

Vent'anni fa il primo test Senza pilota «Io, pioniere italiano della guida autonoma»

Nel 1998 l'esperimento del professor Broggi: duemila chilometri in autostrada senza conducente
Il progetto già allora ha fatto gola agli americani
«Abbiamo portato la Silicon Valley a Parma»



di **GIORGIO CACCAMO**

■ ROMA

UNA SERA di giugno del 1998, gli italiani videro una strana scena al Tg1: un'auto che si guidava da sola. Seduto al posto di guida, ma impegnato a leggere il giornale, c'era Alberto Broggi, ingegnere informatico dell'Università di Parma. Quel test in autostrada fu uno dei primi al mondo (gli altri in Usa e Germania). Il progetto si chiamava Argo («come gli Argonauti, una sfida epocale», spiega Broggi), l'auto era una Lancia Thema color antracite: «Fu una Mille miglia in autostrada, quasi 2mila chilometri». Per il 94% del tragitto guidò da sola. Un esperimento pionieristico che ha dato il via a una ricerca che non si è più fermata. E ora VisLab, nata come startup nell'ateneo emiliano, continua a sviluppare sistemi di controllo per la guida autonoma con la californiana Ambarella che l'ha acquisita nel 2015 per 30 milioni di dollari.

Professore, come le è venuta l'idea?

«È nata un po' per caso. Per la tesi

di laurea avevo lavorato a un sistema che faceva elaborazione immagini in tempo reale: allora non lo faceva quasi nessuno. Poi provai a mettere questo processore anche su un'auto. Funzionava. Avevo una visione del futuro, ma non so quale fu la scintilla...».

Che cosa ricorda di quello storico test?

«Allora sembrammo dei pazzi, quasi un fenomeno da circo. Pure al Tg fummo l'ultima notizia, subito dopo il gatto più grasso del mondo!».

Della serie 'strano ma vero'...

«Beh, finimmo addirittura sulla *Settimana enigmistica*: "Forse non tutti sanno che... in Italia c'è una

macchina che si guida da sola". Diciamo che l'interesse dei media si è acceso solo dall'ottobre 2010, quando Google ha cominciato a interessarsi di guida autonoma».

Ma il vostro non era un gioco.

«Tutt'altro. La ricerca è iniziata ben prima del test del 1998. Siamo partiti molto in anticipo rispetto agli altri e ci siamo fatti un sacco di esperienza, capendo quali sono i problemi veri e quelli finti».

In che senso veri e finti?

«Il problema vero è la percezione, il veicolo deve capire cosa ha intorno. Problemi falsi sono invece i presunti risvolti etici di cui si parla tanto. Esempio classico: l'auto deve saper decidere se mettere sotto i bambini che attraversano la strada oppure sterzare tutto e mettere in pericolo la vita del passeggero. Diventeranno problemi in futuro, ma adesso non lo sono: per poter prendere decisioni del genere dovremmo avere una percezione

mille volte più precisa di quella attuale».

Insomma i dati non bastano ancora.

«La raccolta dati nei test è fondamentale per il nostro lavoro. Dopo il primo esperimento non ci siamo più fermati. Ci siamo fatti conoscere anche all'estero, partecipando alle grandi sfide della guida autonoma, come quelle organizzate



dall'agenzia governativa americana Darpa che attirano laboratori di ricerca da tutto il mondo. E quando le sfide non esistevano, ce le siamo inventate noi».

Come nel 1998?

«Siamo andati oltre. Nel 2010 abbiamo percorso 15mila chilometri in tre mesi da Parma a Shanghai, il primo viaggio intercontinentale con guida autonoma, il più lungo di sempre. Un test rimasto nella storia. Raccogliemmo così tanti dati da poter subito riprogettare e migliorare il sistema. Allora nessuno parlava di *big data*: noi invece ci siamo incappati... E tutti iniziarono a chiederci quella banca dati

unica. Poi nel 2013 il primo test urbano a Parma dimostrò che non c'erano più limiti».

Qual è stato il passo successivo?

«Era arrivato il momento di diventare grandi e ci siamo messi alla ricerca di partner. E nel 2015 abbiamo trovato Ambarella, società californiana con sedi anche in Cina e Giappone. Ambarella comprò VisLab, la nostra società *spin-off* dell'Università di Parma, per 30 milioni di dollari».

L'ennesima eccellenza italiana volata via all'estero...

«In realtà no. In Ambarella sono tutti abituati a spostarsi e viaggiare e hanno accettato la nostra decisione di non trasferirci in California. Ed essere rimasti qui ci permette di lavorare costantemente con l'università: abbiamo portato noi la Silicon Valley a Parma. Il nostro obiettivo ora è arrivare sul mercato, trasformare la ricerca in prodotto».

Quant'è difficile mettere su strada un'auto senza conducente?

«Ci sono questioni burocratiche e legali. In California e Nevada abbiamo le autorizzazioni. Il problema invece è in Italia. Da aprile c'è il decreto 'smart road' che impone molti limiti: ad esempio prevede che chi fa i test deve avere l'autorizzazione della casa automobilistica. Blocchi che altrove non esistono. Per fortuna a Parma abbiamo un'autorizzazione del Comune precedente al decreto».

Ma che fine ha fatto quell'auto?

«Eh, purtroppo l'abbiamo rottamata. Peccato... Ma avevamo qualche problema a tenerla lì, senza utilizzarla e pagandoci il bollo. Ci costava troppo. Però abbiamo ancora la chiave e un cerchione!».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



1-6 GIUGNO
1998

il primo test
su autostrada in Italia

2.000
CHILOMETRI

la lunghezza
del test: il 94%
del tragitto
senza conducente

15MILA
CHILOMETRI

il record
del viaggio
Parma-Shanghai
nel 2010

30MILIONI
DI DOLLARI

quanto ha pagato
la californiana Ambarella
per rilevare VisLab
nel 2015



RICERCA
A sinistra, il professor Alberto Broggi dell'Università di Parma. In alto, il primo test su strada dell'auto senza conducente in Italia (1998): al posto di guida c'è Broggi

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



**Curiosità
e follia**

**Il nostro esperimento
sembrava un gioco
Al telegiornale finimmo
dopo la notizia del gatto
più grasso del mondo...
Ma eravamo molto seri**



**Esperimenti
da record**

**Il test di vent'anni fa
fu molto importante
Ma nel 2010 abbiamo
battuto tutti i primati:
oltre 15mila chilometri
da Parma a Shanghai**

