

NEL SEGNO DELL'INNOVAZIONE

UN SEGNALE POSITIVO PER L'EUROPA

MARIO DEAGLIO

Era un chiodo fisso di Sergio Marchionne quello della necessità di portare la Fiat oltre il limite dei sei milioni di auto prodotte all'anno. Superare questo limite, sosteneva l'amministratore delegato di FCA (che ora ne vende circa 4,5 milioni), significa realizzare enormi economie

di scala non solo per quanto riguarda la produzione ma anche, e forse soprattutto, per la progettazione, la sperimentazione di nuove tecnologie. In altre parole, per Marchionne – così come i suoi successori che cercarono un accordo con Renault, incontrando difficoltà insormontabili – raggiungere la sospirata soglia dei sei milioni di veicoli all'anno si-

gnificava avere un futuro. E provò con grande determinazione, purtroppo senza riuscirci, a trovare il partner adatto. FCA-Peugeot, si collocherà a circa 8 milioni di autoveicoli prodotti all'anno e ha tutte le premesse per avere un futuro, insieme ad altri 4-5 produttori mondiali.

CONTINUA A PAGINA 3

NEL SEGNO DELL'INNOVAZIONE

UN SEGNALE POSITIVO PER L'EUROPA

MARIO DEAGLIO

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Dopo la scomparsa di Marchionne, va dato atto ai vertici Fca di non essersi rassegnati dopo il fallimento dell'intesa con Renault. Di aver compreso che il mondo stava cambiando a un ritmo ancora più rapido di quello previsto da Marchionne. L'integrazione delle nuove tecnologie nel «prodotto auto» procede a una velocità imprevista. Le auto di oggi (e ancor più quelle di un futuro molto prossimo) devono essere non solo economiche ma anche ecologiche, data la sempre più evidente insostenibilità dell'inquinamento atmosferico nelle grandi concentrazioni urbane, non solo scattanti ma anche pazienti nel traffico, dotate di dispositivi che consentano di segnalare le code, capaci di adattarsi a condizioni stradali diversissime, in grado di suggerire il parcheggio al guidatore e di segnalargli l'autoveloce.

Le innovazioni tecniche

non sono sufficienti: devono essere accompagnate da innovazioni finanziarie, che consentano di «spalmare» il prezzo dell'acquisto, rilevante per una famiglia media, su un periodo più lungo del passato e di tener conto delle esigenze di una società che cambia, per la quale la condivisione dei veicoli – il car sharing – può diventare più importante della proprietà dei veicoli stessi.

Tutto ciò sta attirando l'attenzione dei grandi dell'informatica. Senza arrivare all'automobile che si autoguida, ancora molto lontana, sono stati introdotti numerosi automatismi, di natura tipicamente informatica, che permettono al veicolo di controllare direttamente numerosi dei suoi sottosistemi, calibrandone il funzionamento alla situazione in cui il veicolo stesso si viene a trovare. E di «dialogare» con la strada, ricevendo informazioni preziose per la sicurezza e il rispetto dei tempi.

O i produttori di autoveicoli si muovono, oppure si muoveranno altri; o imprese come la futura Fca-Peugeot sapranno integrare i meccanismi elettronici nel prodotto auto, oppure i produttori di questi meccanismi prenderanno l'iniziativa del cambiamento e integreranno le auto nella logica generale dell'elettronica. Per questo l'iniziativa dei due produttori europei deve essere realizzata subito: il tempo è scarso nella politica delle innovazioni.

Negli anni della Grande Recessione, Marchionne cercò partner europei, in particolare la Opel, ma fu bloccato a livello di Commissione Ue dal commissario tedesco Verheugen. Le trattative per l'ingresso nell'americana Chrysler si conclusero in sole 8 settimane nella primavera 2009. Ora Fca torna in Europa, supera le incertezze a livello governativo. È di buon auspicio per un'Europa costretta a un ruolo mondiale di secondo piano. —