

L'approfondimento

Radar, sensori, telecamere e computer a quattro ruote. Il presidente di Daimler, Dieter Zetsche: «Entro il 2030 la gran parte delle automobili si muoverà con il pilota automatico, senza intervento umano». I rischi e i vantaggi di uno scenario per certi versi inquietante



Quattro sedili contrapposti, compreso quello che normalmente ospita il guidatore e che ora dà le spalle al senso di marcia: è l'abitacolo futurista delle auto a guida autonoma

DI ALBERTO CAPROTTI

La stima dei tempi necessari per arrivarci è variabile. Come lo sono la curiosità, l'entusiasmo, ma anche lo scetticismo (e la preoccupazione) che una prospettiva del genere comportano. Quel che pare sicuro è che entro il 2030 «la gran parte delle auto si muoveranno con la guida automatica, senza intervento umano...». Lo ha detto senza mostrare alcun dubbio il presidente di Daimler, Dieter Zetsche, al recente Salone dell'automobile di Detroit. «Credo che si possa paragonare la guida autonoma con il salto che ci fu dalla carrozza a cavalli alle vetture a motore», ha azzardato il top-manager tedesco. Perché di rivoluzione in effetti si tratta: difficile trovare altri termini per descrivere lo scenario in cui sulle nostre strade avremo vetture che si muovono senza nessuno al posto di guida, o con autisti che non devono occuparsi di toccare volante e pedali. L'"autonomous driving" è stato il tema principale anche del CES di dicembre a Las Vegas, la più importante fiera al mondo dedicata all'elettronica. Audi qui ha dato la dimostrazione più forte facendo arrivare su strada una A7 che ha percorso 900 km senza che chi sedeva al posto di guida abbia mai influito su velocità, direzione, frenate e cambi di corsia. Si trattava di un concept, non di una vettura di serie. Ma per chiarire cosa ci aspetta, Ulrich Hackenberg, responsabile per ricerca e sviluppo del marchio di Ingolstadt, ha annunciato che l'Audi A8 di prossima generazione, attesa per il 2016, «sarà in grado di guidare da sola fino ad una velocità vicina ai 60 km/h». Radar, sensori, telecamere e computer che lavorano insieme, indirizzano la vettura, programmano i cambi di corsia, accelerano, frenano, sterzano, attivano i sistemi di sicurezza e di prevenzione degli incidenti. Questo il menu robotico che ci attende una volta aperta la portiera. Nissan pensa di arrivarci prima del

Ma davvero ci faremo guidare da lei?

I PERICOLI

ALLARME HACKERS: L'AUTO CONNESSA È MOLTO PIÙ VULNERABILE

L'allarme arriva dall'Inghilterra dove, secondo le indiscrezioni riportate dal Times, sarebbe sempre concreto il rischio di un attacco dei "pirati" informatici sui dispositivi delle automobili. Già oggi infatti milioni di persone hanno connesso la propria vettura al web attraverso i sistemi di navigazione e gli account di Google che gestiscono sia la musica sia le App dei sistemi di bordo. Un'interconnettività che mina la sicurezza degli automobilisti. Come spiega il Times, le informazioni condivise in rete possono diventare, con estrema facilità, preda degli hackers. «Quando siamo in auto siamo connessi ad internet 24 ore su 24 - spiega Edmund King, presidente della AA, la più grande organizzazione automobilistica d'Inghilterra - questo permette ai cybercriminali di potersi infiltrare sui sistemi di controllo della sicurezza. Come il sistema elettronico che gestisce la frenata o l'accelerazione». Oltre ai sistemi di guida, sono a rischio anche i dispositivi bluetooth, gli indicatori e le spie della plancia. Insomma, più le auto sono tecnologiche più crescono i rischi di finire nel mirino dei terroristi del web. E pensando a quelle a guida autonoma, la prospettiva diventa addirittura inquietante.

