

Mobilità

di Massimo Gaggi

Le auto che si guidano da sole fanno litigare anche New York

Per il governatore Cuomo un'occasione, un pericolo per il sindaco de Blasio

NEW YORK La congestionata Manhattan, brulicante di auto, taxi, bici, camion e pedoni indisciplinati, nuovo terreno di sperimentazione delle auto robot? «Non ne sapevamo niente e siamo preoccupati per la sicurezza dei cittadini», dice il portavoce del sindaco dopo l'annuncio del governatore dello Stato, Mario Cuomo. Il cui ufficio replica secco: abbiamo informato il municipio due mesi fa. Tra Cuomo e de Blasio, si sa, non corre buon sangue. In lite sulle tasse, il cattivo funzionamento della metropolitana (che dipende dallo Stato) e molto altro.

L'auto che si guida da sola promette di essere un'altra fonte di conflitti, forse ancora più aspri visto che il sindaco tende a proteggere i tassisti mentre Cruise Automation, la società della General Motors che ha chiesto l'autorizzazione a Cuomo (i trasporti di-

pendono dal governatore, non dal sindaco) è la più avanzata nello sforzo di introdurre un servizio di vetture senza autista che può mettere alle corde, oltre ai taxi, Uber e Lyft (che lavorano su programmi simili ma sono più indietro).

Se otterrà l'autorizzazione del Dipartimento dei trasporti (difficile un diniego, vista l'entusiastica accoglienza di Cuomo, che punta molto sull'immagine di New York come nuovo hub tecnologico d'America), dall'inizio del 2018 la General Motors comincerà a far circolare la sua flotta di Chevrolet Bolt elettriche e automatiche in un'area di cinque miglia quadrate di Lower Manhattan: la zona che comprende Wall Street, il memorial dell'11 Settembre e il nuovo World Trade Center.

In sé la notizia non ha nulla di sconvolgente: le auto robot

della GM girano da mesi nelle strade di San Francisco, Detroit e Phoenix, mentre Uber e Volvo da un anno fanno collaudi a Pittsburgh. Poi c'è Waymo di Google-Alphabet con i suoi minivan Chrysler provati in varie città e nuTonomy che sta collaudando a Boston veicoli che funzionano come taxi automatici. Nella sola California sono quarantadue le società autorizzate a testare i loro veicoli senza pilota.

Ma allora perché rischiare polemiche e incidenti infilandosi nel caos di New York? La risposta è in due parole, «machine learning»: la nuova tecnologia delle macchine capaci di imparare da sole grazie all'esperienza accumulata dalla loro intelligenza artificiale, anziché essere programmate. «Un minuto nel traffico di San Francisco», spiega il capo di Cruise Automation, Kyle Vogt,

«vale, come esperienza, quanto un'ora nei sobborghi di Phoenix», assai poco trafficati. Per le macchine che imparano, insomma, venire nel caos di New York è come andare all'università.

L'arrivo nella Mela rende anche più evidenti i termini della disputa su questi nuovi veicoli: da un lato chi, come Cuomo, è convinto che faranno risparmiare tempo e vite umane riducendo di molto il traffico. E giudica questo sviluppo inevitabile: se verranno superati i problemi legali, General Motors (che in due mesi ha guadagnato per questo il 25% in Borsa) potrebbe mettere in vendita auto autonome già tra 4 anni. Dall'altro gli scettici che temono incomprensioni tra auto-computer e pedoni imprevedibili e la disoccupazione di massa degli autisti. Comunque tutte le vetture sperimentali GM avranno a bordo un ingegnere e un osservatore.

Cuomo



● Andrew Cuomo, 59 anni, dal gennaio 2011 è governatore dello Stato di New York



La tecnologia

DRIVERLESS

Con questa espressione si indicano le automobili o in generale gli automezzi privi di conducente e che dunque si guidano da sole. Grazie all'intelligenza artificiale le nuove auto sono capaci di apprendere dall'esperienza.

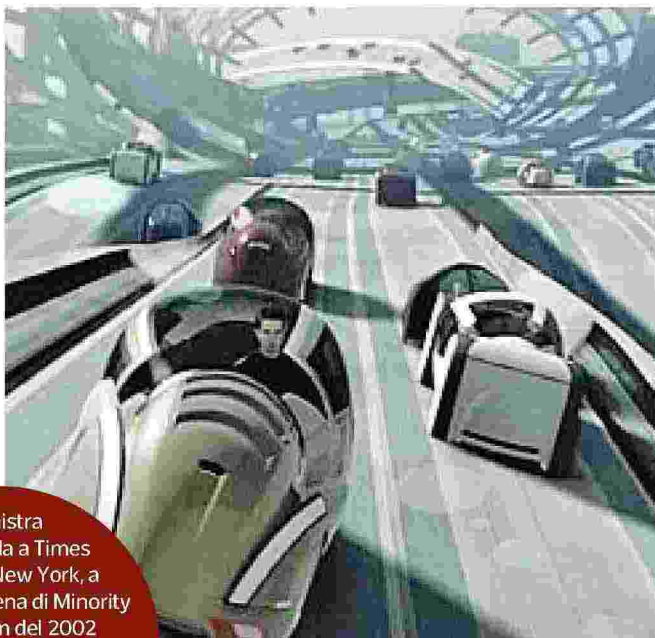
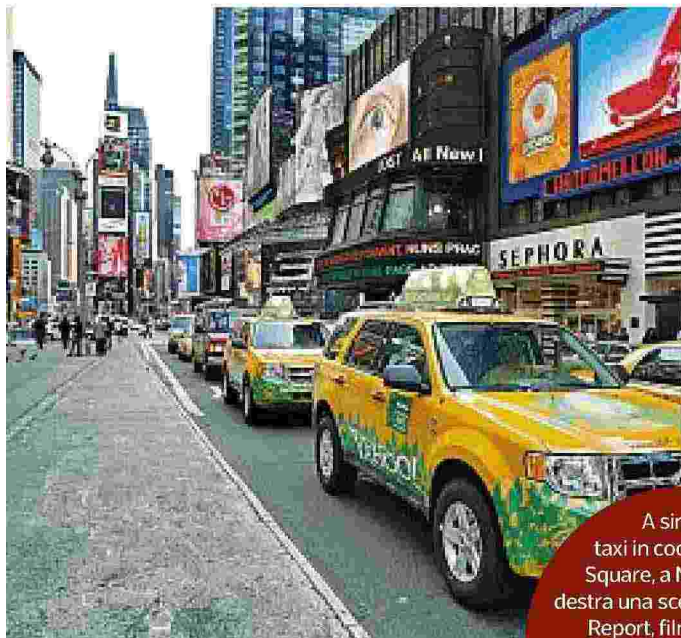
De Blasio



● Bill de Blasio, 56 anni, è diventato sindaco di New York nel gennaio 2014

Apprendimento

A Manhattan le nuove vetture imparerebbero meglio a orientarsi nel traffico



A sinistra taxi in coda a Times Square, a New York, a destra una scena di Minority Report, film del 2002

