

Mobilità intelligente in Svizzera: progetti pilota conclusi

- Aggiornato al 18.06.2026

Ente	Luogo	Tipologia di mezzo	Durata	Osservazioni
Swisscom SA	Zurigo	Autovettura	24.04.2015 – 31.12.2015	Periodo sperimentato: ca. 14 giorni.
La Posta Svizzera SA	BE / SO	Robot per le consegne	17.08.2016 – 31.12.2016	Primo robot per consegne in Svizzera.
La Posta Svizzera SA	Svizzera	Robot per le consegne	12.05.2017 – 31.12.2018	Autorizzazione per sperimentazioni in tutta la Svizzera.
AutoPostale SA	Sion	Autobus-navetta	20.06.2016 – 31.12.2017	Sion 1.0: due mezzi su strade pubbliche nella città di Sion.
Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)	Neuhausen am Rheinfall	Autobus-navetta	02.02.2018 – 31.01.2020	Due mezzi su strade pubbliche a Neuhausen am Rheinfall. Da febbraio 2019: un mezzo su tracciato con pendenza del 15% e circolazione bidirezionale.
Ferrovie federali svizzere (FFS)	Zugo	Autobus-navetta	14.12.2018 – 31.12.2020	Un mezzo su strade pubbliche nella città di Zugo, prevalentemente in zone con limite di 50 km/h.
transports publics fribourgeois (tpf)	Marly	Autobus-navetta	21.09.2017 – 31.03.2020	Due mezzi su strade pubbliche a Marly (Friburgo).
AutoPostale SA	Sion	Autobus-navetta	03.10.2017 – 31.12.2020	Sion 2.0: due mezzi su strade pubbliche nella città di Sion. Collegamento con la stazione di Sion.
transports publics genevois (tpg)	Meyrin	Autobus-navetta	01.06.2018 – 31.01.2021	Due mezzi su strade pubbliche a Meyrin (Ginevra).
BERNMOBIL	Berna	Autobus-navetta	19.06.2019 – 31.12.2021	Due mezzi attivi a richiesta su strade pubbliche nella città di Berna, su tracciato selciato con pendenza del 15%.
AutoPostale SA	Sion-Uvrier	Autobus-navetta	15.01.2021 – 29.10.2021	Due mezzi attivi a richiesta su strade pubbliche nel quartiere residenziale periurbano di Uvrier (Comune di Sion) / Collegamento area residenziale – stazione – scuola – hotel congressi – centro commerciale
transports publics fribourgeois (tpf)	Marly	Autobus-navetta	24.04.2020 – 31.12.2021	Marly 2.0: due mezzi su strade pubbliche a Marly (Friburgo). Servizio potenziato in orari di punta, integrato con simulazioni e studi di analogie con treni automatizzati.
AutoPostale SA	Saas Fee	Robot per trasporto bagagli	01.12.2021 – 31.10.2022	Veicolo robotizzato che trasporta le valigie (max. 100 kg) dei turisti dalla fermata del bus all'albergo e viceversa; circola in modalità «follow me» su strade pubbliche di zone a traffico moderato (accessibili solo a veicoli elettrici; max. 20 km/h). Fase 1: «scortato» da un supervisore a bordo / Fase 2: telecomandato da un operatore sul tragitto di ritorno / Fase 3: ritorno alla base «automatizzato», telemonitoraggio.

transports publics genevois (tpg)	Thônex	Autobus-navetta	03.06.2020 – 30.11.2023	Tre mezzi attivi a richiesta su strade semiprivate di un'area ospedaliera / Orari variabili e tragitti stabiliti secondo le esigenze dell'utenza / Fermate non contrassegnate.
LOXO AG	Ebikon	Furgone	21.12.2022 – 30.09.2023	Furgone LOXO ALPHA (prodotto in Svizzera) progettato per trasportare merci dal fornitore al cliente (hub-to-hub) circolando su strade pubbliche di zone a traffico moderato (max. 50 km/h). Fase 1: teleguidato e scortato da un supervisore. Fase 2: non scortato (assenza di supervisore a bordo), primi tratti automatizzati con telesorveglianza. Fase 3: automatizzato lungo l'intero tragitto, con telesorveglianza / Veicolo immatricolato per max. 30 km/h.
Swiss Transit Lab (STL) Schaffhausen	Sciaffusa	Pulmino dual mode	03.02.2023 - 28.02.2025	Pulmino Toyota Proace EV classe M1, convertito in dual mode e omologato UE per il trasporto di persone su una linea TP percorrendo strade pubbliche (max. 50 km/h) / Circolazione automatizzata (max. 30 km/h), con conducente fallback pronto a intervenire in qualunque momento / Funziona anche in modalità convenzionale / Sperimentabilità autorizzata 24/7/365. Nessuna limitazione, ad es. in presenza di neve o forte pioggia.

Mobilità intelligente in Svizzera: progetti pilota in corso

- Aggiornato al 18.06.2026

Ente	Luogo	Tipologia di mezzo	Durata	Osservazioni
LOXO AG	Berna	Furgone dual mode	02.09.2024 - 31.10.2026	«LOXO BUZZ Cargo», un VW ID.BUZZ Cargo convertito, omologato UE, dual mode, a guida automatizzata, che trasporta merci dall'hub dell'impresa di trasporti PLANZER in 14 punti di trasbordo dislocati nella città di Berna; successivo smistamento su microveicoli elettrici per la consegna capillare al cliente finale. Circola lungo 67 km di strade pubbliche, a tratti con traffico misto complesso e intenso (max. 50 km/h) / Fase 1a: sorvegliato da un conducente fallback al posto di guida. Fase 1b: telesorveglianza da parte di un operatore, supportato dal conducente-supervisore sul sedile di guida per intervenire in caso di necessità. Fase 2: sorveglianza totale da parte dell'operatore, supervisore sul lato passeggero. Fase 3: guida autonoma driverless sull'intero tragitto, senza conducente-supervisore a bordo, sorveglianza interamente garantita dall'operatore. / Velocità massima di immatricolazione del veicolo: 60 km/h.

Technische Gesellschaft Arbon (TGA)	Arbon	Autobus dual mode	29.07.2025 - 31.07.2028	Un autobus «Karsan» omologato UE di grandi dimensioni (peso ca. 11,5 t, lunghezza 8,3 m, larghezza 2,5 m e altezza 3,3 m) è stato trasformato con la tecnologia «Adastec» in un autobus dual mode automatizzato per il trasporto pubblico. Dispone di 20 posti a sedere ed è accessibile in sedia a rotelle. Il mezzo effettua in via sperimentale un servizio di linea nel centro storico di Arbon, percorrendo anche vicoli stretti, e le 9 fermate sono prive di barriere architettoniche. In modalità automatizzata l'autobus può circolare a una velocità massima di 30 km/h, mentre guidato in maniera tradizionale può raggiungere fino a 80 km/h in tutta la Svizzera. Il progetto pilota prevede tre fasi. Nella fase 1, un conducente di sicurezza è sempre presente al volante e controlla il veicolo che circola in autonomia. Una volta certificato che il prototipo ha raggiunto il livello richiesto di perfezionamento e di sicurezza stradale si passa alla fase 2, dove il conducente in parola siede sul lato passeggero anteriore. In questa fase il bus automatizzato viene supervisionato e gestito da remoto da un operatore; il conducente di sicurezza svolge un ruolo di riserva (fallback), dispone soltanto della possibilità di arrestare il mezzo in emergenza. Nella fase 3, l'autobus circola in autonomia ed è esclusivamente monitorato e assistito a distanza da un operatore. Sul mezzo è presente un assistente per informazioni e aiuto ai passeggeri.
Swiss Transit Lab (STL) con Cantoni di Zurigo e Argovia e FFS	Furttal (Ct. ZH e AG)	Flotta robotaxi	05.11.2025 – 30.11.2029	Il progetto partirà con due automobili Nissan Ariya omologate UE, convertite con tecnologia WeRide in robotaxi dual mode, a guida automatizzata. In seguito saranno introdotti altri due veicoli identici, portando così a 4 il numero di mezzi sperimentali in circolazione nella Furttal. L'autorizzazione è concessa per 48 mesi, durante i quali questa piccola flotta robotizzata si sposterà, in condizioni di assoluta sicurezza, su un tracciato complessivo di 221 km nelle zone periurbane della valle, servendo circa 460 fermate in 9 diversi Comuni nei Cantoni di Zurigo e Argovia. In modalità automatizzata i robotaxi possono raggiungere massimo 80 km/h, mentre se guidati manualmente possono viaggiare all'interno del perimetro autorizzato fino a 60 km/h sull'asciutto e a 45 km/h in caso di pioggia. La sperimentazione prevede quattro fasi: nella fase 1, un conducente di sicurezza (fall-back) sarà sempre presente al volante monitorando il

				veicolo che circolerà in modalità automatizzata. A conclusione di questa prima fase, i collaudi dovranno accertare la capacità dei mezzi di eseguire in sicurezza i Dynamic Driving Task (DDT) senza supporto umano, per confermare la sufficiente maturità del sistema e la sicurezza stradale. Si passerà quindi allo step 2, durante il quale ciascun veicolo sarà monitorato e assistito esclusivamente e costantemente a distanza da un operatore (assistenza operatore 1:1). Una volta accertati i requisiti di maturità tecnologica e sicurezza, partirà la fase 3, con due operatori che assistono e controllano i quattro taxi robotizzati (assistenza 2:4). Il supporto organizzativo in termini di risorse di personale deve essere garantito. Lo stadio 4 prevede infine un'assistenza 2:n, con la possibilità per un solo operatore di seguire fino a 4 veicoli sperimentali. Anche per questo scenario è richiesta la disponibilità di uno staff adeguato. Dalla fase 2 è previsto il trasporto di passeggeri, che potranno utilizzare il servizio on demand. L'operatore fornirà quindi assistenza ai viaggiatori che dovessero averne bisogno. Nel caso in cui un veicolo sperimentale rimanga bloccato, può essere spostato in telecomando dalla sede stradale (v max 5 km/h) verso una sosta sicura seguendo il percorso più breve.
Swiss Post Move AG	Svizzera orientale (Ct. SG, AI e AR)	Flotta robotaxi	28.05.2026 – 30.06.2029	Il progetto prevede inizialmente 5 robotaxi (automobili) Apollo RT6 con omologazione individuale dotati di tecnologia di automazione Baidu/Apollo. In seguito saranno introdotti altri 20 veicoli identici (sempre con omologazione individuale), portando così a 25 il numero di mezzi sperimentali in circolazione nella Svizzera orientale. L'autorizzazione è concessa per 36 mesi, durante i quali la flotta robotizzata si sposterà, in condizioni di sicurezza, su un tracciato complessivo di 610 km in zone rurali, servendo fermate predefinite in 16 diversi Comuni nei Cantoni di San Gallo, Appenzello Interno e Appenzello Esterno. In modalità automatizzata i robotaxi possono raggiungere massimo 80 km/h all'interno del perimetro autorizzato, mentre se guidati manualmente possono circolare su suolo svizzero senza limitazioni, nel rispetto delle vigenti norme del codice stradale. La sperimentazione prevede quattro fasi: nella fase 1, un conducente fall-back sarà sempre presente al volante monitorando il veicolo che circolerà in modalità automatizzata. A conclusione di questa prima fase, i collaudi dovranno accertare la capacità dei mezzi di eseguire in

				sicurezza i Dynamic Driving Task (DDT) senza supporto umano, per confermare la sufficiente maturità del sistema e la sicurezza stradale. Si passa quindi allo step 2, durante il quale ciascun veicolo sarà monitorato e assistito esclusivamente e costantemente da un operatore a distanza (RAO, Remote Assistance Officer; assistenza RAO 1:1). Una volta accertati i requisiti di maturità tecnologica e sicurezza, partirà la fase 3, con due operatori che assistono e controllano quattro mezzi robotizzati (assistenza RAO 2:4). Deve essere garantito il supporto organizzativo in termini di risorse di personale. Lo stadio 4 prevede infine un'assistenza RAO n:m. Anche per questo scenario è richiesta la disponibilità di uno staff adeguato. Dalla fase 2 è previsto il trasporto di passeggeri, che potranno utilizzare il servizio on demand. Un centro di coordinamento fornirà assistenza ai viaggiatori che dovessero averne bisogno. Nel caso in cui un veicolo sperimentale rimanga bloccato, può essere spostato in telecomando dalla sede stradale a intervalli di 50 cm (v max 5 km/h) verso una sosta sicura seguendo il percorso più breve.
--	--	--	--	--