

## A.L.B.A, la carrozzina a guida autonoma comunica con i semafori

Il Presidio Sanitario San Camillo è stato scelto come struttura dove avviare la sperimentazione di A.L.B.A., acronimo di Advanced Light Body Assistants, la carrozzina a guida autonoma che rivoluziona gli spostamenti in ospedale e migliora l'autonomia delle persone. Questo è possibile grazie all'utilizzo di strumenti evoluti come i comandi vocali o da remoto, che permet-

tono anche una miglior fruizione dei servizi dell'ospedale. Grazie alle tecnologie Internet Of Things, A.L.B.A. interagisce con le infrastrutture e può muoversi non solo orizzontalmente, ma anche verticalmente tra i piani dell'edificio, comunicando direttamente con gli ascensori. L'obiettivo è quello di migliorare la mobilità e la vita del paziente in ospedale, ma non solo.

Nella prospettiva di un futuro legato alle Smart City, è fondamentale lavorare in un'ottica di integrazione degli spostamenti, applicando tecnologie simili in differenti contesti della vita quotidiana: luoghi pubblici e privati come ospedali, cliniche, aeroporti, metropolitane, musei. E per questo sta riscuotendo successo in molte fiere internazionali, da Parigi a Dubai. —

Algor è una startup dedicata ai ragazzi con disturbi dell'apprendimento. Sta riscuotendo interesse internazionale per le sue potenzialità

# L'intelligenza artificiale per aiutare gli studenti con difficoltà di lettura

LA STORIA/1

GIOVANNI TURI

Mappe concettuali, riassunti e flashcards generate con algoritmi di intelligenza artificiale. Sono gli strumenti per aiutare l'apprendimento scolastico creati dalla startup Algor, nata a Torino a inizio 2021. Fra gli esempi virtuosi del libro "L'occhio della tigre" del fondatore del Club degli Investitori Giancarlo Rocchietti, oggi conta oltre 450mila iscrizioni e circa 10mila abbonati. E se nel 2023 l'azienda cresciuta nell'incubatore del Politecnico torinese ha chiuso un investimento da 1,4 milioni di euro dal fondo inglese Emerge Education e consolidato fette di mercato in Spagna e America Latina, l'obiettivo del nuovo anno è «lavorare su larga scala - spiega Mauro Musarra, founder di Algor - ampliando l'offerta all'estero. Nei Paesi ispanici abbiamo sfruttato la vicinanza culturale e linguistica. In Gran Bretagna potrebbero esserci difficoltà visto che gli studenti sfruttano molto i grafici e le mappe mentali. In ogni caso, intendiamo sviluppare l'acquisizione di conoscenze grazie a canali audio».

Ma non è tutto. Con un fatturato di un milione di euro lo scorso anno, la startup è pronta ad allargare le maglie delle assunzioni. «Siamo partiti in sei - continua Musarra - tutti ex studenti del Politecnico



Il team che ha creato la startup Algor

con background specializzato sull'Ia. A breve saremo una decina, compreso uno sviluppatore, e contiamo di arruolare altre cinque figure nel 2024, improntate su design e pratiche amministrative». Fin dalla nascita le soluzioni di Algor non sono passate sottotraccia. E hanno colto l'attenzione di studenti con disturbi dell'apprendimento, scuole e genitori. Non solo per l'ausilio di algoritmi che creano in modo automatico mappe concettuali e riassunti personalizzati con algoritmi verticali. Ma anche per l'aumento di giovani con dislessia, disortografia, disgrafia o discalculia negli ultimi dieci anni: secondo gli ultimi dati Istat, la media nazionale registra un 5,4% di studenti

con Dsa, trainata in primis dalle regioni Valle d'Aosta (8,4%), Liguria (8,3%), Piemonte e Lombardia (7,8%).

«Sono clienti verso cui prestiamo molta attenzione - dice Musarra - per questo cerchiamo di rendere i nostri prodotti sempre più inclusivi e compensativi nella comprensione del materiale didattico. Sono un punto di partenza per superare gli ostacoli: rende lo studio più semplice e accessibile». Cosa rendono queste mappe più accessibili rispetto a un libro? «I libri hanno limiti fisici e condensano l'informazione - sottolinea Musarra -. Anche solo un font stampato poco leggibile può rendere difficile l'apprendimento». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La fondatrice Paola Allamano: "Cerchiamo collaborazioni in Europa" Grazie ai sensori si possono verificare le condizioni delle infrastrutture

# L'idea di WaterView Analizzare i dati per ridurre i rischi

LA STORIA/2

PAOLO VARETTO

Torino ha un altro primato di innovazione, legato all'uso dell'intelligenza artificiale per il monitoraggio di differenti situazioni di rischio a partire dall'analisi delle immagini raccolte dai circuiti di videosorveglianza di reti infrastrutturali, elettrodotti, impianti industriali. Il merito è della WaterView, Pmi innovativa spinoff del Politecnico e guidata da Paola Allamano, 44 anni, oggi amministratrice delegata di un dinamico gruppo di lavoro composto da dieci dipendenti, con sede in via Alfieri ma pronta a conquistare nel prossimo futuro il mercato internazionale. Sfruttando la sua formazione di ingegnere idraulico, Allamano ha applicato la sua intuizione innanzitutto al ciclo dell'acqua nel senso più ampio del termine, diventando partner strategico per il monitoraggio dei rischi legati agli eventi atmosferici dei più importanti gestori italiani di infrastrutture stradali, ma anche di impianti industriali e di chi sovrintende alla salvaguardia di beni comuni fondamentali come parchi e foreste.