2020, Honda afferma che sarà più veloce della concorrente, e Toyota si dice pronta già dal 2015, ma rifiuta di pensare ad una cyber-car, «al cento per cento in mano ai chip», proprio come a Las Vegas ha ribadito Mark Fields, Ceo e presidente di Ford. Questione di punti di vista, ma anche di partenza. Non a caso i costruttori tradizionali hanno una visione più sfumata e non certo univoca, sia per i tempi sia per le modalità di applicazione. Quanti, come e con quali rischi: queste invece le domande da evadere. Esperti del VisLab della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Parma, spostano al 2040 la prospettiva di un 75% di auto a guida autonoma nel panorama mondiale. Sottolineando che lo scenario è plausibile se si intende veicoli in grado di muoversi da soli in situazioni più controllabili come un'autostrada. Più complesso invece

prevederne una simile diffusione sulle strade normali, di fronte a quello che era e resta il più grande problema da risolvere, quello dell'interazione con gli altri veicoli. Specie quelli sprovvisti di sistemi tanto evoluti. Il veicolo autonomo infatti esegue decisioni programmate, ma che potrebbero essere diverse da quelle volute da chi è a bordo. E soprattutto messe in pericolo da manovre improvvise o irrispettose del codice della strada operate da altri veicoli. La guida automatizzata comunque non è solo una questione tecnica, ma aprirà il campo a questioni legali ed etiche: «Alla fine per la conduzione è responsabile il produttore», ha fatto notare il presidente di Daimler, sottolineando le complicazioni legali, anche in caso di incidenti. Inoltre le decisioni che ogni giorno i guidatori prendono, anche a livello inconsape-

vole e istintivo, dovranno essere in qualche modo fissate nel processo di automatizzazione. «Abbiamo bisogno di regole, nelle quali noi, come società, possiamo riconoscerci. Una sorta di etica robotica». Date a parte - che, ripetiamo, nel mondo dell'auto sono sempre l'incognita più volubile (basti pensare alle ottimistiche previsioni sul boom delle auto elettriche, più volte posticipato sul calendario) - è innegabile che l'industria delle quattro ruote sia già fortemente succube dell'automazione. Oggi quasi il 35% del costo industriale di un'auto deriva dalle sue componenti elettroniche e l'accelerazione dello sviluppo di questi sistemi è diventato impressionante. Quello che è verosimile prevedere è che l'auto sarà sempre meno affidata a mani vere, e il posto di guida, tutt'ora centrale nella ripartizione degli spazi, si ridurrà sempre di più. Lo si vede sul concept F 015 "Luxury in Motion" presentato al CES da Mercedes, dove tutti e 4 i sedili - compreso quello del guidatore - ruotano a 360 gradi dando le spalle al volante e l'auto diventa un salotto, fatto per chi consideri lo spazio e il tempo il lusso più grande. «L'auto autonoma e connessa - ha precisato ancora Dieter Zetsche - diventerà il luogo dove poter spendere il proprio tempo nel miglior modo possibile, con il massimo della tranquillità e della sicurezza». Sicurezza che è, o dovrebbe essere, l'obiettivo numero uno di una simile rivoluzione. «Per noi l'auto con il pilota automatico - ha sottolineato di recente Peter Mertens, responsabile della ricerca di Volvo - non deve servire al guidatore per poter leggere il giornale in autostrada o consultare le mail sul suo tablet. Preferiamo pensare a sistemi che consentano a chi siede al posto di guida di continuare ad avere la piena supervisione della vettura». Comunque la si voglia vedere, l'auto è pronta a guidare da sola. E intanto ha già iniziato ad assumere i connotati dell'oggetto, dell'accessorio da connettere e far muovere in altro modo, a distanza o con gesti nuovi. Dalla Golf R Touch di Volkswagen, vista sempre al Ces di Las Vegas, che consente di gestire i comandi di bordo semplicemente muovendo le mani nell'aria (ad esempio per chiudere o aprire il tetto), fino alla Bmw i3 dotata di sistema per il parcheggio autonomo comandabile dal proprio smartwatch. Prima di far guidare un robot insomma, guideremo ancora noi. Magari usando l'orologio. È tempo di crederci e, volenti o meno, di abituarci all'idea.

La Mercedes F 015 "Luxury in Motion" a guida autonoma presentata al CES, il Salone dell'elettronica di Las Vegas



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

L'impunità inaccettabile

Strano Paese, strane leggi. Se rubi una bicicletta, processo per direttissima e condanna a 1 anno e 6 mesi di carcere. Se invece uccidi qualcuno sulla strada, provocando un incidente perché ti sei messo alla guida drogato o con un tasso alcolemico che supera di 3 volte il limite di legge (significa aver bevuto 15 birre o 2 bottiglie di vino), non solo non vieni arrestato subito, ma in carcere non ci andrai mai. Trovare una pena equa e certa che serva da deterrente e renda un minimo di giustizia a chi ha perso la vita per il comportamento criminale di un guidatore che si è messo al volante non essendo in condizione di farlo, sarebbe solo un atto di civiltà. Che sembra interessante poco chi ci governa, che ne discute - o finge di farlo - dal 2010 (prima proposta di legge sull'omicidio stradale). «Il tempo dell'impunità è finito», ha promesso il premier Matteo Renzi. Sono passati mesi, l'impunità continua. Speriamo anche il rimorso di coscienza di qualcuno.

Il test

Peugeot non si ferma: la 308 cresce e diventa GT

DI FERDINANDO SARNO

«I» ncominciamo il 2015 così come abbiamo chiuso il 2014: con la presentazione di un nuovo prodotto...». Così Eugenio Franzetti, direttore della comunicazione di Peugeot Italia, al primo test su strada della nuova 308 GT nei giorni scorsi a Lisbona. Anzi, non più direttore della comunicazione di Peugeot Italia bensì neo direttore della comunicazione e relazioni esterne PSA Peugeot-Citroen. Ciò significa che, in pratica, anche in Italia, i due marchi francesi, pur senza sradicare l'identità delle proprie reti di vendita, si sono riuniti sotto un'unica bandiera. Conseguenza piacevole di questa nuova strategia, la nomina del primo direttore italiano di Peugeot Italia: Vito Saponaro. Che inizia la sua avventura professionale rivelando un po' di numeri: «Nel 2014 abbiamo venduto in Italia 71.304 vetture, l'equivalente di un +13,4% rispetto al



La nuova 308 GT, in arrivo a metà febbraio. Prezzi da 28.600 euro

2013, raggiungendo la quota di mercato di 5,2%. Bene anche le vendite ai privati che hanno fatto segnare un +14,8% rispetto al 2013». Per il 2015, Peugeot si è posta come obiettivo il raggiungimento della quota di mercato del 5,4% che, nel totale (vetture + veicoli commerciali) diventa del 5,6%. Obiettivo raggiungibile grazie soprattutto alla Car

of The Year 2014, la Peugeot 308. Che ora amplia la propria gamma proponendo, a partire dalla metà di febbraio, la versione GT. «In 15 mesi - precisa Saponaro - abbiamo venduto in Italia 10.700 Peugeot 308, di cui il 70% in versione berlina e il 30% Station Wagon. Sono sicuro che la GT, che debutterà nelle prossime settimane, ci per-

metterà di incrementare sensibilmente le vendite». E si tratta di vendite "corporee", considerato che, ad oggi, della versione entry level, ne sono state vendute solo il 3% contro il 50% della versione media (Active) e il 47% della versione top di gamma (Allure). Insomma, i clienti del Leone, la 308, la vogliono al top. E fanno bene, perché il rapporto qualità-prezzo, tanto per la 308 base quanto per questa nuova versione GT, è davvero interessante. La 308 berlina con il 1.6 THP da 205 CV (abbinato solo ad un cambio manuale a 6 rapporti), infatti, costa 28.600 euro mentre, per la versione station wagon servono 29.400 euro; la 308 GT berlina con il 2.0 BlueHDi da 180 CV (abbinato solo al nuovo cambio automatico a 6 rapporti) costa 31.400 e quella station wagon 32.200. Come la si riconosce? Esteticamente ci sono tanti piccoli dettagli che contraddistinguono la GT come i retrovisori nero laccato che si fondono

no nelle vetture laterali, oscurate nella parte posteriore; i cerchi in lega diamantati da 18" abbinati a pneumatici Michelin Pilot Sport 3; il doppio terminal di scarico e l'assetto ribassato. Nell'abitacolo, invece, spiccano i colori nero e rosso che danno quel tocco di sportività in più. Nel test drive abbiamo apprezzato in particolare la posizione di guida diventata, grazie al volante di piccole dimensioni inaugurato con la 208, il valore aggiunto delle vetture Peugeot di ultima generazione. Molto "tedesca" la tenuta di strada, lo sterzo è preciso e lineare mentre, la vera sorpresa, è il nuovo cambio automatico, che si è dimostrato davvero fluido e con innesti puliti. Qualche sorpresa invece sulla modalità di guida "sport" (prevista nel Drive Sport Pack) che, quando inserita, oltre a trasformare tutti gli elementi del cruscotto nel color rosso, amplifica il sound del motore ma non la potenza.