



Sicurezza e ADAS, parliamone

È tornato il Talk Show di ABS Motori su Canale Italia. Una tavola rotonda che ha permesso il confronto dei principali operatori automotive sul tema sicurezza e sistemi ADAS. Due puntate di un'ora ciascuna, per approfondire temi legati alle nuove tecnologie e agli scenari futuri. Vi raccontiamo la prima parte

Nel 2018 la percentuale di auto nel parco circolante dotate di sistemi ADAS era leggermente inferiore al 9% stando a quanto dichiarato dai costruttori. Tra 10 anni la percentuale salirà del 65% e tra 15 anni? Lo scopriremo." Con questa premessa Giuseppe Polari ha aperto le danze del primo talk show del 2023 di ABS MOTORI. Il tema scelto è sicurezza e ADAS, due aspetti fondamentali da approfondire in un mercato automotive costantemente in evoluzione. Ma non solo, anche tecnologia, innovazione e formazione. Una tavola rotonda ricca di spunti interessanti che ha visto coinvolti i seguenti attori:

- Dott. Alberto Busetto, CEO & GM Generali jeniot
- Dott. Lamberto Ingrà, Operations & Supply Chain Director Belron/Carglass Italia

- Ing. Luca Magnotta, Direttore Generale TEXA
- Ing. Angelo Capolupo, CEO Studio Capolupo
- Dott. Walter Vergani, Market & Product Manager B.U. Auto-riparativa/Insurance Quattro ruote Professional

La tavola rotonda è partita con il commento di **Walter Vergani** che, partendo dall'acronimo ADAS (Advanced Driver Assistance System), ha sottolineato come la parola voglia significare "assistenza al conducente", e non "assistenza alla guida". Ha raccontato la storicità di questi sistemi, che iniziavano ad essere progettati e utilizzati già nel 1950 (come il cruise control, due anni dopo l'avviso per la mancata cintura di sicurezza e l'airbag che risale al 1972). Quando parliamo di sistemi ADAS, dice Vergani, si intende una serie di sensori e strumenti che ci aiutano a



Walter Vergani, Market & Product Manager B.U. Autoriparativa/Insurance Quattroruote Professional

prevenire incidenti. Non esiste un sistema unico, ma è la combinazione della tecnologia che ci aiuta a raggiungere obiettivi ben precisi. È importante sottolineare che sono sistemi d'aiuto, non guida autonoma e per questo è fondamentale prestare sempre e comunque attenzione. Ha citato poi qualche curiosità, come il fatto che lo scorso anno la trasmissione dei dati della auto circolanti nel mondo ha superato quella dei cellulari. Le auto già connesse sono dunque risultate i più grandi consumatori di banda. Ha voluto poi illustrare una fotografia del parco circolante ad oggi in Italia: si tratta di circa 44.500.000 di veicoli, di cui il 24% presenta la frenata assistita (che è il dispositivo più diffuso), il 21,5% l'assistenza al cambio corsia, il 17% il sensore all'angolo cieco e il 17% il riconoscimento pedoni.

Alberto Busetto ha fatto un excursus sulla storia di Generali jeniot, che nasce nel 2018 e si dedica al mondo delle tecnologie, con focus importante sulla mobilità e al mondo delle aziende e consulenze professionali. Il centro di innovazione e sperimentazione è il "pivot" della componente tecnica di Generali e nasce con una storia lunga di oltre 30 anni di studi sul mondo dell'auto riparabilità, che negli ultimi 5 anni, si è evoluta a 360° sul mondo della tecnologia applicata. Ha poi raccontato cosa si può trovare nel centro Generali jeniot, tra cui componenti dedicati allo studio degli impatti accelerometrici sulle riparazioni con la "rampa" dove vengono replicati alcuni crash, con lo scopo di analizzare il livello di danno su veicoli di diverso tipo a diverse velocità. Ma non solo, hanno anche sviluppato tecnologie robotiche e si sono dotati di tecnologie e competenze dedicate al mondo dell'ADAS e



Alberto Busetto, CEO & GM Generali jeniot

COSA SIGNIFICA SICUREZZA?

Abbiamo chiesto a tutti i presenti di raccontarci cosa rappresenta per loro - e per la loro realtà - il termine sicurezza.