«La nostra mission è quella di estrarre rapidamente grandi quantità di dati dagli asset dei nostri clienti, così da offrire soluzioni predittive a supporto delle contromisure necessarie per affrontare o neutralizzare possibili rischi - spie-



La fondatrice di WaterView, Paola Allamano

ga l'ingegner Allamano -. Il punto di partenza fu appunto il ciclo dell'acqua con i rischi ad esso collegati: precipitazioni particolarmente intense, allagamenti, formazione di ghiaccio sulle carreggiate, comparsa di banchi di nebbia. Monitorando l'infrastruttura attraverso le immagini di telecamere installate a bordo di veicoli, inoltre, oggi siamo in grado di estrarre anche informazioni su anomalie di molti componenti della rete viaria, comunicandole tempestivamente ai gestori». «Con la diversificazione delle attività di WaterView abbiamo ampliato i nostri servizi al monitoraggio indoor di grandi impianti industriali e al ciclo dell'acqua in una prospettiva ancora più ampia, come gli effetti del cambia-

mento climatico e il moltiplicarsi dei periodi siccitosi. Da qui la capacità di valutare il pericolo di incendi e di giocare d'anticipo per contenerne l'espansione, ad esempio nelle grandi aree verdi protette. Non a caso, tra i nostri partner c'è anche il Wwf».

Con il merito di aver aperto un filone tanto particolare ma tanto importante per la sicurezza collettiva in Italia, il prossimo passo dell'azienda sarà quello di aprirsi ai mercati europei e mondiali. «L'obiettivo è l'internazionalizzazione - ammette - dopo aver consolidato la fiducia del mercato domestico. Ci stiamo strutturando per attivare partnership di respiro europeo, dopo averne già stretta una in Turchia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I TIMORI DEI SINDACATI: "IL 2024 INIZIA NEL PEGGIORE DEI MODI"

## Mirafiori, ancora stop alla produzione si fermerà dal 12 febbraio al 3 marzo

Le carrozzerie di Mirafiori si fermeranno tre settimane dal 12 febbraio al 3 marzo. Lo stop produttivo interessa 2.260 lavoratori. Lo rendono noto i sindacati spiegando che l'azienda ha motivato la decisione con la necessità di adeguare i flussi produttivi delle vetture assemblate all'andamento della domanda del mercato. «Il 2024 non poteva iniziare peggio di così. Dopo lo stop per un intero mese a scavallo dell'anno, ecco che arriva la nuova co-

municazione di cassa integrazione. Sono numeri inquietanti, tanto più alla luce dello sbarco nel mercato statunitense della 500 elettrica. Mirafiori è in agonia, è necessario darle ossigeno con nuove produzioni» commenta Edi Lazzi, segretario generale della Fiom Cgil di Torino.

«La cassa integrazione penalizza in modo significativo a livello economico i lavoratori. Con il 2024 siamo entrati nel diciassettesimo anno consecuti-

vo di utilizzo degli ammortizzatori sociali in Carrozzeria. Questo vuol dire che gli operai hanno perso decine di migliaia di euro di stipendio nel corso di questo lunghissimo tempo. Ecco perché abbiamo chiesto all'azienda, senza al momento ricevere risposta, di integrare economicamente il differenziale retributivo anche a fronte dei grandi introiti che il gruppo Stellantis ha fatto nel corso del 2023» afferma Gianni Mannori, responsabile



La linea produttiva della 500 bev a Mirafiori

Fiom di Mirafiori.

«Ci attiveremo da subito per chiedere un incontro all'azienda per capire come mai il 2024 è iniziato in sofferenza. Il nostro obiettivo è gestire al me-

glio la fermata produttiva delle carrozzerie e trovare delle soluzioni in grado di tutelare il reddito dei lavoratori, come il loro "distacco" in altre realtà del gruppo Stellantis» eviden-

ziano Luigi Paone, segretario generale della Uilm di Torino, e Gianluca Rindone, coordinatore delle Carrozzerie di Mirafiori per la Uilm.

«Un fermo così lungo con nuova cassa integrazione alla ripresa è un segnale preoccupante che mette ancora di più in evidenza il caso Mirafiori nella dinamica della produzione di auto in Italia. La situazione è grave, bisogna intervenire con politiche industriali e con l'assegnazione equilibrata di nuove produzioni» sottolinea Rocco Cutri, segretario generale della Fim torinese. Secondo l'ultimo report della Fim, la produzione a Mirafiori per il 2023 si è fermata a 85.940 auto, con una flessione del 9,3% sul 2022. CLA. LUI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA