

L'AUTO PROSSIMA FUTURA

di MARIA MORO

LA GUIDA AUTONOMA CAMBIERÀ IL RAPPORTO CON IL MEZZO MOLTO PIÙ DI QUANTO OGGI SI POSSA IMMAGINARE. OLTRE UN ANNO FA, DI FRONTE ALLA RICHIESTA DI TECNOLOGIA 5G, LOJACK HA DATO VITA A UN OSSERVATORIO CHE RACCOGLIE LE INFORMAZIONI DAL SETTORE AUTOMOTIVE E ASSICURATIVO PER ELABORARE UNO SCENARIO UTILE ALLO SVILUPPO DELLA TELEMATICA

Abbiamo imparato a conoscerla solo di recente ma sarà lei a rendere definitivo il passaggio verso l'era digitale: è la rete 5G, acronimo che indica le tecnologie e gli standard di quinta generazione, quelli che saranno in grado di trasferire dati a una velocità e con un'efficienza molte volte superiore a quella attuale (tenuto conto che la grande maggioranza delle *black box* assicurative viaggia a 2G), di connettere simultaneamente molti più dispositivi, di avere una migliore copertura. Ma non si tratta solo di scaricare un film in 10 secondi: 5G è la rete che supporterà l'ambiente tecnologico in grado di rendere massimamente fruibili i servizi di domotica, telemedicina, realtà aumentata e delle *smart city*: "è quella che permetterà di scambiare dati nell'immediato, evitando la sequenza *dato - elaborazione - risposta* che caratterizza l'attuale struttura. È quella, in sintesi, che renderà possibile la guida autonoma", spiega **Marco Raggi**, telematics & insurance manager di **LoJack**, azienda del gruppo **CalAmp**.

DAI CAVALLI ALLA GUIDA AUTONOMA

L'auto a guida autonoma è un veicolo che unisce le caratteristiche del veicolo a guida automatica, che usa sensori propri, con quelle di un veicolo connesso, cioè che comunica con i veicoli vicini (V2V) e con l'infrastruttura di rete (V2I) in una sorta di collaborazione: è quindi un mezzo dotato di una propria tecnologia di controllo, il quale si relaziona con altri veicoli o punti dell'infrastruttura per aumentare la previsione dell'ambiente circostante.

Il primo passo, di cui stiamo già vivendo gli albori, è l'era della guida assistita, in cui le auto, tramite dispositivi tecnologici e sensori, sono in grado di controllare alcuni aspetti del percorso di viaggio come la velocità, la traiettoria, la frenata, oppure di svolgere operazioni come il parcheggio. Entrando nell'era della guida autonoma, si immagina un'involutione progressiva dei livelli di coinvolgimento del guidatore, da un necessario ruolo di controllo con possibilità di intervento, alla totale autonomia

del veicolo, che dovrà essere in grado di “interpretare” l’ambiente in cui si trova, prevedere cosa può accadere e agire di conseguenza. La rivoluzione verso la guida autonoma è un contesto che si sta già realizzando: “nei prossimi anni oltre alla tecnologia a bordo veicolo, sarà l’infrastruttura che dovrà evolvere, ma dovranno cambiare anche i parametri con cui saranno costruite le strade, il Codice della strada, la normativa”, racconta Raggi. “Riteniamo che dal 2030 assisteremo per una quindicina d’anni a una convivenza, non priva di criticità, tra i veicoli a guida umana e il sistema a guida autonoma, una fase di passaggio e di cambiamento di abitudini che assomiglierà al periodo in cui le prime auto correvano a fianco delle carrozze trainate da cavalli. A partire dal 2050 possiamo immaginare che i veicoli saranno prevalentemente a guida autonoma”.

UN CONTESTO CON MOLTE INCOGNITE

La prima criticità è proprio il periodo di convivenza tra tipi di veicoli: “è possibile che le auto a guida umana non abbiano strumenti per comunicare con gli autonomi, che invece necessitano di uno scambio di informazioni. La telematica avrà il compito di gestire questa convivenza, ad esempio dotando i veicoli tradizionali di strumenti adeguati, come una sorta di *transponder* su cui stiamo già lavorando”.

Un altro aspetto fondamentale che concerne la telematica riguarda le infrastrutture, sia quelle di connessione sia, più materialmente, una rete stradale compatibile con le esigenze e le potenzialità dei veicoli autonomi: “banalmente, la segnaletica orizzontale e verticale non dovrà dare luogo a informazioni errate o contrastanti. È ipotizzabile che nella prima fase la guida autonoma sarà limitata ad alcune tratte in determinate zone”.

Quello disegnato è uno scenario considerato dal punto di vista tecnologico, ma l’evoluzione potrà trovare comunque altri ostacoli: attività dei governi, lobby o associazioni di categoria potranno influenzare la tempistica, così come la risposta del mercato, l’adeguamento o i limiti della normativa, l’omogeneità tra i diversi Paesi sia degli aspetti normativi sia dei parametri infrastrutturali.



L'ASSICURATO IDEALE È COLUI CHE NON FA DANNI

La guida autonoma cambierà enormemente il concetto di uso dell’auto. Come illustra Marco Raggi, il veicolo sarà sempre meno di proprietà e sempre più un mezzo da noleggiare secondo le esigenze: l’auto per la città, per la vacanza, il furgone per il trasloco. Anche l’assicurazione non sarà una spesa annuale ma una quota della tariffa di noleggio: “alla guida oggi è l’uomo che sceglie come comportarsi, domani si affiderà totalmente al veicolo: l’intelligenza artificiale prenderà il predominio, lavorerà su priorità e calcolo del rischio, con scelte che saranno spiegate da un assistente virtuale di bordo”. Il fabbricante diventerà il vero e unico responsabile della conduzione del veicolo e della tecnologia (che dovrà rispondere a requisiti minimi di sistema che il legislatore dovrà definire) quindi anche delle risposte che il mezzo dovrà dare in termini di efficienza e sicurezza. E l’autonomia umana? “Qualcuno ha già ipotizzato che a un certo punto la guida umana sarà bandita perché poco prevedibile e quindi pericolosa”. Forse il trasportato potrà essere ritenuto responsabile per l’uso che fa del mezzo, o forse l’accesso ai veicoli con guida autonoma potrà essere proibito a chi ha commesso reati o ha avuto comportamenti socialmente a rischio. È un futuro alla *Blade Runner* che può non piacere ma anche i primi telefoni portatili erano ritenuti dalla maggioranza tutto sommato poco utili.