ALBERTO BUSETTO: "Per noi il concetto di sicurezza significa sostenibilità in senso sociale, ma anche minori rischi e minor costi per il sistema, per le persone e gli assicuratori, quindi a vantaggio dell'intero ecosistema di mobilità".



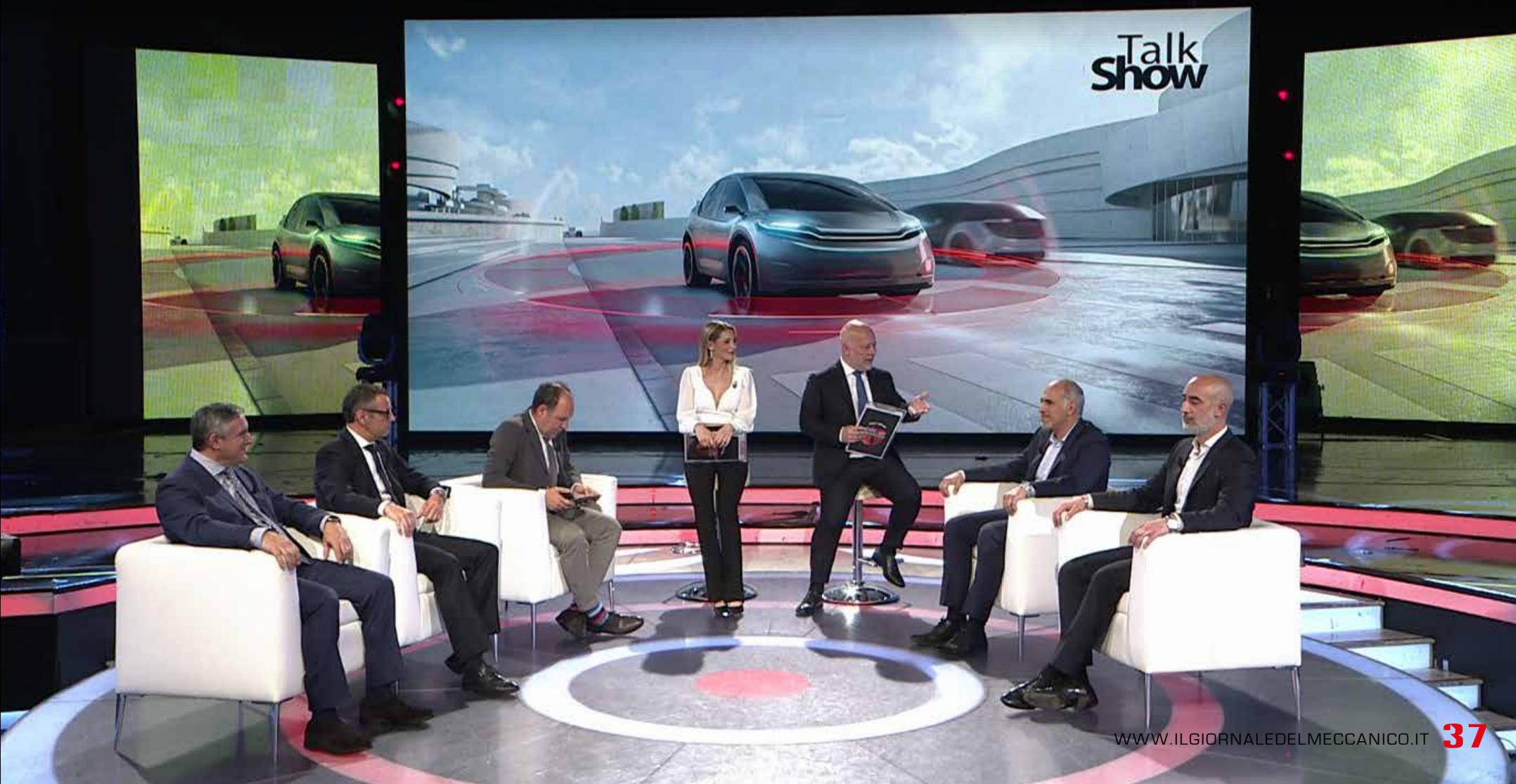
LAMBERTO INGRÀ: "Sicurezza significa - a fronte di un danno che il cliente subisce all'auto sui cristalli - poter restituirla riparata e sicura rispettando tutti i dettami definiti dal costruttore".



