

**L'analisi.** Firmata l'intesa tra Fca e Mountain View, nella sfida anche Ford e Audi. Il nodo privacy

# Via al risiko mondiale per l'auto senza pilota Marchionne: "Google alleato per innovare"

VALERIO BERRUTI  
PAOLO GRISERI

L'annuncio arriva a tarda sera: «È la prima volta - si legge nel comunicato ufficiale - che Google lavora direttamente con un costruttore automotive per integrare il proprio sistema di guida autonoma». Tutte le indiscrezioni della vigilia vengono confermate. Fca fornirà 100 minivan Pacifica per i prototipi di Mountain view. Il ceo di Google per la self car, John Krafcick, spiega che «lavorare a stretto contatto con Fca ci darà l'opportunità di velocizzare lo sviluppo di una vettura totalmente autonoma». Per Marchionne «la partnership con Google servirà a velocizzare il processo di innovazione dell'industria automotive».

Dunque una nuova pagina è aperta. Al di là dei comunicati ufficiali la scommessa è di quelle che possono segnare una svolta nella vita della società. La sfida, dice Marchionne in una intervista al sito tedesco *Automobilemag.com*, è quella della cooperazione tra i colossi della tecnologia e della connettività e i co-

struttori di auto che oggi distruggono capitale. «Nella fornitura di servizi - spiega l'ad del Lingotto - Google, Apple e Uber sono molto più avanti di noi e sono desiderosi di condividere la loro abilità. Questo potrebbe essere un modello di business che funziona». L'alternativa è la guerra. Ma, dice Marchionne, non avrebbe molto senso: «Google può comperare qualsiasi costruttore di auto con un esborso di cassa per loro insignificante. Apple fa un utile netto di 24 miliardi al trimestre. Dobbiamo sfidarli? E perché?».

La partita è solo all'inizio. La posta in gioco è oggi insignificante ma domani potrebbe essere molto ricca. E tra qualche decennio gli scettici di oggi potrebbero fare una figuraccia. Come la fecero quei costruttori di carrozze a cavalli che non vollero allearsi, a fine Ottocento, con i produttori di motori a scoppio.

Uno studio della Juniper Research prevede che nel 2025 circoleranno già 20 milioni di automobili a guida autonoma, l'1 per cento dei veicoli presenti sul pianeta. Sarà solo l'inizio ed è proprio quella la posta in gioco su cui si incomincia oggi a gioca-

re la partita. I costruttori di auto non possono certo lasciare il futuro nelle mani dei big dell'alta tecnologia come Google, Apple, Samsung e Huawei. L'ultimo studio di Boston Consulting valuta che entro il 2025 il mercato di sensori e microchip per l'auto a guida autonoma produrrà un mercato di 42 miliardi di dollari. Secondo Morgan Stanley l'ingresso di Apple e Google nel mondo dell'auto porterà a ridurre il numero dei costruttori da 35 a 6.

Dunque la partita sarà durissima. Gli accordi, a differenza di quanto può sembrare, sono tutt'altro che semplici. Il nodo sono i segreti industriali delle automobili e i dati dei clienti dei costruttori. Per fare alleanze bisogna dividerli e non tutti sono disponibili. Per questo motivo si sono appena ritirate Bmw e Daimler dall'alleanza con Apple. Al loro posto potrebbe subentrare la canadese Magna. La rottura sarebbe avvenuta perché Apple voleva una vettura strettamente legata al proprio sistema di Cloud, mentre Bmw e Daimler chiedevano la protezione dei dati dei clienti. Per ragioni analoghe si sono raffred-

dati i rapporti tra Google e Gm.

