



L'upi / Comunicazione / Media

Media (/it/lupi/comunicazione/media) >

Automobilisti (/it/lupi/comunicazione/media#Default=bfufilter{Automobilisti}) >

Auto a guida autonoma

Berna, 16 novembre 2016

Auto a guida autonoma

Passaggio delicato da conducente attivo a monitorante

In un futuro remoto le auto saranno in grado di guidare in modo completamente autonomo e la sicurezza aumenterà notevolmente. Attualmente ci troviamo però in una fase complessa. L'upi, Ufficio prevenzione infortuni, si chiede come gestire il passaggio da conducente attivo a monitorante.

All'automazione dei veicoli sono legate molte aspettative: il traffico deve diventare più efficiente, economico, ecologico e infine anche più sicuro. I sistemi di assistenza alla guida attualmente in commercio permetterebbero, in effetti, di prevenire la metà di tutti gli incidenti. «Quando però parliamo di auto a guida autonoma, la realtà presenta un quadro diverso», asserisce Stefan Siegrist, direttore supplente dell'upi. «Ci troviamo all'inizio di una fase di transito che ci chiede di differenziare tra tecnologie favorevoli alla sicurezza, come per esempio la frenata automatica in situazioni di emergenza, e sistemi che aumentano il comfort.» Di quest'ultimi secondo l'upi fa parte la guida parzialmente autonoma. Come lo dice il nome, l'auto non svolge ancora tutte le funzioni in modo autonomo, pertanto il conducente deve poter intervenire in qualsiasi momento in una frazione di secondi senza fidarsi ciecamente della tecnica. Dapprima l'essere umano assumerà il ruolo di monitorante. Una situazione delicata dunque, visto che si sviluppano soluzioni tecniche senza accertarsi prima se l'essere umano è in grado di gestirle e quanto sono sicure.

Per una rivoluzione tecnologica sicura Stefan Siegrist consiglia: «In caso di dubbi relativi alla sicurezza, le autorità dovrebbero proibire i veicoli. Inoltre, i produttori devono informare in modo corretto sui limiti dei sistemi venduti. Infine è anche importante che nella fase di transito i conducenti tengano sempre lo sguardo fissato sulla strada e le mani sul volante.»

Da test con TCS emergono lacune dei sistemi di assistenza alla guida

Insieme al TCS, l'upi ha testato gli attuali sistemi di assistenza alla guida dei modelli Mercedes classe E, Tesla Model S e Volvo S90. È emerso che i sistemi testati presentano ancora delle lacune. Benché le novità tecniche comportino un miglioramento del comfort di guida (il radar di distanza e il riconoscimento dei segnali di tutti i veicoli hanno presentato ottimi risultati), gli assistenti elettronici non hanno sempre lavorato in modo affidabile. Una valutazione negativa hanno ottenuto le avvertenze che devono avvisare il conducente di una situazione pericolosa: in parte sono difficilmente visibili.

La posizione dell'upi sulle auto a guida autonoma in 5 punti

- L'upi giudica in modo positivo gli sviluppi tecnologici dei veicoli. Con i sistemi di assistenza alla guida attualmente in commercio potrebbe essere evitata la metà di tutti gli incidenti.
- I sistemi di assistenza alla guida odierni sono la base per i veicoli a guida autonoma. I veicoli ad automazione completa comportano molti vantaggi come p. es. meno morti e feriti, meno code e un miglioramento del bilancio ecologico.
- Siamo ancora ben lungi dalla guida di veicoli ad automazione completa. Persino per i veicoli più moderni ci sono dei limiti, l'essere umano dovrebbe sempre poter intervenire per riprendere il volante, ma non può farlo in ogni caso.
- Secondo l'upi, nella fase di transito gli incidenti potrebbero aumentare. La tecnica non è ancora in grado di affrontare situazioni complesse, manca la comunicazione con gli altri utenti della strada e devono essere risolte questioni giuridiche.
- L'upi stima che le prime auto completamente a guida autonoma circoleranno sulle autostrade fra cinque anni e che fra circa dieci anni saranno in grado di circolare in modo sicuro in situazioni complesse. Solo dopo la sostituzione dell'intero parco veicoli esistente si raggiungerà l'utilità massima per la sicurezza stradale.

Intervista con Stefan Siegrist, Direttore supplente upi

Video link: <https://www.youtube.com/embed/mdSCAjeLw7w>

Documentazione

- Guida automatizzata: un bene per il conducente? (/de/Documents/03_Fuer_Fachpersonen /07_Kurse/bfu-Forum_2016/02_2016_Vollrath_Mark_Selbstfahrende_Autos_Abstract_it.pdf)
Prof. Dr. Mark Vollrath
Cattedra di Ingegneria e Psicologia del Traffico
Technische Universität Braunschweig

Immagini e grafici

Gradi di automazione della guida automatizzata



Fonte: VDA 2016, illustrazione grafica e traduzione a cura dell'upi

(/de/PublishingImages

/03-Fuer-fachpersonen/08-Kurse-und-Tagungen/forum-2016/Automatisierungsgrad_Grafik_it.jpg)

Grafico: «Gradi di automazione della guida automatizzata»



(/de/PublishingImages

/03-Fuer-fachpersonen/08-Kurse-und-Tagungen/forum-2016/05_3_Gruende_it.jpg)

Grafico: «3 buoni motivi a favore delle auto a guida autonoma»



(/de/PublishingImages/03-Fuer-

fachpersonen/08-Kurse-und-Tagungen/forum-2016/Probefahrt-FAS.jpg)

Maggiori informazioni

- Prof. Dr. Mark Vollrath: «Guida autor un bene per il conducente?» (/de/Do/03_Fuer_Fachpersonen/07_Kurse/bfu-Forum_2016/02_2016_Vollrath_Mark_Selbstfahre_Abtract_it.pdf)
- Grafico: «3 buoni motivi a favore della guida autonoma» (/de/PublishingImage/03-Fuer-fachpersonen/08-Kurse-und-Tagungen/forum-2016/05_3_Gruende_it.jpg)
- Grafico: «Gradi di automazione della automatizzata» (/de/PublishingImage/fachpersonen/08-Kurse-und-Tagung_2016/Automatisierungsgrad_Grafik_i

© 2016 upi – Ufficio prevenzione infortuni / Riproduzione gradita con indicazione della fonte