

Continental ultimamente sta facendo parlare di sé non solo per i pneumatici, ma anche per la ricerca sui sistemi di guida automatizzati. Di questa tecnologia si è parlato spesso negli ultimi mesi, ma nei giorni scorsi Continental ha voluto affrontare questo tema da un altro punto di vista: la legislazione. Avere una tecnologia in grado di pilotare un'auto infatti è una cosa, farlo senza commettere un reato invece è un altro paio di maniche. Alla fiera 'Zuliefer Automotive' di Monaco, evento che si concentra sui trend tecnologici futuri, il responsabile di Continental per la ricerca nell'elettronica automobilistica ha sostenuto che la legge deve tenere il passo con il mercato.

"Il Continental Mobility Study 2013 ha mostrato che gli automobilisti di tutto il mondo vogliono la guida automatizzata in autostrada" ha dichiarato Christian Senger. "I loro bisogni coincidono perfettamente con le possibilità di sviluppo dei prossimi anni. Tuttavia, servono modifiche al quadro normativo del traffico, che non possono non prendere in considerazione tali dinamiche di mercato. "

Senger ha commentato che le recenti modifiche alla Convenzione di Vienna, che ha stabilito le basi giuridiche per la guida parzialmente automatizzata, possono essere viste come un primo successo in questo senso. "Ma siamo ancora molto lontani da una guida altamente automatizzata, da una prospettiva di regolamentazione del traffico" ha aggiunto. Il desiderio di Senger è che i legislatori affrontino ora le decisioni politiche fondamentali, in modo che gli automobilisti siano in grado di utilizzare le funzioni di guida altamente automatizzate che dovrebbero diventare disponibili dopo il 2020: "La legislazione dovrebbe muoversi tempestivamente, aprendo la strada al calo degli incidenti, ad una maggiore efficienza energetica e ad un maggiore comfort di guida. Questo porterebbe in linea con le esigenze degli automobilisti di tutto il mondo."

La Convenzione di Vienna è nata a seguito della Conferenza delle Nazioni Unite del 1968 a Vienna. Essa mira ad agevolare il traffico internazionale su strada e ad aumentare la sicurezza stradale. Alla base di questo principio si trova l'accettazione di norme di circolazione uniformi, e il loro inserimento negli ordinamenti nazionali del traffico stradale. La convenzione funziona quindi come una normativa di ordine superiore per gli Stati nazionali. L'articolo 8 specifica che il conducente deve mantenere il controllo permanente del veicolo. Questa limitazione è stata modificata nel marzo 2014, in risposta alla crescente automazione dei sistemi del veicolo. I sistemi automatizzati sono ora consentiti, purché possano essere annullati o disattivati dal conducente. Questa modifica ha stabilito la base legale per la guida parzialmente automatizzata, dal momento che il controllo del veicolo può ora essere essenzialmente assunto dai sistemi.

A parere di Continental, un ostacolo critico tuttora rimanente lungo il percorso di guida

altamente automatizzato si trova in un regolamento UN/ECE (ONU-R 79: “Disposizioni uniformi relative all’omologazione dei veicoli per quanto riguarda lo sterzo”). Secondo questo regolamento, lo sterzo automatico è attualmente consentito solo fino ad una velocità di 10 km/h. L’azienda pensa che per rendere una realtà funzioni di guida altamente automatizzate, come l’assistenza nel traffico o la sterzata di emergenza, questa limitazione della velocità deve essere eliminata.

© riproduzione riservata  
pubblicato il 15 / 07 / 2014