

L'AUTO A GUIDA AUTONOMA SHANGHAI-TORINO

La megalopoli punta alla mobilità smart, il progetto dei mini mezzi sarà supportato dalla piemontese **Icona** con la startup Pix Moving

di **ANDREA RINALDI**



«**S**e vuole capire perché sono qua da diciassette anni, questa è già una risposta». Perché succede tutto qua, dove qua è la Cina, Shanghai per la precisione. È in questa megacity infatti che Enea Colombo, general manager di **Icona** — società globale di stile, operativa a Torino, Shanghai, Los Angeles e, dal 2021, Tokyo e Dubai — sta seguendo un nuovo progetto di auto a guida autonoma, più avanti di quelli che siamo abituati a leggere nel mondo occidentale.

Entro fine anno l'amministrazione cittadina punta a vedere il centro cittadino configurato per la mobilità intelligente, un'ambizione che va di pari passo con le venti iniziative lanciate in tutta la metropoli per renderla ancora più smart. Una di queste è il «Full-chain Smart Driving Innovation Pilot Zone in Fengxian District» e **Icona** vi partecipa attraverso l'accordo siglato con l'azienda di sensoristica Sicy (Shanghai Intelligent Connected Vehicles) per testare su strada e in parcheggi sotterranei mezzi «driverless» in una speciale area: dieci chilometri quadrati in questo distretto a Sud della città dove alcune aziende stanno già collaudando i loro veicoli tra palazzi e semafori, come già accade con il bus «Apollo» di Baidu, il Google cinese. «Un mio compagno di master era diventato direttore di Sicy e ci eravamo rivolti a loro perché pensavamo di presentarci assieme all'Auto Show di Shanghai, noi avevamo già progetti sulla guida autonoma — racconta Colombo —. Poi venne fuori l'idea del governo di provare mezzi intelligenti in strade, parcheggi e ambienti sotterranei e così ci siamo candidati assieme».

Icona progetterà i veicoli e dirigerà la realizzazione dei prototipi, con partner che si occupano di costruzione. Nulla di nuovo: la società torinese si è già fatta conoscere per la Vulcano Titanium, la prima auto al mondo realizzata interamente in titanio, nel 2015, e per la Nucleus, del 2018, la prima vettura concepita per essere totalmente autonoma, che ha ottenuto i premi più prestigiosi del settore, come il Muse Award 2019 negli Usa. A Shanghai si partirà da

veicoli di piccole dimensioni, destinati sia al trasporto merci che al trasporto delle persone. **Icona** ha già sviluppato mezzi intelligenti destinati alla movimentazione delle merci già impiegati dai colossi dell'e-commerce e del delivery Jd.com e Meituan. Per quest'ultimo ha presentato nel 2019 «Space-pod», un robot ideato per la consegna take-away autonoma all'interno degli edifici.

Le vetture Icona-Sicy saranno realizzate in collaborazione con Pix Moving, startup tecnologica specializzata nella costruzione di veicoli a guida autonoma. «Stiamo studiando la macchina del futuro, ovviamente dovremo seguire le regolamentazioni dell'amministrazione cittadina, che permetterà l'utilizzo di queste auto ma con spostamenti a bassa velocità, su corsie dedicate e per una limitata distanza», spiega

Colombo. Per gli abitanti della Parigi d'Oriente non ci sarà di che stupirsi. Il distretto di Fengxian, a Sud della metropoli asiatica, è già abituato al futuribile, infatti ospita a Est, quasi sul mare, la Gigafactory 3 dove Tesla assembla la Model 3 e la Model Y.

«Le nostre auto si potranno prenotare tramite app, una volta a bordo verrò accompagnato all'ingresso di uno dei tanti centri commerciali del distretto e quando scenderò, i mezzi

andranno a parcheggiarsi, una volta posteggiati si ricaricheranno grazie a un sistema wireless —. Finito lo shopping, con un tocco sempre sull'app richiamo l'auto». Velocità media: al di sotto dei 30 chilometri orari. Secondo il manager entro fine anno **Icona** e Sicy potranno già mostrare i primi prototipi funzionanti.

«Shanghai e in particolare i vari distretti si stanno attrezzando per affrontare questa sfida del futuro. Noi abbiamo il know-how per poter aiutare il governo locale a raggiungere questi obiettivi entro il 2025».

Il bus Apollo di Baidu, per esempio, è già calibrato per percorrere un percorso impostato e scansiona il passeggero che se ne serve per verificare se è lo stesso utente che ne ha richiesto il servizio tramite app. «Noi non siamo ancora vicini al livello 5 (il massimo di autonomia, ndr), per quel traguardo ci vorranno almeno cinque anni, si parla addirittura del 2030, anche se la sperimentazione qui viaggia veloce». Per dire, nella provincia di Zhejiang si stanno costruendo cento chilometri di «super highway» tra due città in cui si muoveranno solo mezzi che non hanno bisogno di autista mentre Huawei ha sviluppato il suo sito per collaudare bus a guida autonoma all'interno della città di Wuxi (provincia di Jiangsu): 4 chilometri di strada dotata di telecamere e sensori che dialogano con le navette aiutandole a fermarsi alle pensiline e a evitare ostacoli.

Icona è l'italiana che ha scelto di cavalcare questa rivoluzione. Fondata nel 2010 da Tiziano Gaudio, 82 anni, l'ufficio stile oggi conta 100 dipendenti sparsi per il mondo, età media 30 anni. «Potrei starmene in Italia, ma così non potrei fare tutto quello che stiamo realizzando oggi — riflette Colombo —. Test, tecnologie, sensori... è tutto qua e se non sei aggiornato su quello che esce, dopo una settimana resti indietro, mentre in Europa possono passare mesi senza che nessuno si accorga di nulla. In Italia si guarda alla Cina come un nemico — continua —, ma se ci si alleasse si viaggerebbe con qualche chilometro in più di velocità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