LUCA MAGNOTTA: "Parto dall'acronimo C.A.S.E. (Connected, Autonomous, Shared, Electrified) per sottolineare i quattro principali concetti che l'automotive sta seguendo. La sicurezza è uno dei cardini di questi trend. Come TEXA, il nostro obiettivo è fornire strumenti che permettano di consegnare ai clienti vetture sicure, soprattutto dopo la riparazione, e che garantiscano la correttezza di funzionamento dei sistemi ADAS".



ANGELO CAPOLUPO: "Da tecnico posso dire che la sicurezza sul veicolo si divide in attiva e passiva. La prima racchiude quei sistemi che cercano di prevenire gli incidenti - come gli ADAS - e la passiva rappresenta i sistemi a bordo dei veicoli che servono per contenere e limitare la lesività dell'evento".



della riparazione. Informazioni che saranno sempre più determinanti nel futuro. È in corso inoltre, racconta Busetto, un investimento con Quattroruote nello sviluppo di protocolli che vengono applicati su tutte le nuove immatricolazioni (da 80 a 100 nuovi test di protocollo all'anno). Sulla base di questi test - dove si nota un grande aumento dell'asticella di qualità di queste tecnologie - si può dire, conferma Busetto, che un ADAS ben funzionante può ridurre del 20% il costo tipico di danno di un'automobile e quindi di un assicurato; mentre un ADAS meno funzionante - o che non presenta qualità sufficienti - risulta confrontabile con un veicolo che ne è sprovvisto. La nostra esperienza, sottolinea, ci dice che la frenata automatica assistita anteriore e posteriore incidono in modo significativo sull'eventuale pericolo, e per questo è stata rilevata il primo presidio di sicurezza, e subito dietro il lane assist, che consente al veicolo di recuperare la carreggiata. Busetto ha concluso sottolineando che la tecnologia non è tutta uguale e diventa importante poterla mantenere in piena efficienza. Per farlo servono competenze, preparazione e investimenti.

Lamberto Ingrà ha fatto notare come i sistemi di assistenza al guidatore siano spesso montati sul parabrezza e quindi la loro ricalibrazione è elemento centrale. Per farla correttamente, tutta-



Lamberto Ingrà, Operations & Supply Chain Director Belron/Carglass Italia

via, bisogna avere a disposizione un database per riconoscerli. Una volta riconosciuti è necessario possedere gli strumenti adeguati a fare una corretta ricalibrazione, seguendo sempre le istruzioni della casa costruttrice. Elemento centrale è inoltre la formazione continua dei tecnici installatori per poter ricalibrare correttamente le vetture. Ingrà ha citato uno studio di ACI e BOSCH, dal quale è emerso che le macchine non dotate di ADAS sono mediamente coinvolte in 15 incidenti per 1 milione di chilometri percorsi, quelle con ADAS, invece, circa il 60% in meno. Bisogna porre estrema attenzione, dice Ingrà, all'aspetto della ricalibrazione, essendo molto delicato. Le indicazioni del costruttore vanno seguite con grande attenzione, e non sono sempre intuitive (per fare un esempio: la macchina deve essere ricalibrata avendo circa l'80% di carburante nel serbatoio, dunque spesso ci sono tecniche per poter ricostituire



Luca Magnotta, Direttore Generale TEXA

l'assetto che avrebbe con l'80% di pieno). L'attenzione e la formazione diventano così elementi fondamentali. Ingrà ha presentato poi il dipartimento di ricerca e sviluppo in Inghilterra e Belgio, oltre che la scuola di formazione Belron Academy, con un training center per erogare formazione e valutazioni dei tecnici.

Luca Magnotta ha spiegato come l'impiego di tecnologie quali telecamere, radar, lidar, sonar, rendano i veicoli molto più sicuri e aiutino l'automobilista nelle diverse manovre in maniera attiva e passiva, anche se l'attenzione su quello che succede sulla strada deve rimanere comunque alta.

