

L'utopista che macina denaro

ALESSANDRO LONGO

Tesla non si fermerà finché non ci saranno solo auto elettriche sulle strade». «Se l'umanità non sbarcherà su Marte durante la mia vita, sarò molto deluso». «Risolveremo cecità, paralisi. Daremo all'umanità super poteri cognitivi». E poi l'ultima, dei giorni scorsi, annunciando le sue prime auto che guidano da sole: «Potrete addormentarvi e poi svegliarvi all'arrivo». Sì, è vero, «tendo a essere ottimista», ha aggiunto **Elon Musk**. Chiamalo ottimista. Rivoluzione dello spazio, del cervello, delle auto. Musk si candida a salvatore universale dell'umanità, annunciando obiettivi che sembrano utopistici. Tali sono definiti, da analisti ed esperti in diversi campi. E tali si mostrano, per anni, le sue promesse. Finché, però, prova e riprova, non arriva la svolta. Ancora

Spazio, cervello, automobili. Con le sue aziende, Musk mira a salvare l'umanità. Attrahendo grandi finanziatori su imprese che all'inizio appaiono improbabili. Ma che poi funzionano

lontana dall'obiettivo dichiarato, ma già in grado di cambiare per sempre il mondo. Tesla ha messo le fondamenta per un decollo mondiale dell'elettrico, a favore di una mobilità più sostenibile. I razzi di SpaceX, altra azienda di Musk, hanno creato il mercato dei viaggi spaziali commerciali. Un ragazzo, **Noland Arbaugh**, non ha ripreso a camminare, ma il suo impianto cerebrale dell'azienda Neuralink (sempre Musk) gli ha dato un'autonomia che prima sognava, con il controllo di dispositivi tramite il pensiero.

Sono i due volti di Musk che spiegano la sua straordinaria capacità di attirare grandi finanziatori su imprese improbabili. Da una parte, l'eccesso: spara obiettivi che sembrano irraggiungibili. Dall'altra, ciò che Musk tocca prima o poi cambia per sempre. E lui, in

tutto questo, riesce anche a fare tanti soldi.

Tesla e SpaceX fanno profitti e hanno capitalizzazioni *monstre* da 700 e 200 miliardi di dollari. «Il mercato finanziario valuta le aziende di Musk molto di più rispetto ad altre aziende analoghe, che pure fanno molti più profitti. Anche questo è indice di una grande fiducia sui futuri successi di queste aziende e dello stesso Musk», spiega **Umberto Bertelè**, professore emerito al Politecnico di Milano. Certo: la fiducia potrebbe finire, l'utopia infrangersi di fronte alla realtà. Il rischio è ora vivo più che mai, «per gli attuali problemi dell'industria dell'elettrico e di Tesla in particolare», ricorda Bertelè.

Le vendite dell'elettrico sono calate negli Usa e in Europa per l'incertezza dei consumatori nei confronti di questa tecnologia e per il taglio agli incentivi *green*. Peraltro Tesla subisce una forte concorrenza dalle macchine cinesi (*in primis* dal colosso Byd)



più economiche, ma anche dai nomi storici dell'auto, Ford, Bmw. La quota di mercato di Tesla nell'elettrico negli Usa per anni è stata vicino al 70-80 per cento, ma nel 2024 è scesa per la prima volta sotto il 50 per cento. Tesla vende meno e a prezzi più bassi; i profitti ci sono ancora (1,5 miliardi di dollari nel secondo trimestre), ma si riducono «e sono anche di alcune volte inferiori rispetto a quelli di molte grandi case automobilistiche», nota Bertelè. Quest'anno Tesla ha licenziato oltre il 10 per cento del personale.

Musk, però, crede che il futuro sarà non solo elettrico, ma anche a guida autonoma. E così vuole rilanciare Tesla, superando la concorrenza con l'innovazione. «Verrà un giorno in cui sarà illegale guidare di persona un veicolo di morte che pesa qualche tonnellata», ha detto. Eppure, già nel 2019 prometteva che «tra un anno» le sue auto si sarebbero guidate da sole. L'ultimo annuncio ora parla

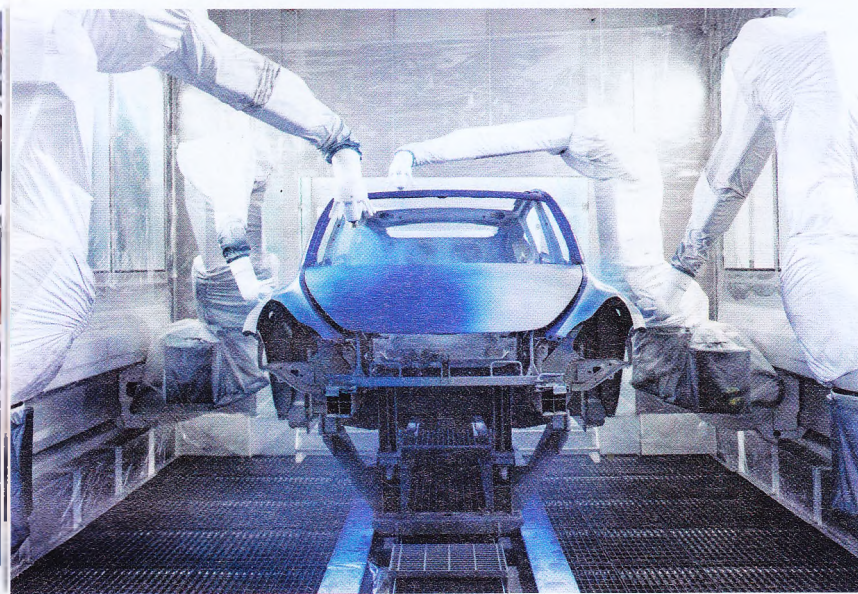
del 2026 per i suoi «robotaxi».

