

AITEK E LA GUIDA AUTONOMA

Passa da Genova il piano di Bruxelles per dare vita all'automobile del futuro

Francesco Margiocco / GENOVA

Tra meno di un anno il 30% delle automobili sarà connesso al cloud, la rete di data center che fornisce tutti i servizi che troviamo su internet come e-mail, social network, analisi dei dati. Lo dice uno studio della società di consulenza AlixPartners, lo conferma il dilagare dell'elettronica e dei sensori nelle nostre auto. Per raggiungere il traguardo della guida autonoma, che sempre secondo AlixPartners abatterà di 200 miliardi di euro i costi dovuti agli incidenti per errori umani, dovremo connettere al cloud anche le strade.

Ci sta lavorando Prystine, un consorzio di imprese che con un investimento di 51 milioni di euro, 14,5 dei quali dalla Commissione europea, vuole creare una rete di sensori sia interni che esterni all'auto e avverare le previsioni di AlixPartners. Del progetto fanno parte 60 aziende di 14 Paesi. Pezzi grossi, come Infi-

neon, leader europeo nei chip per i radar, Bmw, Maserati e il Centro ricerche Fiat e aziende più piccole come Aitek, una realtà che ha una cinquantina di dipendenti, fattura 3,8 milioni di euro e ne reinveste il 10,5% in ricerca. Dovrà progettare e costruire una parte del cervello della nuova guida semi-autonoma: il sistema che acquisisce i dati sulla persona che sta guidando l'auto e gli algoritmi, le operazioni matematiche, che trasformano quei dati in decisioni.

Bernardo Pilarz, 28enne ingegnere di Aitek, lo spiega in parole più semplici. «Nell'auto ci saranno una piccola telecamera con microfono e altri sensori per monitorare il conducente. Così il sistema controllerà lo stato di chi guida e, se occorre, farà subentrare il pilota semi-autonomo».

La guida autonoma è una realtà che continua a dividere. I suoi sostenitori la vedono come il modo migliore per ridurre il tasso di incidenti, che

per l'80% sono causati dall'uomo e in genere da distrazioni. I suoi detrattori ricordano che per poter vedere e capire il traffico delle auto, moto e persone che la circondano, la guida autonoma deve scambiarsi informazioni con loro: con la macchina che ha di fronte, con lo smartwatch di chi all'improvviso attraversa la strada e con il semaforo a 100 metri. Ma cosa succede se le macchine e i pedoni sono di vecchio stampo, senza sensori né smartwatch? O se la pioggia fitta rende difficile il lavoro al pilota autonomo? «Il progetto affronta il problema mettendo diversi sensori anche in strada», dice Pilarz. «Basta una telecamera posizionata vicino alla strada per vedere mezzi e persone in un raggio molto ampio. I sensori sulla strada possono raccogliere altre informazioni inaccessibili dalla macchina, come la presenza di un'auto dietro a una curva. E i nuovi algoritmi di visione artificiale ci permettono di lavorare bene anche se piove forte, nevicata o c'è la nebbia». —



Bernardo Pilarz nella sede di Aitek, a Genova

FORNETTI

