

economia
italiana

**L'indotto auto
si prepara
all'era
dei computer
al volante**

Paolo Griseri
a pagina 19

205

MILIONI DI AUTO

E' il parco circolante in Usa al 2030 stimato dalla Roland Berger: Tra 14 anni mancheranno all'appello 49 milioni di vetture rispetto ai livelli attuali di 254 milioni di auto. E questa previsione avrà impatto sull'industria

430 MILIONI DI EURO
E' l'export stimato per il 2016 del settore delle macchine per calzature e pelle. Sarebbe un livello record dopo i 422 milioni del 2015

Auto, l'indotto si prepara alla rivoluzione 4.0

UNO STUDIO DI ROLAND BERGER PREVEDE CHE IN 15 ANNI, TRA VETTURE SENZA CONDUCENTE E SVILUPPO DEL CAR SHARING IL PARCO CIRCOLANTE SI RIDURRÀ DI MOLTO. I PRODUTTORI DI COMPONENTI STUDIANO LE CONTROMOSSE E SVILUPPANO NUOVI COMPARTI

Paolo Griseri

Torino

Il 9 febbraio scorso l'Nhtsa, l'ente federale regolatore sulla sicurezza stradale, ha affermato che, in base alle leggi degli Stati Uniti, il computer delle auto senza guidatore «deve essere considerato un vero e proprio conducente». Sembra un banale esercizio di fantascienza giuridica e invece potrebbe essere considerato uno dei primi passi verso la nuova era. Quella che i report chiamano ormai «automotive 4.0».

Sensori, software, strade ipertecnologiche: tutto sarebbe impossibile senza un sistema di norme che aggiornano i vecchi codici e consentono, ad esempio, la guida autonoma riconoscendo lo «status» di conducente ad un computer. Anche se, a ben pensarci, questo non è mai stato un ostacolo insormontabile: nessuno rinuncerebbe a costruire un'astronave perché la casa del bar di Guerre Stellari non stampa gli scontrini fiscali.

Sarà un cambiamento «scioccante», come titola un report di Roland Berger. Che, riferendosi agli Stati Uniti, racconta uno scenario a due facce: una crescita delle ven-

dite legata alla necessità di cambiare mezzi di trasporto per entrare nell'era della mobilità su richiesta e una rapida riduzione del parco circolante. In concreto lo scenario «Automotive 4.0» si riferisce al mercato americano dopo il 2030, dunque tra quindici anni, «quando l'incontro tra il massimo della condivisione dei veicoli con il massimo dell'automazione genererà uno scenario completamente nuovo». Con un mercato in crescita annua di 760 mila auto sia per la necessità di sostituire i veicoli tradizionali sia perché l'auto condivisa e anche l'auto automatica che si guida da sola avranno una vita più breve, proprio perché verranno utilizzate di più rispetto ad oggi. Scenderà però il numero di auto che circolano. Negli Usa passerà da 254 milioni a 205 con una contrazione di 49 milioni. Diminuiranno soprattutto le auto di massa mentre le vetture premium di alta gamma aumenteranno addirittura di numero. Ogni auto di nuova generazione, connessa e in grado di muoversi da sé, sostituirà in media 8 proprietari di auto tradizionali.

Scenari da analisti. Che però cominciano ad essere osservati con interesse anche da chi oggi le auto le costruisce. Aurelio Nervo, presidente di Anfia e numero uno di Skf Italia, osserva che «da molti anni, quasi senza che ce ne accorgiamo, i sistemi di guida assistita ci sono diventati familiari». Nervo fa degli esempi: «L'abs è un sistema per correggere la frenata, ci sono le auto che si parcheggiano da sole, abbiamo modelli che già oggi avviano quando si esce di carreggiata. Sono

primi segnali ma sono importanti perché queste tecnologie possono rappresentare un punto di partenza per altre più sofisticate. Ad esempio i sensori che misurano la frenata per attivare l'abs potranno essere utilizzati anche per la guida senza autista». L'Anfia, che riunisce le aziende italiane dell'automotive segue da tempo la filiere di aziende che lavorano all'auto automatica. «Abbiamo nel Paese fornitori molto importanti per questi sistemi. Siamo all'avanguardia, ad esempio, nelle scatole nere che servono a comunicare alle assicurazioni gli spostamenti e i comportamenti degli automobilisti», spiega Nervo. Secondo il presidente dell'Anfia, «un passo avanti si farebbe se anche in Italia, come già accade in Germania, ci fossero tratti autostradali e aree urbane in cui è consentita la guida senza intervento del guidatore. Questo servirebbe ad aumentare le possibilità di ricerca e sviluppo».

