

Il passeggero

Di Lucina Paternesi

Collaborazione Alessandra Borella

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

“L’auto fantasma girerà per la città” titolava nel 1926 un quotidiano americano del Wisconsin. Neanche cento anni dopo, l’auto a guida autonoma è quasi realtà. Sensori, telecamere, radar e volante che si gira da solo fino ad arrivare alla massima automazione: un’auto senza volante né pedali. È il progetto Waymo di Google che, negli Usa, ha ottenuto il via libera dal Dipartimento dei trasporti per sperimentare 36 auto senza esseri umani a bordo. Il colosso della Silicon Valley ha già percorso oltre 7 milioni di miglia in 6 stati. Google car, Apple car, Uber, Tesla, e non solo: le case automobilistiche e i partner informatici hanno investito 50 miliardi di dollari dal 2014. Entro il 2030 il mercato potrebbe valere 282 miliardi.

Tra dieci anni le auto che si guidano da sole potrebbero rappresentare quasi il 20% del mercato. Ma alcuni incidenti, anche mortali, hanno messo un freno alla sperimentazione e a Torino la sindaca Appendino è passata col rosso: non lei, è stata l’auto a guida remota che stava sperimentando. Quanto possiamo fidarci di questa tecnologia?

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

La guida autonoma è la grande ambizione dei giganti del tech, quasi quanto lo era sbarcare sulla luna. Buonasera, anteprima dedicata al futuro della nostra automobile. Tutte le case automobilistiche, quelle più grandi, stanno investendo sull’auto a guida autonoma. Anche Fiat Chrysler ha raggiunto un accordo, una partnership con Google per la produzione di Pacifica. Alla lunga potrebbe essere anche una risorsa economica. Si potrebbe risparmiare sui costi della sanità, dell’assistenza, perché la guida autonoma potrebbe in qualche modo abbassare l’incidenza dell’errore umano, oggi stimato intorno al 90% dei casi degli incidenti. Però questo significa rivoluzionare il nostro sistema delle infrastrutture, il nostro sistema del traffico, le nostre città, le nostre metropoli. Perché? Perché le auto a guida autonoma dovrebbero dialogare attraverso i sensori con i semafori, con altri segnali stradali, ma anche con le altre auto. Ecco, le nostre città sono attrezzate per farlo? In questo momento si va ancora avanti con la guida assistita; cioè c’è ancora l’uomo al volante. Ma un domani di chi sarà la responsabilità civile e penale se ci sarà un incidente? Ecco, la nostra Lucina Paternesi si è fatta un bel giro sulla macchina a guida assistita, perché lei ha ancora bisogno di assistenza.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Il volante si muove, la macchina accelera, ma le mani possono restare in tasca. Altro che fantascienza, la guida autonoma sta diventando realtà.

BRYANT WALKER SMITH – PROFESSORE ‘SCHOOL OF LAW’ UNIVERSITA’ SOUTH CAROLINA

Vuol dire che è il sistema con il suo software a gestire la guida, le persone sono sostanzialmente passeggeri.

LUCINA PATERNESI

Quindi si potrà leggere un giornale o, addirittura, dormire?

BRYANT WALKER SMITH – PROFESSORE ‘SCHOOL OF LAW’ UNIVERSITA’ SOUTH CAROLINA

Sì....Sì un giorno il guidatore non guiderà più: il conducente sarà il veicolo, o meglio, la casa produttrice che lo ha sviluppato.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

I livelli di automazione sono cinque, secondo gli standard internazionali. Al primo ci sono solo alert acustici e visivi, al secondo le mani possono già staccarsi dal volante, al terzo il conducente può distogliere gli occhi, al quarto anche l'attenzione. Al quinto semplicemente non ci sono pedali né volante. In Silicon Valley non si pensa ad altro. E pensare che anche noi qui in Italia, già nel '98 avevamo toccato un record, la Mille miglia in automatico e a basso costo. Qui a Parma, da uno spin off dell'Università è nata Vislab. Per continuare le sperimentazioni, però, è stato necessario che un'azienda americana intervenisse.

