

Il manager di Xpeng che vuole portare in Europa i robot e la guida autonoma

di Diego Longhin

«Gira tutto intorno alla fiducia». Quando parla di rapporto tra Intelligenza Artificiale ed Europa il concetto di «fiducia» torna continuamente nei discorsi di Brian Gu, vicechairman e president di Xpeng, marchio del Dragone nato nel 2014 nell'auto ma non solo. I veicoli elettrici sono un ramo importante dell'attività, ma Gu quando parla di IA non pensa solo alle batterie delle quattro ruote. Per lui è centrale la guida autonoma, che con l'IA farà un salto di qualità, «cambiando la vita delle persone, diventando non una cosa bella, ma utile e necessaria». A breve la sperimentazione a Guangzhou del robotaxi, che in Xpeng è passato dall'idea alla catena di montaggio. Sarà il primo banco di prova. E poi le macchine volanti e il robot umanoide, ribattezzato Iron, primo esemplare che debutterà nel 2027. Tecnologie che si basano su chip comuni e sugli stessi agenti di IA. «L'Europa non rifiuta l'intelligenza artificiale. La osserva, la studia, la usa già in parte. Ma non si fida ancora fino in fondo», sostiene dalla Vinyl Factory di Londra, nel cuore di Soho. Soprattutto quando si tratta di physical IA. Un conto è interrogare ChatGpt per fare una traduzione o creare il piano ferie dell'ufficio con Claude, un altro conto è lasciare il volante a chi non si conosce o farsi assistere da un androide che prende iniziative, dal pulire casa ad assistere un anziano, e dà indicazioni. A sottolineare il gap tra Bruxelles e Pechino una ricerca fatta dallo stesso produttore. L'82% di europei dichiara di avere familiarità con il concetto di IA contro il 90% dei cinesi, ma il 62% ammette di usare raramente o non utilizzare quella fisica. Il 90% e il 78% dei consumatori della Repubblica popolare rispettivamente nutre fiducia e la usa abitualmente. «Un divario che non mi stupisce», sottolinea Gu che prima di approdare nell'auto ha lavorato nella finanza, in Jp Morgan, dal 2004 al 2018, arrivando a essere ad e presidente di Jp Morgan Asia Pacific Investment Bank. Tra i Paesi Ue la Spagna è lo Stato più aperto del Vecchio continente, insieme alla Svezia, mentre la Germania è quello più chiuso. «In Cina tutto sembra accelerare più rapidamente, anche perché, quando si ha un'infrastruttura ancora in trasformazione e cambiamento, è facile adottare novità», dice Gu. E l'esempio non riguarda il settore delle quattro ruote: «Negli Stati Uniti e in Europa esisteva una rete di pagamento basata sulle carte di credito, in Cina no, per cui è stata più semplice la penetrazione dei pagamenti digitali». La stessa cosa è successa con l'internet mobile e con le e-car. «In Europa la presenza di modelli storicamente radicati rende più difficile l'adozione di

quelli nuovi», rimarca il manager. C'è poi una questione di regole e legislazione da parte di Bruxelles. «Ma non è il problema – spiega camminando attorno al Suv G9, uno dei due modelli che la casa di Guangzhou ha portato in Europa - la discussione è aperta. Siamo pronti a dare il nostro contributo per fare norme migliori». Il problema, semmai, è che «i consumatori sanno cos'è l'IA, ma non la conoscono e non sanno quanto sia sicura». La soluzione? «La conquista della loro fiducia, grazie all'educazione e alla pratica, di pari passo allo sviluppo tecnologico». Il costruttore, che sia di auto o di robot, deve «dare la certezza di aver riflettuto, pianificato, testato tutto il necessario». Un esempio? Xpeng, che a livello globale conta circa 20mila dipendenti di cui il 40% impiegati in ricerca e sviluppo, ha già sperimentato, in Cina, tutorial obbligatori per attivare funzioni avanzate. «Una buona scelta», dice Gu. E aggiunge: «Si potrebbero anche pensare a dei mini-moduli che certifichino la conoscenza di regole e sistemi». Anche perché la tecnologia è già avanti e la prospettiva di quello che succederà è molto chiara nella testa e nelle parole di Gu. «Il robotaxi sarà probabilmente il primo caso d'uso di autonomia di livello quattro», osserva. Xpeng ha appena ricevuto il via libero per la sperimentazione proprio a Guangzhou del modello entrato in produzione a maggio. Ma non servirà solo per la mobilità condivisa: «Se funziona per i robotaxi, perché non dovrebbe funzionare per le auto private? «Così l'auto porterà i figli a scuola o i genitori in ospedale, trasformando il tempo a bordo in qualcos'altro. D'altronde la macchina è il terzo luogo dove passiamo più tempo ogni giorno dopo casa e lavoro. Perché non usare questo tempo in modo diverso, togliendo le mani dal volante. Uno spazio dove lavorare, riposare, effettuare controlli medici o guardare programmi di intrattenimento». E aggiunge: «La vera frontiera non è l'elettrificazione dell'auto - sottolinea il manager - ma l'intelligenza». E forse un giorno sparirà la necessità anche di prendere la patente: «Un giorno forse servirà solo per guidare sui circuiti durante le gare, ma probabilmente non sulle strade - pronostica Gu - penso che le auto senza IA si trasformeranno in auto d'epoca sui circuiti e in futuro si potranno guidare solo in determinati parchi». Il tempo si recupererà anche in casa, utilizzando un robot, o in fabbrica, evitando di impiegare persone per lavori pesanti e ripetitivi. Meglio lasciarli a un umanoide, come Iron, che inizierà a essere usato anche nelle produzioni. Un processo che non si fermerà potrà avere «velocità diverse, ma si affermerà» La Cina resterà «il laboratorio, dove l'adozione sarà più rapida». E in Europa il percorso sarà più lento, ma il Vecchio continente rappresenta il vero banco di prova. «Il luogo della legittimazione, dove la fiducia si deve conquistare», sottolinea il manager che non ha dubbi sul fatto che la IA «cambierà la vita e diventerà necessaria».