

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 26 - numero 5611 di Venerdì 03 maggio 2024

Quanto sappiamo sulle tecnologie di assistenza alla guida, nelle autovetture?

Il General Accounting Office, negli Stati Uniti, alla fine di marzo 2024 ha pubblicato un documento sulle tecnologie di assistenza alla guida, nelle autovetture, mettendo in evidenza le numerose carenze informative ancora oggi presenti.

Oggi, sempre più spesso le tecnologie di assistenza alla guida sono incluse nelle nuove autovetture. Un'indagine ha tuttavia messo in evidenza come i conducenti non sempre conoscano queste funzionalità e ciò può portare ad un aumento dei rischi di incidenti, sia se i conducenti disattivano queste tecnologie, sia se i conducenti fanno un eccessivo affidamento su queste stesse tecnologie.

Ecco il motivo per cui è stato condotto uno studio, che permette di mettere in evidenza come le agenzie federali, che governano queste attività, in pratica l'equivalente del ministero dei trasporti in Italia, dovrebbero sviluppare un programma più incisivo di analisi di questi applicativi di assistenza alla guida e di informazione e comunicazione agli utenti.

Ad oggi, gli applicativi più frequentemente presenti nelle autovetture sono i seguenti:

- mantenimento della velocità di crociera,
- mantenimento della vettura all'interno delle corsie di marcia,
- mantenimento della distanza minima tra l'autoveicolo che precede che l'autoveicolo in questione.

L'attivazione di queste tre tecnologie permette di mantenere sempre l'autovettura della corsia preimpostata e di rallentare od accelerare la vettura, in maniera da mantenere una distanza costante dal veicolo che precede. Questi applicativi sono anche in grado di effettuare interventi di emergenza, ad esempio con una brusca frenata, se il veicolo che precede l'autovettura rallenta rapidamente.

Pubblicità

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

In particolare, l'ultima funzione, cioè quella relativa alla distanza minima dal veicolo che precede, può essere impostata a vari livelli dal conducente, stabilendo quale sia la distanza minima dal veicolo precedente. È evidente che in autostrada una distanza minima di un centinaio di metri ed è tutto logica, mentre in un ambito urbano una distanza minima di 10 m, soprattutto in relazione alle più basse velocità, potrebbe essere accettabile.

Orbene, dai risultati dell'indagine appare chiaro che i conducenti non hanno affatto le idee chiare su queste funzionalità, che stanno diventando sempre più complesse, quando la autovettura è addirittura dotata di sistemi di guida autonoma, che permettono di azionare direttamente il volante, per raggiungere una destinazione prefissata. In particolare, lo studio ha messo in evidenza come una percentuale di conducenti, variabile dal 27% al 79%, non ha le idee chiare sulle capacità di questi applicativi di evitare urti e soprattutto del fatto che l'attivazione di questi applicativi non comporta un disinteresse completo del conducente, nei confronti della guida stessa.

Una raccomandazione dello studio è legata al fatto che il Dipartimento dei trasporti dovrebbe applicare dei contrassegni ai vari tipi di applicativi, onde mettere in evidenza le loro principali funzionalità e misure intrinseche di sicurezza, contro possibili distrazioni od errate manovre da parte del conducente.

Questo programma di formazione potrebbe essere incorporato perfino nelle fasi iniziali dell'addestramento alla guida, oppure potrebbe essere reso obbligatorio per tutti gli acquirenti di autovetture con questi applicativi incorporati. Appare evidente come questa prescrizione possa essere in contrasto con i desideri dei produttori di automobili, che mirano a mettere in evidenza tutti gli elementi positivi di questi applicativi e poco o nulla parlano di possibili aspetti negativi.

Lo studio del GAO ha inoltre raccomandato al dipartimento dei trasporti di mettere a punto nuove tecniche di collaudo di questi applicativi, per verificarne il comportamento in condizioni estreme o non ancora sufficientemente approfondite dai produttori.

Dall'indagine informale, condotta in Italia da un'associazione di consumatori, appare chiaro come la situazione non sia dissimile, rispetto a quella degli Stati Uniti. Chi vende le automobili mette in evidenza tutti i pregi di questi applicativi e chi compra le automobili non è sufficientemente informato su possibili aspetti negativi e sul fatto che la presenza di questi applicativi non consente comunque al guidatore di guidare in modo distratto.

Speriamo si possa fare, quanto prima, di più e di meglio per valorizzare gli aspetti positivi e ridurre le conseguenze di possibili comportamenti negligenti.

Adalberto Biasiotti



Licenza Creative Commons

