digitale di supporto valido a garantire la sicurezza sulle strade italiane, favorendo l'attività di monitoraggio circa lo stato di manutenzione delle nostre infrastrutture. Di qui, al venire in considerazione di segnali di



allarme, il controllo tecnologicamente proteso a livello infrastrutturale servirebbe a far scattare, secondo rigorosa tempistica, l'obbligo della manutenzione in capo all'ente gestore di competenza. In questo modo, l'applicazione dell'IA al sistema della viabilità nazionale potrebbe dare nuovo impulso al processo di materiale realizzazione dell'archivio nazionale delle strade, vale a dire l'anagrafe nazionale comprensiva di tutte le strade del Paese distinte per categoria. Strumento, l'archivio, preordinato (fra le altre cose) ad individuare percorsi alternativi in caso di scatenamento di eventi eccezionali tali da precludere la possibilità di utilizzazione delle vie principali.

L'archivio nazionale delle strade, previsto sin dal 1992 dal Codice della strada e dal relativo regolamento di esecuzione e attuazione, dispone che «per ogni strada, devono essere indicati i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità» (art. 226, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) e che «La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada che sono tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade, [...] nonché i dati risultanti dal censimento del traffico veicolare, e attraverso il Dipartimento per i trasporti terrestri» (art. 226, comma 3, del richiamato decreto). L'art. 401 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 ne ha stabilito anche la sua completa informatizzazione con distinzione (per ogni singola strada) dei dati obbligatoriamente forniti dagli enti proprietari/gestori delle strade e relativi: alle coordinate tecnico-giuridiche (sezione 1); al traffico veicolare specifico (sezione 2); al tasso e alle caratteristiche dell'incidentalità (sezione 3); allo stato di percorribilità da parte dei veicoli classificati quali mezzi d'opera (sezione 4); alle indicazioni fornite dai dispositivi di monitoraggio (sezione 5).

Un *set* di regole finora disattese, complice l'assenza delle disposizioni dirette a stabilire le caratteristiche dell'archivio delle strade, successivamente colmata a mezzo del decreto ministeriale 1° giugno 2001. **Eppure, a vent'anni dalla emanazione del citato decreto, l'autotrasporto e tutta l'utenza della strada attendono la definizione e la materiale operatività del cosiddetto catasto, valido per autostrade, strade regionali, provinciali e comunali extraurbane. CNA Fita non può che farsi strenua sostenitrice della detta istanza.**



3.2. L'organizzazione del lavoro e la qualità di vita degli autotrasportatori

L'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 e della ulteriore normativa di dettaglio intesa a regolamentare i tempi di guida e riposo, lo stabilimento, i rientri presso la sede aziendale e l'organizzazione del lavoro, ha concorso, sotto il profilo della estrinsecazione delle mansioni, a rendere la professione di autotrasportatore piuttosto tortuosa. Ciò per quanto attiene la sua pratica esecuzione. A questo, occorre aggiungere risultati non proprio edificanti ai fini del conseguimento degli obiettivi normativamente prefissati sul versante della sicurezza stradale. Non per niente, la stessa Commissione europea ha nel recente passato fatto autocritica rispetto ad alcune decisioni, mettendo in luce carenze e zone grigie causate dalla complessità e dalla oscurità delle norme in materia sociale adottate con riguardo al settore dei trasporti stradali.

A nostro giudizio, infatti, gli autotrasportatori non sono posti nelle condizioni ideali per prestare la propria attività lavorativa secondo un ragionevole grado di autonomia e un corrispondente livello di responsabilità. L'inflessibile assolvimento degli oneri professionali *ex lege* imposti non ha fatto altro che irrigidire l'esercizio della professione, con risvolti tutt'altro che positivi in merito alle condizioni psico-fisiche dei lavoratori. L'irregimentare le condotte degli autotrasportatori ha finito con l'aumentare i fattori di rischio, disattendendo, nella sostanza, gli intendimenti riformistici e i traguardi ad essi sottesi. Non solo, il tutto ha contribuito a diminuire la capacità attrattiva del mestiere di autotrasportatore, tanto che, è soprattutto degli ultimi anni, la vistosa flessione in ingresso di lavoratori qualificati.