In questo ambito TEXA studia e produce dispositivi che si occupano di verificare il corretto funzionamento degli ADAS, e che sono in grado di accompagnare l'autoriparatore passo dopo passo nelle diverse fasi di calibrazione, grazie a un software dedicato che comprende schede tecniche approfondite per ogni tipologia di veicolo. Il controllo dell'angolo di sterzo e il controllo della giusta calibrazione, ad esempio, sono verifiche fondamentali per garantire il corretto funzionamento del mezzo dopo l'intervento. Magnotta ha poi parlato di connettività e telematica, due ambiti sui quali TEXA continua a puntare con decisione. Ma ha affrontato anche il tema della diagnosi, soffermandosi su quanto sia importante per un professionista della riparazione avere soluzioni sempre aggiornate alle ultime novità del mercato. In questo senso, un cambiamento importante, ribadisce Magnotta, si sta verificando con l'introduzione da parte dei costruttori dei secure gateway, per proteggere i mezzi da possibili cyber attacchi. TEXA è molto attiva anche in questo campo e ha già raggiunto importanti accordi, ai quali ne seguiranno altri, con i carmaker per consentire ai meccanici che usano le sue soluzioni di accedere in modo autentificato e sicuro



Angelo Capolupo, CEO Studio Capolupo

alla diagnosi. Per supportare ulteriormente gli autoriparatori, inoltre, l'azienda eroga continuamente corsi tramite TEXAEDU, il dipartimento dedicato alla formazione che fornisce tutte le conoscenze necessarie per potere intervenire sui veicoli di ultima generazione.

Angelo Capolupo si è soffermato sul concetto di veicolo connesso ed elettronica. Questi due elementi stanno facendo sì che il mondo della riparazione sia in continuo cambiamento, sia in termini di competenze che di modalità di intervento. Se il veicolo si evolve così velocemente, le competenze del professionista si evolveranno con più rapidità. Fino ad oggi, dice Capolupo, si è sempre intervenuto sul mezzo per una manutenzione programmata o per un intervento reattivo (a seguito di un guasto), ma in un futuro prossimo sarà possibile fare un'analisi predittiva del guasto. Il veicolo che scambia dati con l'esterno, dunque, farà sì che il soggetto che li riceve possa confrontare i dati di registrazione del mezzo rispetto alle storiche di dati di confronto, e quindi valutare la possibilità che da lì a breve si verifichi un guasto. Sapere che bisogna intervenire sul mezzo ancor prima che il guasto si sia manifestato significa ridurre i costi di intervento. In merito, invece, alla ricostruzione di un sinistro stradale essere a conoscenza dell'esistenza di un sistema ADAS e comprendere se la manovra eseguita sia riconducibile al guidatore o al mezzo (è stata la macchina ad aver percepito il pericolo o il guidatore?) diventano aspetti dirimenti sia per la valutazione della velocità, sia per l'analisi di evitabilità dell'incidente.

La seconda parte del Talk Show sui temi sicurezza e ADAS, con altri operatori del settore, la troverete nel prossimo numero.



ACCESSO AI DATI



L'INTERVENTO DELL'AVVOCATO GUIDO SCORZA, COMPONENTE DEL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

"Il rapporto tra i dati personali e il mercato diventa ogni giorno più stretto. È chiaro che da una gestione intelligente dei dati è possibile estrarne un valore che può essere trasformato in vantaggio competitivo. Il mercato automotive non si sottrae a questa regola e i dati provenienti dalle auto connesse rappresentano già oggi - e anche domani - il terreno di una competizione che si preannuncia senza frontiere tra i diversi soggetti che hanno a che fare con questi dati, li raccolgono e li gestiscono. I dati in questione all'origine sono del proprietario dell'auto e chiunque voglia trattarli deve oggi disporre di un valido titolo, come la necessità di usarli per dare esecuzione ad un contratto con un conducente di un veicolo o il consenso di quest'ultimo. Le nuove regole, presto in vigore da Bruxelles, suggeriscono che questi dati dovranno essere fatti circolare il più possibile, in nome del cosiddetto "altruismo dei dati", sul quale l'Europa ha scelto di scommettere per fare dei dati una leva di rilancio del mercato in tutte le sue articolazioni. Appare verosimile che sarà il proprietario a decidere chi potrà accedere ai suoi dati personali e per farne cosa. Ai diversi protagonisti dei mercati automotive sta dunque il conquistarsi la loro fiducia e, attraverso essa, i loro dati".