



## Come e perchè l'auto cambierà strada

La Fondazione Ergo, osservatorio e centro ricerche sull'organizzazione del lavoro, condensa in un interessante articolo il futuro dell'Automotive secondo Marchionne

**L**e sfide che il settore dell'**automotive** sta affrontando sono molteplici, si pensi alle opportunità e ai rischi legati al mercato cinese, all'auto connessa, ai cambiamenti tecnologici e alla crescente attenzione all'efficienza energetica da parte dei governi. Quale sarà l'impatto sulle famiglie e sul possesso di un bene di proprietà come l'auto, e ancora come si modificheranno le città, la mobilità urbana? .

Si pensi ai più recenti progetti di car sharing, alla diffusione di pratiche come Enjoy (ENI), già attive in molte città, quanto è distante ancora il self-driving?

Il Centro Studi di **Confindustria** ha definito l'automotive italiano, nell'ultimo Rapporto sui Settori Industriali, come il "più importante per trainare la ripresa in Occidente nel periodo 2013-16". Le stime del 2017 indicano che, con la rilevante eccezione dell'I-

talia, l'automotive ha passato il testimone della crescita in tutte le principali economie occidentali, registrando variazioni addirittura negative in USA, Spagna e Regno Unito. Il primo produttore mondiale è ora la Cina. Fino a quando l'auto rimarrà un bene di proprietà considerato necessario?

**Sergio Marchionne**, AD di **Fiat Chrysler Automobiles**, ha ricevuto ad ottobre la Laurea honoris causa in Ingegneria meccatronica dall'Università di Trento e, nella sua lectio magistralis, ha fatto emergere molteplici spunti, sia per il futuro dell'auto che nello specifico del gruppo FCA.

### I veicoli elettrici

Dopo l'idrogeno ormai passato di moda, sarà davvero l'elettrico il futuro più concreto su cui puntare?

**Marchionne** ha concentrato il suo intervento sui cambiamen-

ti tecnologici più significativi del prossimo futuro: "Noi in FCA stiamo lavorando su tutte le diverse forme di auto elettrica: dagli ibridi leggeri a 48 volt, agli ibridi tradizionali, ai plug-in, ai sistemi totalmente elettrici. Ma a livello globale, due-terzi dell'energia elettrica deriva da fonti fossili. Il carbone, il peggiore in termini di inquinamento, pesa per circa il 4%. Nel corso degli ultimi 20-25 anni, la quota di energia elettrica generata da fonti non rinnovabili è cresciuta quasi del 10%".

La quantità di energia elettrica prodotta a livello globale è più che raddoppiata nel corso degli ultimi 15 anni, spingendo lo sfruttamento dei combustibili fossili a livelli allarmanti. L'elettrico - spesso per ragioni politiche - è presentato come la soluzione che salverà il pianeta, ma la realtà è ben diversa. Già 4 anni fa, una ricerca della Norwegian University sosteneva che le vetture elettriche costituiscono una minaccia ambientale quasi doppia rispetto ai veicoli tradizionali, in termini di riscaldamento globale del pianeta. L'attuale livello di CO2 in atmosfera non è mai stato così alto da 66 milioni di anni. Ci si aspetta che arrivi a circa 1000 parti per milione (ppm) entro il 2100. Un tale livello di concentrazione di CO2 porterebbe alla scomparsa dei ghiacciai e all'aumento del livello del mare di 40 metri.

Forzare l'introduzione dell'elettrico su scala globale, senza prima risolvere il problema di come produrre l'energia da **fonti pulite e rinnovabili**, rappresenta un minaccia all'esistenza stessa del nostro pianeta.





*"Quella dell'elettrico è un'operazione che va fatta senza imposizioni di legge e continuando nel frattempo a sfruttare i benefici delle altre tecnologie disponibili, in modo combinato. E' più utile concentrarsi sui miglioramenti dei motori tradizionali e lavorare alla diffusione di carburanti alternativi, soprattutto il metano, che per la sua origine e qualità è oggi il più virtuoso e più pulito in termini di emissioni".*

### La self-driving car

*"I benefici che possono derivare sono moltissimi: in termini di sicurezza, riduzione del traffico e potenziale azzeramento degli incidenti causati da errore umano, oltre ad un nuovo livello di indipendenza e di qualità della vita per le persone anziane e disabili".* Due gli approcci citati da **Marchionne** alla guida autonoma: il primo, che chiamiamo 'evoluzionista', prevede uno sviluppo progressivo della tecnologia, attraverso vari livelli. L'altro, 'rivoluzionario', consiste nel saltare la progressione e lavorare da subito allo sviluppo di un sistema totalmente autonomo.

*"Noi, in FCA, pensiamo che il giusto approccio sia a metà strada. Per questo, da una parte, lavoriamo sull'evoluzione delle tecnologie; dall'altra, siamo impegnati in un progetto rivoluzionario sulla guida autonoma insieme a Google".*



Da circa un anno, ingegneri di FCA e di Waymo, la società di Google dedicata alle vetture autonome, lavorano insieme per sperimentare le tecnologie a guida autonoma su una flotta di Chrysler Pacifica Hybrid. Nessuno sa esattamente quando appariranno le prime auto che si guidano da sole e quanto velocemente si diffonderanno. McKinsey stima che la quota di veicoli a guida autonoma possa arrivare anche fino al 15% del mercato nel 2030, se verranno risolti i problemi legali e normativi, oltre che il nodo dei costi.

*"Noi crediamo che la guida autonoma sarà una realtà nel giro di un decennio e che i sistemi avanzati di ausilio alla guida svolgeranno un ruolo cruciale nel preparare legislatori, consumatori e aziende per un mondo in cui il controllo dell'auto sarà passato nelle mani dell'auto stessa. L'insieme di queste due*

*forze di innovazione - propulsione elettrica e guida autonoma - provocherà un cambio di paradigma totale, destinato a cambiare il volto dei trasporti. Alcuni marchi, molto forti e altamente specializzati, rimarranno indenni o saranno solo parzialmente toccati da questa rivoluzione. Mi riferisco ad esempio ad Alfa Romeo e Maserati, la cui identità è nell'esperienza stessa di guida. Penso anche a Jeep, che è un'icona dei fuoristrada da sempre associata ai concetti di libertà e avventura. E penso, ovviamente, a Ferrari che vive del suono del motore e di qualcuno alla guida".*

*"I nostri concorrenti - continua **Marchionne** - non sono solo più gli altri costruttori, ma anche aziende esterne al settore che stanno adottando formule del tutto nuove. Si apre una frontiera nuova e la transizione sarà dolorosa per molti. Il più grande errore che possiamo commettere è pensare che la storica capacità di sopravvivere del settore possa essere garanzia per il futuro. Il cambiamento sarà dirompente. Le opzioni per reagire non ci mancano, ma oggi più che mai dobbiamo essere aperti a tutto. Anche a inventarci da capo".*



Per approfondimenti:  
[www.fondazioneergo.it](http://www.fondazioneergo.it)