

POMILIO BLUMM, SUCCESSO PUBBLICO

NAGEL, QUEL FIL ROUGE IN MEOBANCA

ECONOMIA
CIRCOLARE
COME VIVERE
DUE VOLTE

GLI SPONSOR CHE VANNO A CAVALLO

LA NUOVA ERA DELLA COMUNICAZIONE

Italia 4,90 euro - Anno 6 - N° 46 - agosto, 2021 - Periodico edito mensilmente - Prima Pubblicazione: 30/7/2021
Mensile - Poste Italiane Spa - Spedizione in abbonamento postale D. L. 355/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 LO/MI

AGOSTO, 2021

Forbes

COVER STORY

LUSSI DI MARE

I CAPITANI DELLA NAUTICA
D'ECCELLENZA

GIOVANNI COSTANTINO
FONDATORE E CEO DI THE ITALIAN SEA GROUP

Esclusivo/Turismo

Parla il fondatore di Airbnb
"Niente sarà più come prima"





59



50



97 Speciale economia circolare

La sostenibilità passa attraverso il riutilizzo e il riciclo dei materiali, primo tra tutti la plastica. Forbes racconta come il business può sposare la tutela dell'ambiente

THE INVESTIGATION

50 | Viaggio al termine della crisi
Matteo Novarini

BRANDVOICE con Fortinet

56 | Quando in gioco c'è la sicurezza dei dati

CONTRARIAN

59 | L'Eldorado online per le imprese
Marcello Astorri

62 | Il creativo della semplicità complessa
Alessandro Rossi

66 | Il rischio è di famiglia
Giovanni Iozzia

68 | Business spaziale
Patrizia Caraveo

70 | Il volto umano dell'economia
Enzo Argente

72 | Come corre lo sponsor
Marco Trentini

74 | A volte ritornano
Vittorio Gaudio

GOOD STORIES

76 | Così ti trasformo la Pa
Paolo Ghezzi

78 | L'avvocato della concordia
Marcello Astorri

80 | Occhio alla tecnica
Andrea Sermonti

UNDER 30

82 | La nuova era della comunicazione
Roberta Maddalena

BRANDVOICE con Acer

94 | La sfida di essere green nel 2021

SPECIALE PMI

109 | Intelligenza artificiale in azienda
Federico Morgantini

112 | Il turismo si fa di prossimità
Federico Morgantini

SMART MOBILITY

115 | Delivery con maggiordomo
Daniele Rubatti

118 | Il futuro è al volante
Piera Anna Franini

FORBES LIFE

121 | Royal babies
Alessia Bellan

124 | Un'estate spumeggiante
Susanna Tanzi

126 | Benessere all'avanguardia
Francesca Vercesi

LIVING

127 | Milano

Alessia Bellan

128 | Roma

Mara Cella

129 | New York Aka Sarabeth

130 | Pensieri e parole
Longevità

121



124



di **Piera Anna Franini**

Marco Pavone

IL FUTURO È AL VOLANTE

Marco Pavone, ingegnere di Torino, è docente universitario a Stanford e direttore dell'Autonomous vehicle research group di Nvidia. "C'è ancora molto da fare per raggiungere la tecnologia di guida completamente autonoma", ammette

L'auto senza conducente? Un'araba fenice: che ci sia ciascun lo dice, dove sia nessun lo sa. Ma come stanno veramente

le cose? "Ci sono demo promettenti e recenti usi commerciali in contesti di mobilità condivisa, sebbene in modo limitato, per esempio a Phoenix, negli Usa. E probabilmente

nei prossimi due o tre anni avremo sempre più episodi simili a quello americano. Ma per la mobilità privata a guida completamente autonoma e senza restrizioni operative si passa

molto probabilmente al 2030". A dirlo è **Marco Pavone**, dunque possiamo crederci. Perché Pavone, ingegnere di Torino, classe 1980, è uno dei nomi chiave del settore, operativo nel

luogo tecnologicamente più vibrante che ci sia, la Silicon Valley. È professore a Stanford dove è direttore dell'Autonomous systems lab e co-direttore dello Stanford center for automotive research. Da febbraio, inoltre, dirige l'Autonomous vehicle research group di Nvidia, azienda tecnologica da 10 miliardi di dollari di fatturato. Vive negli Usa da 15 anni, prima tappa al Mit di Boston, al laboratorio Nasa poi di Pasadena dove, tra l'altro, ha lavorato alla missione Marte 2020.