ALBERTO BROGGI – DIRETTORE GENERALE VISLAB

Avevamo delle telecamere di un videocitofono, avevamo un calcolatore di quelli normali da scrivania e siamo riusciti a fare questo giro d'Italia.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Un piccolo presidio, quando tutti i principali marchi automobilistici stanno investendo nel settore. Al momento, però, su strada dobbiamo accontentarci di un sistema di assistenza alla guida livello due. Come l'autopilot.

DANIELE INVERNIZZI – PRESIDENTE EV-NOW!

Significa che l'auto può tranquillamente mantenere la corsia di marcia, la distanza di sicurezza, può effettuare la frenata d'emergenza, cambio corsia...

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Autopilot è il cavallo di battaglia dell'eccentrico miliardario Elon Musk, che si è inventato il treno superveloce del futuro, le gite esclusive sulla Luna e che in Terra invece, ha messo su strada il sogno proibito di ogni appassionato di automotive: Tesla

DANIELE INVERNIZZI – PRESIDENTE EV-NOW!

Le mani sono qui, ma guardate il volante, la vettura che leggendo le strisce e tutto quello che abbiamo intorno, usando le telecamere, stabilisce la traiettoria e mantiene la vettura in centro alla carreggiata

LUCINA PATERNESI

Quindi sta seguendo la strada, sta facendo la curva

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Siamo ancora ben lontani dal livello cinque, incompatibile con la convenzione di Vienna sulla circolazione stradale: a bordo, ci deve sempre essere qualcuno perché ad oggi la responsabilità è sua.

MARIO NOBILE – DIR. GEN. SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI MIT

È unicamente del guidatore che in quel momento sta decidendo di farsi aiutare in certi comportamenti ma non deve mancare la sua vigilanza condotta e modalità di attenzione

UMBERO GUIDONI – RESPONSABILE AUTO ASS. NAZ. IMPRESE ASSICURATRICI

Il rischio di avere una tecnologia molto sviluppata e un sistema di norme che non riesca ad adeguarsi è un rischio che credo sia molto molto certo.

LUCINA PATERNESI FUORICAMPO

In America ci hanno già pensato. E per permettere alle case automobilistiche di testare su strada i veicoli, hanno aggiornato le norme. Test sperimentali sono in corso già dal 2013 in Florida, California, Michigan e Nevada. In Giappone, entro il 2020, compariranno taxi robot. Qui da noi lo scorso febbraio il governo ha varato il decreto 'Smart road' per ammodernare la rete stradale.

MARIO NOBILE – DIR. GEN. SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

La prima novità riguarda ciò che ci aspettiamo di avere sulle strade, inserendo la tecnologia che ci consente di avere determinate funzioni, la comunicazione, il monitoraggio del deflusso e del traffico. Il secondo pilastro è l'abilitazione della sperimentazione della guida autonoma. Il primo obiettivo per noi è questo: sicurezza stradale.

DANIELE INVERNIZZI – PRESIDENTE EV-NOW!

Come vedi non essendoci le strisce in queste strade, ovviamente vedi il posizionamento dei veicoli un po' così, non si deve utilizzare.

LUCINA PATERNESI

Roma non è la pista ideale in cui fare.

DANIELE INVERNIZZI – EV-NOW!

Sì, diciamo i centri urbani ancora no.

LUCINA PATERNESI

Lei è mai stato a Roma? Si immagina la guida autonoma in mezzo a quel traffico?

BRYANT WALKER SMITH – PROFESSORE SCHOOL OF LAW UNIVERSITA' SOUTH CAROLINA

Sì, mi fa paura!