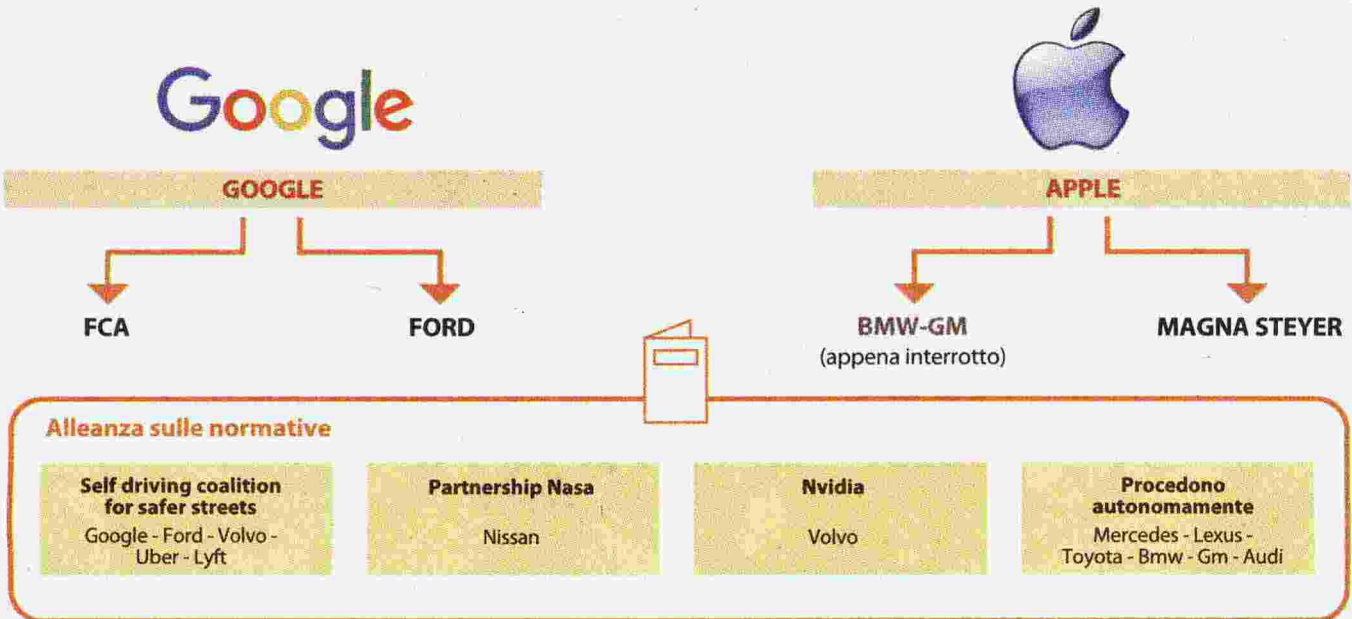
Ma si va avanti. Ford ha attualmente la più grande flotta di auto a guida autonoma. Si tratta di 30 Fusion (le Mondeo europee) che girano nel Michigan dove la casa di Dearborn ha costruito addirittura una città finta come un set, MCity, per restare liberamente i modelli. Anche la Cina punta sulla guida autonoma. Il gigante dell'elettronica LeEco ha infatti appena presentato al Salone di Pechino il prototipo LeSee (Super Electric Ecosystem), che si propone di diventare l'anti-Tesla da far nascere sotto il segno del Dragone.

È chiaro che per tutti lo scopo non è allearsi per risolvere i problemi di oggi ma per non farsi trovare impreparati domani. Per queste ragioni, spiega Marchionne nell'intervista al sito tedesco, quella dell'alleanza è una proposta «win-win». Nel comunicato diffuso ieri sera si legge che «le Chrysler Pacific Hybrid a guida autonoma saranno restate sul circuito privato di Google in California prima di essere utilizzate su strade pubbliche». Il primo passo per l'ingresso in un mercato in futuro decisivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La corsa all'auto che si guida da sola

Nelle self driving car il controllo del volante è affidato a un computer che decide velocità, direzione, quando svoltare e come frenare processando informazioni sia dall'auto stessa (telecamere, sensori) sia attraverso una connessione Internet



### I modelli allo studio



Nissan Leaf autonomous drive



Chrysler Pacifica



Ford Fusion



Audi A7 Piloted Driving



Bmw Serie7 Connected drive



© RIPRODUZIONE RISERVATA

