



Quando l'informatica distrae

L'elettronica è sempre più padrona dei nostri veicoli
Anche delle strumentazioni e delle dotazioni di bordo.

Non sempre si tratta di una semplificazione nell'uso, e chi guida
dovrebbe tenere in considerazione la distrazione indotta da tanti gadget.
Non mancano neanche risvolti più antipatici

S

cena 1. Stiamo guidando la nostra automobile, dobbiamo regolare il climatizzatore, accendere la ventilazione o regolare i tergicristalli: con movimenti automatici facciamo il tutto, senza eccessivo sforzo d'attenzione.

Scena 2. Prendiamo un'auto a noleggio. La razionalità ci direbbe di studiarne i comandi prima di partire. Invece diamo una rapida occhiata alle procedure d'av-

vviamento del motore, al cambio, alla regolazione del sedile, e partiamo. Poi, mentre guidiamo, approfittiamo dei momenti di minor impegno per capire come funziona l'impianto di infotainment, e regolare varie cose.

Se chi legge è d'accordo con questa rappresentazione, vuol dire che tutti noi, anche i più esperti e prudenti, facciamo lo stesso errore. Sottovalutiamo lo sforzo necessario per capire il funzionamento degli equipaggiamenti di un nuovo veicolo che iniziamo a guidare. Il resto lo fa la pessima abitudine di non leggere i libretti d'uso, preferendo andare per tentativi.

L'argomento non è nuovo. A livello normativo è dibattuto da anni, e con il tempo si è arrivati a uniformare alcuni comandi. I più anziani ricorderanno la leva del cambio al volante o sulla plancia di alcune vecchie auto francesi; o la prima marcia indietro a sinistra, con la seconda in avanti, delle BMW. E poi, levette e interruttori fantasiosi per azionare le dotazioni dell'auto.

Oggi per i comandi fondamentali sono stati fatti grandi passi avanti; a cominciare dal fatto che le luci ormai sono automatiche. E abbiamo superato anche quel periodo di oltre un decennio fa, quando i quadri strumenti

potevano illuminarsi senza che le luci fossero accese. Con il risultato che di notte a volte c'erano auto che circolavano a luci spente, senza che il guidatore se ne rendesse conto. Se ne incontrano ancora purtroppo, di quelle omologate con quel protocollo errato.

Nel frattempo però è arrivata la rivoluzione elettronica. E sono aumentate le funzioni disponibili. Il sistema Infotainment si connette con lo smartphone, mostra i messaggi di WhatsApp a volte, il navigatore, la selezione musicale di Spotify.

Elettronica ovunque. La BMW ha recentemente lanciato un aggiornamento gratuito da remoto del sistema operativo ID7 che interesserà oltre 750mila auto BMW in tutto il mondo. Il processo di aggiornamento è semplice: i clienti riceveranno una notifica sul display del proprio veicolo o tramite la BMW Connected App non appena l'aggiornamento sarà disponibile.

Interessante una panoramica delle funzioni offerte. Si comincia con BMW Maps, un navigatore intelligente che usa dati in cloud per calcolare il percorso migliore combinando informazioni in tempo reale a modelli previsionali. BMW Maps fornisce inoltre ulteriori informazioni riguardo al contesto dei punti di interesse, come ad esempio rating, orari di apertura o immagini.

Poi c'è Google Android Auto™, che porta sul display dell'auto le funzioni dello smartphone. E, visto che si tratta di un display touch, ecco la possibilità di utilizzare lo smartphone senza neanche prenderlo in mano. E per i possessori di iPhone, ovviamente c'è Apple CarPlay®, che ora include anche avvertenze di svolta e informazioni sulla corsia di marcia direttamente sull'Head-Up Display dell'auto e sul quadro strumenti.



Connected Parking supporta invece il guidatore nella ricerca del parcheggio, non solo guidandolo su dove è possibile trovarlo, ma calcolando anche la probabilità che un parcheggio sia libero. Il servizio tiene in considerazione pure le dimensioni del veicolo e le confronta con quelle dell'area di parcheggio disponibile.

eDrive Zones aiuta a un uso del veicolo più rispettoso dell'ambiente, e tramite il geofencing imposta automaticamente per l'automobile ibrida la modalità di guida elettrica quando si entra in una Zona Green.

La funzione Connected Charging mostra inoltre a display dove si trovano i punti di ricarica pubblici e include dettagli come orari di apertura, fornitori e disponibilità. Sono elencati anche i punti di interesse, come bar o ristoranti, nelle vicinanze della stazione di ricarica.

Ultime annotazioni sul BMW Intelligent Personal Assistant, che distingue se sta parlando il guidatore o il passeggero, e si rivolge direttamente a lui. Ovviamente accetta comandi vocali, con i quali, fra le altre cose, si possono aprire i finestrini, cambiare modalità di guida (Comfort, Sport o Eco Pro).

Quello che si intuisce è che per i costruttori è divenuto facile ed economico equipaggiare i veicoli con un ampio schermo con funzione touch, perché in questo modo vi si possono concentrare dentro tutti i comandi e le regolazioni, abolendo i più costosi comandi meccanici, levette e interruttori. Molto bello e moderno, ma non mancano i risvolti inattesi.

Nella scorsa estate la casa statunitense Tesla è balzata agli onori della cronaca per un caso che ha fatto molto discutere. Il guidatore tedesco di una Model 3 è uscito di strada mentre stava regolando la velocità dei tergicristalli sul display touchscreen posto al centro della plancia dell'auto. Il tribunale di Karlsruhe ha comminato all'automobilista una sanzione di 200 euro e la sospensione della patente per un mese, avendo considerato il display dell'auto un dispositivo elettronico (di cui è vie-

tato l'uso alla guida dal Codice della Strada tedesco), benché sia integrato nel veicolo.

Giusto? Sbagliato? Chi scrive non è in grado di dare una valutazione di questo tipo, ma, certo, deve esserci qualche problema se le norme d'omologazione consentono di mettere in commercio veicoli equipaggiati con dotazioni strettamente connesse con la guida che non possono essere regolate durante la marcia.

Ancora in tema di risvolti inattesi, ha fatto notizia a inizio anno ancora la Tesla, che avrebbe disinstallato da remoto dei software aggiuntivi da alcune auto di seconda mano. Software dal costo anche di migliaia di euro e che influenzano il modo d'uso e le prestazioni del veicolo. Il motivo è nel fatto – del tutto legale – che per i software può essere proposto un contratto relativo ai diritti d'uso, ma non all'acquisto con diritto alla rivendita. Insomma, chi ha comprato l'auto, avrebbe pagato solo il diritto all'utilizzo dei pacchetti opzionali scelti. Ovviamente la cosa era sfuggita a molti, con disappunto di chi ha comperato l'auto usata e se l'è trovata improvvisamente "downgradata".

Tutto questo dovrebbe essere ben chiaro al Legislatore, che deve prendere rapidamente contromisure quando l'evoluzione tecnologica e quella dei mercati portano risvolti indesiderati, scomodi o pericolosi. Ma non è facile.

Nel Regno Unito la ministra dei trasporti, Charlotte Vere, ha recentemente annunciato una modifica alla legge che vieta l'uso dello smartphone in auto. Perché nella formulazione attuale, che considera reato telefonare quando si è alla guida tenendo l'apparecchio in mano e inviare SMS, non sono contemplati altri utilizzi del telefono al volante. Così fino a oggi, per un buco legislativo, oltremania l'ha passata liscia chi guidando scattava foto o video, scorreva il display per cercare un brano musicale o addirittura usava un videogioco! ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**