

ACCORDO A LAS VEGAS

I minibus di Tecnobus in Usa e Giappone

Tecnobus, società di Frosinone, è stata scelta dal gruppo americano May Mobility per sviluppare una nuova proposta di minibus a guida autonoma. L'accordo è stato annunciato al Ces di Las Vegas. —a pag. 16

Tecnobus va all'estero: in Usa e Giappone i minibus elettrici

Mobilità

Accordo tra la società laziale e l'americana May Mobility per veicoli a guida autonoma

Il primo prototipo entro fine 2025; tutti i mezzi saranno fabbricati a Frosinone

Marco Morino

Il futuro della mobilità nasce nel cuore della regione Lazio. Tecnobus, società basata a Frosinone, è stata scelta dal gruppo americano May Mobility, tra i leader mondiali nella tecnologia per veicoli senza conducente, per sviluppare una nuova proposta di minibus a guida autonoma. L'accordo tra Tecnobus e May Mobility è stato annunciato ieri al Ces 2025, la grande fiera dell'hi-tech in programma a Las Vegas (Stati Uniti) fino al prossimo 10 gennaio. Il valore del contratto non è stato precisato, ma i diretti interessati parlano di «qualche milione di euro». La sede principale di May Mobility è ad Ann Arbor, nello Stato del Michigan. Tecnobus è tra i pionieri in

Europa nella produzione di minibus elettrici. La prima flotta cittadina risale al 1994, quando fece la sua comparsa a Firenze. Poi si sono aggiunte altre flotte targate Tecnobus: a Roma, Viterbo, Favignana (Trapani), nelle isole Lipari (Messina) e anche all'estero. Si stima che in 47 città europee circolino attualmente oltre 500 minibus elettrici fabbricati dall'azienda laziale. Il prodotto di punta di Tecnobus è il Gulliver, «un concentrato di innovazione», come ama

definirlo l'azienda. Tecnobus e May Mobility lavoreranno insieme per sviluppare una nuova versione del minibus elettrico Gulliver. L'obietti-

vo sarà trasformarlo in un veicolo a guida autonoma per rivoluzionare il trasporto pubblico urbano su scala globale. La nuova versione ospiterà fino a 30 passeggeri e sarà di facile accesso per le persone con mobilità ridotta. La velocità massima sarà di 72 chilometri orari.

Raggiunto a Las Vegas dal Sole 24 Ore, il ceo e azionista di maggioranza di Tecnobus, Paolo Marini, spiega: «La missione della nostra azienda è diventare un hub per la mobilità di ultimo miglio, detta anche mobilità di prossimità. In Europa ancora non esiste un impianto legislativo chiaro e strutturato sulla guida autonoma, però la tecnologia è già disponibile sul mercato e altri Paesi nel mondo, in particolare Stati Uniti e Giappone, si stanno muovendo in questa direzione. May Mobility, per esempio, è uno dei tre operatori al mondo che gestisce flotte di taxi a guida autonoma in Usa e Giappone, attraverso partner-

ship strategiche con realtà come Toyota e Ntt. Ora la società americana punta ad allargare la sua offerta con un veicolo in grado di trasportare più persone, soprattutto nei centri urbani. Per noi è l'opportunità di aggredire nuovi mercati». Ecco, quindi, l'incontro tra il fornitore del software (la tecnologia), cioè May Mobility, con il fornitore dell'hardware (il veicolo), ovvero Tecnobus.

Continua Marini: «Il primo passo sarà lo sviluppo di un prototipo, che dovrebbe vedere la luce entro la fine del 2025. Poi si passerà alla fase produttiva: parliamo di centinaia di veicoli, che saranno interamente fabbricati nell'impianto ex Valeo di Ferentino, alle porte di Frosinone, che ora fa parte del nostro gruppo. In futuro, non escludiamo la creazione di un sito di assemblaggio direttamente negli Stati Uniti. Ma ciò che conta adesso è sperimentare la guida autonoma



Peso: 1-1%, 16-32%

anche sul territorio italiano». Il piano industriale di Tecnobus è molto ambizioso: salire a 40 milioni di fatturato entro il 2029 (dagli attuali 5 milioni) e aumentare il numero dei dipendenti da 20 a 150, con una produzione di 250 veicoli l'anno. Conclude Marini: «Dal 2022 a oggi abbiamo già investito sette milioni di euro e non intendiamo fermarci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAROLA CHIAVE

#Guida autonoma

Un sistema di guida autonoma è una combinazione di vari componenti che possono essere definiti come sistemi in cui la percezione, il processo decisionale e il funzionamento del veicolo sono eseguiti da dispositivi elettronici e macchinari anziché da un conducente umano

Il Ceo Paolo Marini: «La missione della nostra azienda è diventare un hub per la mobilità di ultimo miglio»

L'impresa è leader europeo dei minibus con oltre 500 veicoli venduti in Europa

Il prodotto di punta.

Un'immagine del minibus elettrico Gulliver, il veicolo che ha segnato la storia di Tecnobus. I primi esemplari risalgono agli anni '90



Peso: 1-1%, 16-32%