Ma il settore si sta muovendo. Magneti Marelli ha messo a punto un quadro strumenti pronto per l'integrazione con l'Adas, l'Advanced Driver Assistance Systems, lo standard adottato proprio dall'americana Nhtsa. L'abruzzese Infomobility, azienda che si occupa di sistemi di fleet management e scatole nere, sta lavorando alla definizione di sistemi di visione artificiale e riconoscimento automatico della segnaletica verticale.

E ci sono anche realtà che sono già nel mirino di grandi gruppi esteri, come Vislab: spin off nato dall'Università di Parma, attiva

da anni nel settore dell'Automated driving (in particolare sistemi di visione a bordo veicolo) che è stata acquistata di recente dalla società americana Ambarella. Ma siamo appena all'inizio.

Un problema particolare che si dovrà risolvere nei prossimi anni è quello della fase di transizione. La convivenza tra auto tradizionali e auto di nuova generazione, interconnesse e automatiche, non sarà semplice. Questione che ha anche importanti implicazioni sul piano assicurativo. Se l'incidente è causato dal circuito di un computer, chi pagherà i danni? Questioni che daranno certamente da vivere a stuoli di avvocati.

Ma si tratta di problemi secondari rispetto alla dinamica prevista dal report di Berger: «L'introduzione dei nuovi sistemi di guida - si legge - è destinata ad abbattere i costi assicurativi». E' molto più probabile, infatti, che sbagli un uomo di quanto possa fare un computer. Più in generale si ridurranno i costi di gestione dell'automobile. Pagheremo molto meno di parcheggio semplicemente perché le auto staranno meno ferme e con il car sharing scenderà di molto il contributo ai costi fissi. Il cambiamento arriverà prima nelle grandi aree urbane e successivamente si estenderà alle zone rurali. Ma resisteranno comunque gli affezionati all'auto tradizionale di proprietà. Una passione che costerà sempre più cara rispetto all'auto di massa condivisa e automatica. Eppure, per quanto alti siano i prezzi, quella dell'auto premium è una fetta di mercato destinata a crescere. Insomma la vecchia auto, dove il design continuerà ad avere la sua importanza, non morirà tanto facilmente.

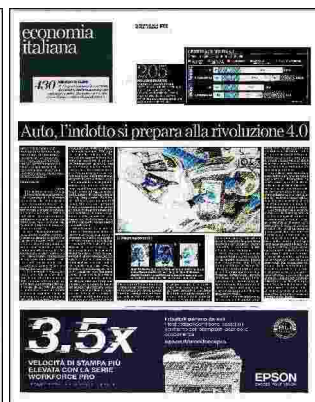
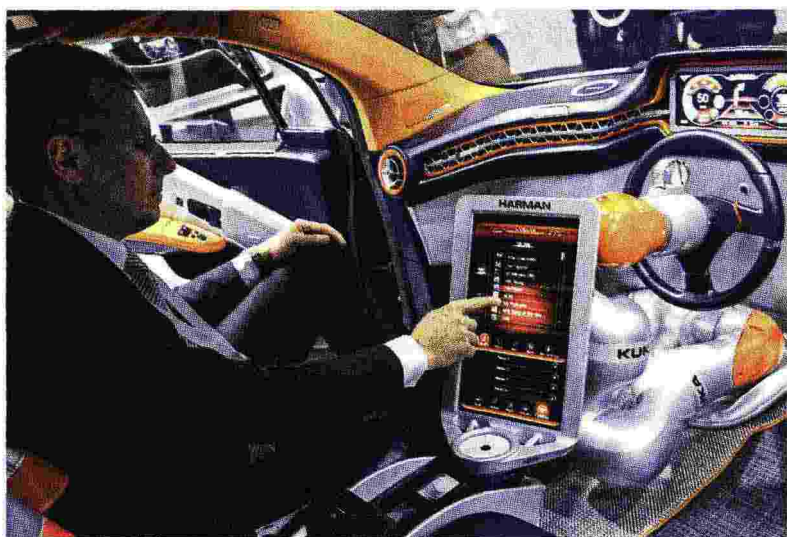
[[I PROTAGONISTI]]



Aurelio Nervo (1) presidente di **Anfia** e numero uno di Skf Italia. **Pietro Gorlier** (2) ad di Magneti Marelli. **Bianca Maria Farina** (3) presidente Ania: il settore assicurativo è coinvolto nello sviluppo delle auto senza conducente

L'INDOTTO AUTO NELL'ERA 4.0

Stime sul mercato Usa, dati in miliardi di dollari



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.