Le istituzioni americane intanto indagano l'azienda su più fronti. Le Tesla hanno una guida autonoma limitata, ma i proprietari, sedotti dal *marketing* strabondante del miliardario, vi si affidano più di quanto dovrebbero. Risultano centinaia di incidenti, alcuni anche fatali, per eccesso di fiducia nelle capacità delle Tesla di guidare da sole in certi contesti. Ci sono azioni legali anche per la promessa, sempre rinviata, di rendere del tutto autonome le attuali Tesla già vendute (tramite un semplice aggiornamento del *software*).

E gli esperti sono scettici che l'obiettivo 2026 sia raggiungibile. Non c'è ancora la tecnologia in grado di interpretare in autonomia il caos del traffico cittadino. Per di più in veicoli venduti a costi ragionevoli: «Meno di 30 mila dollari». I concorrenti (come Waymo, di Alphabet, l'azienda di Google) ►

ROBOTAXI

La Cybercab Tesla o "robotaxi"



MOBILITÀ FUTURA

La gigafactory di Tesla ad Austin, in Texas

► sono riusciti per ora a offrire auto che si guidano da sole soltanto in poche città nel mondo e soltanto in forma di taxi, sempre collegati a distanza con un operatore umano che controlla l'auto in caso d'intoppi. Per giunta usano tecnologie più costose (basate su laser che creano mappe 3D dei dintorni) rispetto a quelle dei «robotaxi» Tesla, che dovrebbero essere in grado di orientarsi solo con fotocamere arricchite dall'intelligenza artificiale.

Tesla ha gettato le basi per il decollo dell'elettrico. SpaceX ha creato il mercato dei viaggi spaziali commerciali e Neuralink per ora offre il controllo di dispositivi tramite il pensiero

Altra promessa à la Musk. Profetizza persino che i proprietari dei «robotaxi» potranno guadagnare soldi quando non li useranno. Appunto, in quelle ore li farebbero usare da altre persone a mo' di taxi. Per Musk è assurdo che ci siano tante auto inutilizzate, ferme nei parcheggi. Chissà, magari Musk risolverà così il problema arcano di trovare un taxi in centro a Roma. Se non sarà come portare l'umanità su Marte, poco ci manca.

Utopia analoga sono i robot umanoidi in grado, da soli, di «fare qualsiasi cosa» per noi, anche pulire casa e fare i *baby-sitter*. È il robot Optimus, di cui ha mostrato un prototipo all'evento dei giorni scorsi, e costerà 20-30 mila dollari. «Sconfiggerà la povertà», ha aggiunto il solito Musk; quando si penserebbe piuttosto il contrario, se il ro-

bot sostituirà i lavoratori manuali. Sarà: tutti gli esperti concordano sul fatto che, per le auto come per i robot, è al momento impossibile orientarsi nell'enorme variabilità del contesto umano.

Ma, di nuovo, Musk non si limita a sparare altissimo con le parole. Lo fa anche con i razzi e «quelli di SpaceX sono straordinari; i primi a essere riutilizzabili dopo ogni lancio, abbattendo i costi», dice **Pietro Santoriello**, consulente esperto di *space economy* presso P4i. SpaceX fa razzi per conto terzi, tra cui la Nasa, e mira a creare basi spaziali: raggiungere Marte per una nuova colonizzazione umana. La scorsa settimana un test riuscito sulla capacità di riutilizzo del razzo avvicina l'obiettivo. Lancia inoltre satelliti con cui porta Internet ovunque nel mondo – anche in Italia – offrendo peraltro un aiuto prezioso alle truppe ucraine nella guerra. Per molti esperti, Musk è stato un raro caso di imprenditore in grado, da solo, di influenzare le sorti di un conflitto. E sempre con grossi vantaggi personali. SpaceX, tra razzi e satelliti, quest'anno fa un miliardo di dollari in profitti, secondo una stima Morgan Stanley (i dati finanziari dell'azienda sono privati), che potrebbero diventare 36 nel 2035.

Musk va anche alla conquista del cervello umano. Il chip Neuralink promette tante cose – troppe rispetto a quelle possibili con le attuali tecnologie – come curare danni al midollo osseo o alla vista o persino espandere le nostre capacità cognitive. Un sogno antico che immagina esseri umani *cyborg* potenziati dai chip. Per ora il chip è in alcuni progetti sperimentali e sta aiutando tetraplegici a controllare un *mouse* tramite il pensiero. Sembra poco, ma fa un'enorme differenza: significa poter leggere libri, chattare e giocare ai videogiochi in autonomia. «Presto con il chip potrò controllare anche un telefono e molte altre cose. E guidare una Tesla», ha detto Arbaugh in un'intervista a L'Espresso a luglio. Si chiuderebbe a quel punto il cerchio sui sogni estremi di Musk. Ma chissà quanti di loro, e fino a che punto, si realizzeranno. **'E**