Chiarito ciò, CNA Fita ritiene che l'applicazione dell'IA all'organizzazione del lavoro dei conducenti di automezzi potrebbe consentire agli stessi di svolgere il proprio lavoro secondo canoni professionali informati alla maggiore elasticità in termini di tempi di guida e riposo. A nostro dire, infatti, i singoli tragitti dovrebbero, di volta in volta, essere oggetto di preventiva valutazione e correlativa pianificazione avuto riguardo all'origine del viaggio, alla destinazione del carico e ai tempi medi di percorrenza, onde pervenire al razionale, efficiente e ottimale perfezionamento del servizio di trasporto. Si tratterebbe di una innovazione di straordinaria importanza, capace di cambiare, in meglio, le modalità di effettuazione delle prestazioni lavorativo-professionali ed in linea con il valore costituzionalmente protetto della libertà d'iniziativa economica.

3.3. Il superamento del calendario dei divieti di circolazione ricadenti in capo al trasporto merci

L'art. 6, comma 1, del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) sancisce, per ragioni di sicurezza della circolazione stradale, la fissazione di un apposito calendario da emanarsi con decreto ministeriale sulla base del quale il prefetto può vietare la circolazione, nei giorni festivi o in particolari altri giorni, dei veicoli adibiti al trasporto di cose. La trasgressione dei provvedimenti di sospensione della circolazione comporta l'irrogazione di una sanzione pecuniaria. A risultare particolarmente elevata è la sanzione pecuniaria che si applica nell'ipotesi in cui a non rispettare il divieto sia un conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, nei cui confronti, peraltro, trova applicazione anche la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida unitamente a quella della carta di circolazione del mezzo (si v. art. 6, comma 12, del codice).

Ebbene, dopo oltre 30 anni di vigenza dello strumento, inteso a limitare la circolazione dei veicoli e dei complessi di veicoli adibiti al trasporto di cose, sosteniamo il bisogno di superare la predetta impostazione normativa, potendo contare su tecnologie idonee ad aggiornare con predittività le condizioni meteorologiche, climatiche e di traffico veicolare, riducendo, in tal guisa, i momenti di maggiore intensità della circolazione.

La situazione di maggior sfavore inflitta all'autotrasporto si rinnova puntualmente ogni anno. A titolo esemplificativo, la materiale applicazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 13 dicembre 2023, n. 333, valido per l'anno 2024, imporrà alle imprese dell'autotrasporto un sacrificio economico assai consistente, sottraendo a ciascun autotrasportatore un numero potenziale di ore di lavoro pari a 940, di cui 124 derivanti dall'inibizione alla circolazione nei giorni intermedi della settimana. Ciò determinerà, in media, una perdita complessiva di oltre 100.000 euro per ogni veicolo, di cui circa il 14% scaturente dalla mancata effettuazione di trasporti nei giorni feriali (con esclusione del sabato).

Anche sotto questo ulteriore profilo di disciplinamento del settore trasportistico, riteniamo che il ricorso alle tecnologie digitali e alla IA possa costituire una logica alternativa alla rigida fissazione delle odierne restrizioni: 1) in primo luogo, ciò faciliterebbe la predizione degli incidenti, posto che l'applicazione dei calcoli algoritmici allo storico della circolazione assicurerebbe un qualificato *assessment* dei dati relativi al traffico veicolare *ergo* recherebbe la restituzione di dati previsionali fondati su elementi analitico-scientifici in grado di orientare con



assennatezza le decisioni delle autorità competenti; 2) in secondo luogo, le mappe geografiche digitali e i sistemi di navigazione intelligenti stanno facendo passi da gigante nell'offrire all'utenza ordinaria e agli operatori addetti al trasporto percorsi alternativi a tenore delle condizioni del traffico. Il che risponderebbe **all'esigenza di limitare la libertà di iniziativa economica dell'autotrasporto solo all'emergere di indubitabili condizioni di criticità per la circolazione stradale in forza del rilievo di interessi esibiti dalla collettività, ma nei limiti in cui ciò sia effettivamente utile a salvaguardare oggettivi interessi di sicurezza pubblica, inerenti alla sicurezza della circolazione stradale o di tutela della salute pubblica. Serve, in altre parole, contemperare secondo equità la garanzia dei livelli essenziali di sicurezza della circolazione con l'apprestamento di misure atte ad assicurare in concreto *standard* qualitativamente elevati di competitività economica da parte delle imprese del settore trasportistico. Ne verrebbe, a voler tirare le fila del discorso, una più appropriata e razionale amministrazione dei flussi di traffico, da cui l'uscita di scena dell'arcaico calendario dei divieti di circolazione, del piano neve e del regolamento sociale sui tempi di guida e riposo.**



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**