

Incidenti e costi elevati: General Motors si ritira dalla corsa ai robotaxi

General Motors, multinazionale dell'automotive nota per brand quali Chevrolet e Cadillac, ha deciso di porre fine al suo progetto di **robotaxi, Cruise**. Questo programma, avviato con l'obiettivo di rivoluzionare la mobilità urbana attraverso veicoli completamente autonomi, è stato chiuso dopo quasi un decennio di sviluppo e oltre **10 miliardi di dollari investiti**. Secondo la CEO Mary Barra, "il considerevole tempo e le risorse che sarebbero necessarie per scalare il business, insieme a un mercato dei robotaxi sempre più competitivo" rappresenterebbero un ostacolo proibitivo.

Questa mossa rappresenta una battuta d'arresto per l'idea che i robotaxi possano dominare le strade urbane nel breve termine. In sostanza, il gigante dell'automobilismo si è trovato a sostenere esplicitamente che la sua flotta sia **troppo costosa da sviluppare e mantenere**, tutt'altro che sostenibile. In tal senso, [Fortune](#) stima che la ritirata permetterà a GM di **risparmiare un miliardo di dollari** all'anno, questo a monte di un progetto iniziale che confidava di ottenere entro la fine del decennio un ricavo da [50 miliardi di dollari](#).

Il decesso di Cruise arriva a distanza di poco più di un anno da un **incidente** che aveva già messo in discussione la sua affidabilità e il suo approccio alla sicurezza. Il 2 ottobre 2023, uno dei robotaxi della società aveva travolto e trascinato per diversi metri un pedone precedentemente sbalzato a terra da un'altra vettura. Nonostante l'incidente non fosse stato fatale, aveva immediatamente acceso i riflettori sull'intero settore, dando vita a un'indagine che Cruise ha cercato di inquinare [fornendo dati alterati](#), ma che si è comunque [tradotta in multe, licenziamenti](#) e, soprattutto, nel **ritiro dei permessi commerciali** che consentivano all'azienda di testare i veicoli sulle strade californiane.

Dave Richardson, Vice Presidente Senior dell'Ingegneria dei Software e dei Servizi di General Motors, ha però promesso che le tecnologie sviluppate da Cruise non andranno perse. Delineando un futuro pragmatico, il dirigente ha evidenziato come ci sia l'intenzione di capitalizzare le conoscenze acquisite, integrandole in sistemi di assistenza alla guida destinati agli automobilisti privati, ovvero il **Super Cruise**. Questa strategia, che Richardson descrive come un approccio "incrementale" all'adozione delle capacità autonome, riflette un marcato cambiamento di rotta: non più la rincorsa a una piena autonomia commerciale nel breve termine, ma un percorso cauto e graduale che possa garantire accettazione da parte del Mercato.

Analizzare la decisione di General Motors di abbandonare il settore dei robotaxi come una mera sconfitta tecnica sarebbe però una semplificazione inopportuna. La tecnologia della guida autonoma sta avanzando più lentamente del previsto, non ci sono ancora dati economici convincenti che ne attestino la sostenibilità finanziaria e le aziende che stanno effettivamente testando veicoli autonomi in contesti reali sono ancora pochissime. Tuttavia,

Incidenti e costi elevati: General Motors si ritira dalla corsa ai robotaxi

Waymo, la divisione robotaxi di Alphabet, dimostra come la guida completamente autonoma sia tecnicamente possibile, anche se non priva di [sfide e insidie operative](#).

La fine di Cruise, quindi, va letta in un contesto più ampio. Il settore automobilistico sta attraversando una fase caratterizzata da crisi economiche e un ripensamento dei modelli di crescita. General Motors, come molte altre case omologhe, sta rivedendo le sue priorità strategiche, **ridimensionando i progetti espansionistici** per affrontare un Mercato sempre più incerto e vulnerabile.

[di Walter Ferri]