

Mmf Parla Gaudio (Icona Design): da Torino alla Cina per i big del web e le città del futuro

L'Italia nel cuore delle smart city

Robot, auto a guida autonoma e telai mobili anche per un bar

DI ANDREA SECCHI

«A Shanghai, come in altre località cinesi, è nata un'area specifica per lo sviluppo e il collaudo di veicoli a guida autonoma destinati alle persone ma anche alle merci. Gli sviluppatori possono utilizzare quell'area per i test e noi siamo stati invitati a partecipare. Ci conoscono perché nel 2018 abbiamo esposto al Ces di Las Vegas, un robot a guida autonoma sviluppato per Meituan, il colosso del delivery in Cina. L'abbiamo esposto anche a Pechino nel 2018 e a Shanghai nel 2019, insieme con un altro veicolo, un furgone a guida autonoma che abbiamo fatto per Jd.com, di fatto l'Amazon cinese. Lo scorso novembre, poi, sempre a Shanghai c'è stato il China International Import Expo, il CIEE, e lì abbiamo presentato una piattaforma a guida autonoma. Purtroppo io non ho potuto partecipare a causa del Covid, dal momento che non ci danno i visti».

A rammaricarsi della mancata partecipazione al Cie è Teresio Gigi Gaudio, fondatore di Icona Design Group, la società italiana di design nata nel 2010, assieme a Tecnodad Progetti e Cecomp (prototipazione) e che ha sedi a Torino, Shanghai, Los Angeles, Tokyo e Dubai. Gaudio dopo Pasqua farà il vaccino anti-Covid, perché è nel pieno degli avventi diritto della prima fase: 83 anni. Inizi in Arthur Andersen dopo la laurea in economia alla Bocconi, l'imprenditore e manager è passato in varie società tra le quali Marelli, Fiat, Italstrade, e ancora ceo di Coeclerici, Waste Management Italia, Aprilia, Fiamm. Nel 2008 arriva il momento della pensione, a 70 anni: «vado a giocare a golf», aveva pensato. Dopo tre mesi si era ritrovato isterico, scalpitante, e benvenuto è arrivato l'invito a fare il ceo di Stile Bertone, dove si è innamorato del design e ha cominciato la sua nuova vita. Dire che però a 83 anni la sua visione dipen-



Fuselage di Icona Design all'inaugurazione della Smart Driving Pilote Zone di Shanghai



Da sinistra, il robot realizzato per Meituan e il furgone a guida autonoma per le consegne di Jd.com

da dall'esperienza non rende giustizia, perché Gaudio, uno dei protagonisti del 5° Milano Marketing Festival, sa esattamente dove cogliere le opportunità guardando al futuro, non al passato.

«Siamo nati come società di design auto e gli sviluppi sono stati talmente forti e rapidi che a un certo punto ci siamo trovati ad avere molti ordini e la difficoltà di trovare designer», racconta il presidente e ceo di Icona. «Abbiamo pensato all'internazionalizzazione e aperto in California, cogliendo due piccioni con una fava: era una fucina di designer e un indiscusso hub di innovazione. Così abbiamo cominciato a pensare, prevedere il futuro. Era il momento del boom dei new comers dell'auto elettrica, in Cina e non solo. Per ottenere i fondi da investire dovevano avere un modello da presentare e noi eravamo i primi interlocutori. Però ho capito subito che sarebbe stata una bolla: non c'era spazio per tutti e infatti in Cina c'è stata in seguito una

moria appena il governo ha tolto i sussidi e la stessa cosa altrove. Così abbiamo pensato di diversificare: dal consumer product design all'industrial design due anni fa. Il nostro pensiero adesso va alle smart cities e alla smart mobility».

Gaudio spiega che in Cina ci sono più di 500 municipalità che hanno iniziato il percorso che la società sta intercettando, ma il tema diventerà sempre più di attualità anche in Europa, grazie agli investimenti previsti dai fondi del Next Generation Eu e a causa delle esigenze che si dovranno soddisfare. Le vendite online in continua crescita accelerate con il Covid sono uno degli elementi di cambiamento nelle città da considerare. «Uno studio McKinsey pre-coronavirus prevedeva un incremento dei veicoli destinati alla consegna de-

gli ordini online di oltre il 30%. Ma questo è altrettanto chiaro già guardando i furgoni per le consegne che girano nelle nostre città. Ci sarà un impatto enorme sul traffico, sull'inquinamento, sui tempi del tragitto casa-lavoro. Questa è una delle cause che porta alla necessità di una città intelligente. Intelligenza artificiale e connettività saranno i driver, ci sarà modo di gestire il traffico, con le consegne last mile ottimizzate magari la notte, con hub cittadini. Bisogna pensare in modo intelligente a come affrontare anche questo problema».

I progetti citati in apertura di questo articolo rappresentano tasselli della nuova organizzazione delle città. Il veicolo realizzato da Icona per Jd.com è un furgoncino a guida autonoma per le consegne. Dal momento che anche in Cina manca la normativa per l'utilizzo nelle strade pubbliche, al momento è usato all'interno del quartier generale della società. Stesso discorso per Space-pod, il robot progettato per la consegna take-away di Meituan. La piattaforma a guida autonoma presentata alla fiera di Shanghai a novembre, invece, è simile al telaio di un'auto, stampabile in 3d in alluminio a dimensioni variabili, che può diventare un golf cart, un bar viaggiante o qualsiasi altro mezzo a seconda

della carrozzeria che vi si monta. In esposizione a novembre anche la Fuselage, veicolo progettato 10 anni fa per essere totalmente elettrico quando ancora questo concetto era sulla bocca di pochi. Nella Smart Driving Pilote Zone aperta invece a gennaio, sempre a Shanghai, Icona realizzerà prototipi in collaborazione con Pix Moving, start up specializzata nella costruzione di veicoli a guida autonoma, oltre a partecipare alla realizzazione dell'infrastruttura di questa mini città intelligente. «Per realizzare progetti del genere servono competenze complementari, noi possiamo dire la nostra su estetica, su applicazioni d'uso della tecnologia, sulla mobilità intelligente, poi con i partner facciamo il resto».

Il rammarico di Gaudio è che l'Italia abbia nel tempo perso le sue eccellenze. «La moda sta svendendo tutto, nell'auto vedremo cosa accade con il passaggio da Fca a Stellantis. E il design? Noi abbiamo fatto la storia del design con Bertone, Pininfarina, Italdesign. Molti di questi sono già passati a miglior vita, ma se pensiamo a Pininfarina ormai è di capitale indiano, Italdesign di Volkswagen, l'unica azienda di design internazionale che abbia capitale italiano ormai è Icona. O si riesce a creare campioni nazionali attraverso l'unione di diverse competenze o siamo destinati a lasciare tutto all'estero. Vorrei ricordare quanto accaduto in Giappone nel dopoguerra: era raso al suolo, nell'arco due decenni ha espresso Toyota, Yamaha, Honda, senza parlare Kawasaki e Suzuki. Poi Sony e altri. C'era un ministero, il Miti (commercio internazionale e industria, ndr) che è stato in grado di puntare su settori che pensava di poter sviluppare. E la Corea? Uguale, rasa al suolo. Oggi hanno il colosso dell'auto Hyundai, Samsung e così via. Il progetto Made in China 2025 è un piano per far diventare il paese leader in 10 settori. Lo stanno facendo perché hanno chiare indicazioni. Il problema dell'Italia è il solito: la politica industriale che non esiste. Ora però c'è la grande opportunità dei fondi europei, speriamo che non vada sprecata».

— © Riproduzione riservata —



Teresio Gigi Gaudio