ALBERTO BROGGI – DIRETTORE GENERALE VISLAB

Il 93% degli incidenti è dovuto a cause umane, quindi se noi riusciamo a eliminare il guidatore dal compito di guida probabilmente riusciremmo a eliminare buona parte di questo 93% di incidenti.

LUCINA PATERNESI FUORICAMPO

E infatti il software si dovrebbe comportare in modo più responsabile rispetto agli esseri umani.

BRYANT WALKER SMITH – PROFESSORE SCHOOL OF LAW UNIVERSITA' SOUTH CAROLINA

Un pilota automatico non corre mai troppo, rallenta nel caso di pericolo, dà spazio extra ai pedoni, non è di certo essere aggressivo.

LUCINA PATERNESI FUORICAMPO

Sarà anche più responsabile, ma come reagisce all'imprevisto? È andata male a Joshua Brown che nel 2016 è morto a bordo della sua amata Tesla, si è schiantata contro un camion bianco. Quel giorno il cielo era troppo luminoso e i sistemi di bordo non hanno riconosciuto l'ostacolo.

Lo scorso marzo invece, in Arizona, una Volvo di Uber ha investito una donna che attraversava di notte una strada non illuminata, l'ha uccisa. Uber e Volvo hanno incolpato chi era alla guida, perché distratta. Ma in realtà qualcosa era spento.

**MARIO NOBILE – DIR. GEN. SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Sicuramente lei ha sbagliato a guardare il tablet, ma nel mio punto di vista se fossero stati attivi i sistemi di protezione attiva di quel veicolo molto probabilmente quell'incidente avrebbe provocato il ferimento e non la morte di quella persona.

LUCINA PATERNESI

In caso di morte, la responsabilità penale, che è individuale, di chi è?

**MARIO NOBILE – DIR. GEN. SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Dipende dal tipo di incidente, non ha funzionato la frenata autonoma d'emergenza che doveva partire nella parte del veicolo o non ha funzionato l'algoritmo che non ha fatto quello che doveva fare?

LUCINA PATERNESI FUORICAMPO

La catena di responsabilità si dovrà per forza allungare. Ma chi prenderà le decisioni?

ALBERTO BROGGI – DIRETTORE GENERALE VISLAB

Il computer di bordo è poi quello che prende delle decisioni su cosa fare, sulla base di quello che sa del mondo.

LUCINA PATERNESI

E come fa un computer a conoscere le cose del mondo?

ALBERTO BROGGI – DIRETTORE GENERALE VISLAB

Beh, ad esempio, se io conosco come è fatta la carreggiata, conosco dove sono i veicoli, conosco la loro velocità posso anche immaginare di fare una previsione di quello che potrà succedere tra poco.

**MARIO NOBILE – DIR. GEN. SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

L'etica: qual è la regola da inserire nell'algoritmo in caso di più situazioni alternative dove c'è una probabilità di creare dei danni, ferire una persona, o potenzialmente ucciderla?

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

La guida autonoma è sicuramente una grande risorsa, ma è un rischio. È un rischio perché non ha il beneficio del dubbio. È un rischio anche addormentarsi; è successo al presidente, pensate un po', della commissione trasporti di Palo Alto, in California; si è addormentato ubriaco nella sua Tesla a guida assistita, sfrecciava a velocità più alta rispetto ai limiti, è stato arrestato. Ecco, a oggi la responsabilità civile e penale è ancora del conducente, dell'uomo, anche se la guida è assistita; verrà deresponsabilizzato solo quando la macchina di fronte a un pericolo, a un rischio, saprà prendere autonomamente la decisione più giusta. Ecco, e in attesa? In attesa ci sarebbe da adeguare le infrastrutture. Ve le immaginate le auto con i sensori a dialogare nel traffico di Palermo, di Napoli o di città come Roma? Chissà perché in alcuni territori le insidie sono sempre dietro l'angolo. Anche quando guidi un partito e ti affidi all'usato garantito. Report può cominciare.

