PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 24 - numero 5212 di Lunedì 25 luglio 2022

La gestione delle auto a guida autonoma

I problemi che stanno incontrando gli Stati Uniti, nella gestione delle auto a guida autonoma, stanno diventando i problemi degli europei.

Nell'articolo " La polizia stradale può multare una auto a guida autonoma?" abbiamo illustrato ai lettori i problemi che stanno incontrando gli Stati Uniti, nella gestione delle auto a guida autonoma. Problemi analoghi si stanno presentando anche in Europa, per l'imminente scadenza della convenzione di Vienna.

La convenzione di Vienna è un accordo, che stabilisce delle regole generali per la pubblicazione e l'aggiornamento dei codici della strada, in tutti paesi del mondo.

Un aggiornamento presentato tempo addietro, che sino ad oggi non ha trovato opposizione, afferma che saranno ammesse forme di guida autonoma nei singoli paesi, a condizione che i codici della strada nazionali vengano opportunamente aggiornati.

La discrezionalità lasciata ai vari paesi, che hanno sottoscritto la convenzione, è assai elevata, non solo perché non vengono introdotti dei tempi massimi di recepimento della convenzione, ma anche perché è data facoltà ai singoli paesi di modificare il proprio codice della strada, in modo da non consentire l'utilizzo su strada di vetture a guida autonoma, se non sottoposto a pesanti vincoli.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[ALDIG02] ?#>

La stessa esperienza è stata già vissuta negli Stati Uniti e non sono ancora state trovate soluzioni soddisfacenti.

Certamente molti lettori hanno avuto notizia di incidenti, che hanno coinvolto auto a guida autonoma e per i quali ancora si deve definire quale possa essere la responsabilità del proprietario dell'autovettura o di colui cui l'autovettura era stata affidata. Non usiamo deliberatamente il termine "guidatore della vettura", perché attribuire questa qualifica a una persona fisica risolverebbe molti dei problemi tuttora aperti.

Ad esempio, è ancora aperto il tema della estensione della copertura assicurativa a veicoli a guida autonoma, che vengano effettivamente utilizzati in questo modo.

Ad oggi non abbiamo notizie di contenziosi che riguardino incidenti, che abbiano coinvolto vetture operanti in modo autonomo e quindi non sono disponibili riferimenti oggettivi.

Il problema è reso più complesso dal fatto che oggi i veicoli a guida autonoma sono classificate in sei livelli, o meglio cinque, in quanto il livello zero corrisponde ad assenza di capacità autonome di qualsiasi tipo.

La classificazione dei veicoli a guida autonoma è governata dal protocollo **Advanced driver-assistance system (Adas**), che si articola a cinque livelli.

Ad esempio, il livello tre è quello che consente a un veicolo, che circola in autostrada, di tenersi all'interno della corsia di marcia e di rallentare od accelerare in funzione della distanza dal veicolo che precede.

E oggi è questa la funzionalità più diffusa nelle automobili in commercio.

È solo quando si raggiunge il livello cinque che ci troviamo davanti a una situazione di completa autonomia, che è resa possibile dalla presenza di telecamere, che tengono sotto controllo, a 360°, l'ambiente esterno all'autovettura e, sulla base delle immagini catturate, danno opportune istruzioni di accelerazione, di frenata o di svolta del veicolo.

Sempre nella categoria tre, potrebbero essere già incluse le autovetture, anch'esse già presenti sul mercato in numero limitato, in grado di effettuare il parcheggio automatico fra due vetture, in sosta lungo il marciapiede.

L'esperienza degli Stati Uniti mostra che il problema deve essere affrontato in maniera assai più larga, perché anche le strade devono essere adattate in modo particolare, per consentire il movimento di auto a guida autonoma. Ad esempio, le autostrade sono già sufficientemente strutturate per consentire alcuni livelli guida autonoma, ma la stragrande maggioranza delle strade di pubblica circolazione non è predisposta per consentire il transito di questi veicoli.

Alcuni studiosi avevano, ad esempio, avanzato la proposta che nei fondi messi a disposizione dall'ormai famoso PNRR vi potessero essere anche fondi per sostenere la mobilità con auto a guida autonoma, ma altre priorità hanno fatto sì che tali progetti siano stati accantonati.

Di alcuni elementi possiamo però essere sufficientemente sicuri: la migrazione graduale da auto con motore a combustione ad auto con motore elettrico porterà quasi certamente ad un accresciuto potenziamento delle capacità di guida autonoma, che in un veicolo elettrico possono essere più facilmente attivate e governate.

I programmi che permettono di migliorare le infrastrutture sicuramente verranno gradualmente attuati, ma i tempi tecnici necessari sono sicuramente dell'ordine di decine di anni e forse di più.

Al momento, quindi, i problemi legali, ad esempio assicurativi, i problemi normativi ed i problemi della infrastruttura di supporto hanno dimensioni tali che non sembra che le auto a guida autonoma potranno davvero circolare, senza guidatore, prima di un lungo periodo di tempo.

Adalberto Biasiotti

Licenza Creative Commons

---

www.puntosicuro.it