Si ipotizzavano auto autonome di livello 4 entro il 2020, ma non è andata così...

E di fatto, io ho sempre ritenuto questa tappa molto improbabile.

A che punto siamo con l'auto senza conducente se facessimo un paragone con l'aereo dei fratelli Wright?

Più o meno allo stadio dei fratelli Wright, con la differenza che ora l'ambizione è arrivare all'analogo di un jet in un arco di tempo molto più limitato. Nell'automazione

dei veicoli si considerano cinque livelli, ora siamo al livello 2 / 2+ e raggiungere livelli di autonomia avanzata (livelli 4 e 5, cioè quello che si intende per auto senza conducente) richiede ancora molto lavoro.

Che obiettivi si dà in Nvidia?

A breve termine spero di completare la formazione del gruppo. Questo è un settore in cui c'è più domanda che offerta, quindi assumere richiede tempo. Nel mio gruppo a Nvidia ci occuperemo di sviluppare nuove tecnologie che finalmente consentano alle auto senza conducente di diventare un vero e proprio prodotto, usabile da tutti.

Quanto è preparato il sistema mobilità per questa rivoluzione?

Dal mio punto di vista, l'auto senza conducente è una tecnologia ideale in un contesto di mobilità condivisa. Questo è uno degli obiettivi per cui si investe molto, oltre al fatto chiaramente di voler ridurre gli incidenti stradali. Prova ne è il fatto che sia Uber sia

Lyft hanno di recente investito molto in questa tecnologia. In futuro, le città si troveranno a gestire sistemi di mobilità sempre più complessi, con molti attori diversi come Uber, Lyft, sistemi di micromobilità basati su monopattini. Ma questo sarà possibile perché se fino a qualche anno fa i sistemi di controllo di traffico richiedevano strutture fisse e costose, dai sensori alle telecamere, ormai auto e scooter possono avere un cellulare incorporato per cui tutto si può fare nella cybersfera. Non serve più una struttura fissa. Il lavoro semmai sta nell'incanalare questi dati, interpretarli e poi trasformati in decisioni in tempo reale. Los Angeles, ha già un sistema, chiamato Mobility data specification (Mds), utilizzato, per esempio, per assicurarsi che il numero di monopattini sia equilibrato evitando che troppi di questi mezzi siano parcheggiati su uno stesso marciapiede. Mi spiace apprendere delle polemiche sugli scooter condivisi in Italia, ci sono già tecnologie per evitare usi indesiderati.

E tra l'altro lei con l'Italia continua a collaborare, corretto?

Cerco di mantenere contatti tramite vari canali. Per esempio, ho collaborato al progetto Milano innovation district (Mind) come consulente su attività e modalità di ricerca nel campo dell'intelligenza artificiale e futuri sistemi di mobilità. Ho anche varie collaborazioni con università italiane. In tutto questo ha avuto un ruolo fondamentale l'ambasciata italiana negli Usa e in particolare il consolato di San Francisco, molto attivo nel creare ponti fra Usa e Italia.

Lei opera nella fossa dei leoni digitali: che atmosfera si respira nella Silicon Valley?

Per molti versi è un ambiente unico. Tale per la presenza di università come Stanford e Berkeley, per il tessuto imprenditoriale e per i centri di ricerca governativi. Un ecosistema che attira persone da varie parti del mondo, con background diversi, un ricircolo di capitale umano che consente alla Silicon di rinnovarsi in continuazione. È partita con i computer, poi è stata la volta di internet, ora si punta su robotica, automazione, e biotecnologie. Benché non ci sia un piano calato dall'alto, la Silicon Valley si rinnova in continuazione, non arroccandosi mai sui propri successi. **F**

● **“Le città dovranno gestire sistemi di mobilità sempre più complessi. Los Angeles ha un software per evitare che troppi monopattini siano parcheggiati su uno stesso marciapiede”**