

FORUM QUATTORRUOTE



# LA PAROLA AI PROTAGONISTI

Aniasa, Unrae, Federauto, Assilea e Amina attaccano la politica ("inadeguata"), avanzano alcune proposte ragionevoli per l'automotive (da una riforma fiscale al superammortamento, fino a una strategia di lungo respiro per la mobilità) e fanno **PROVE DI UNITÀ DEL SETTORE DI FRONTE AL GOVERNO**

Mario Rossi

**N**el 2020 il mercato dell'auto, anche quello dell'auto aziendale, ha subito un tracollo senza precedenti, soltanto parzialmente temperato dalla ripresa estiva. Ma le risposte che nei mesi scorsi la politica ha dato a un settore che nel 2019, complessivamente, ha fatturato 195 miliardi di euro, pesando per l'11% sul Pil, restano inadeguate. Per questo motivo le associazioni di settore, dopo il sostanziale fallimento del tavolo aperto poco più di un anno fa dal ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, proveranno, d'ora in poi, a parlare con una voce sola a governo e Parlamento. Obiettivo: suggerire una politica economica e fiscale di prospettiva. Questo, in estrema sintesi, è quanto è emerso durante la nona edizione del Forum Quattoruote, che ogni anno riunisce nella redazione della nostra rivista (stavolta, però, in videoconferenza) i rappresentanti di Unrae, Aniasa e Assilea, a cui quest'anno si sono aggiunti quelli di Federauto (concessionarie) e Amina (mobility broker).

## DECISION MAKER NEL MIRINO

Sul banco degli imputati, il governo. E, più in generale, la politica. Di "inadeguatezza di chi è tenuto a prendere decisioni, non solo in Italia, ma in Europa e nel mondo", parla **Michele Crisci**, presidente dell'**Unrae**, l'associazione delle Case estere. "Ciò impatta sull'economia. Invece che programmare con anticipo le attività e le risorse necessarie, si spendono miliardi di euro per inseguire le urgenze". Spesso con misure discutibili o sconcertanti, come "gli incentivi ai monopattini e alle corsie ciclabili, realizzate in modo urbanisticamente disorientato, che hanno invaso le città penalizzando ancora di più la mobilità individuale". "Non si può ridurre il dibattito sulla mobilità alle misure di incentivo dei monopattini solo perché sono cool", incalza **Massimiliano Archiapatti**, presidente dell'**Aniasa**, puntando il dito "sull'anzianità del parco circolante, con ciò che ne consegue in termini di qualità dell'aria e sicurezza". Duro **Iacopo Chelazzi**, presidente di **Amina**, l'associazione dei mobility broker italiani: "Mi preoccupano

la mancanza di conoscenza della realtà e la scarsa competenza della classe politica, ho la sensazione che non sappiamo di cosa stanno parlando. In termini fiscali, la detrazione al 40% dell'Iva e la deducibilità del 20% sono concetti arcaici, retaggio di un'impostazione che preferisce limitare a monte per non controllare a valle. Ma questa impostazione blocca l'economia".

Secondo **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, l'associazione delle concessionarie italiane, "al governo c'è chi pensa che l'auto sia il male assoluto. Ai politici abbiamo detto: non vi preoccupate di demonizzare le auto a benzina e a gasolio, perché ci ha già pensato l'Unione Europea. E infatti i costruttori si stanno adeguando, per non pagare penali, con un'offensiva di prodotto a basse emissioni. Stimolare una alimentazione rispetto a un'altra,



come ha fatto il governo, non ha senso". "A fine anno", avverte **Andrea Cardinali**, direttore generale dell'**Unrae**, "mancheranno all'appello centinaia di migliaia di veicoli, con tutto ciò che ne consegue, per l'erario, in termini di gettito fiscale. C'è forse una scarsa consapevolezza anche sulla voragine che si sta aprendo nei conti pubblici, visto che l'auto è uno dei maggiori contributori fiscali per quasi 80 miliardi di euro l'anno, fra acquisto e utilizzo. Un settore insostituibile per la finanza pubblica, il cui rilancio sembra non interessare a nessuno". A essere inadeguata, evidenzia **Pietro Teofilatto**, direttore Area fisco ed economia dell'**Aniasa**, è anche la pubblica amministrazione. "Un anno fa", ricorda, "fu varata la riforma del fringe benefit, ma solo ad agosto l'Agenzia delle entrate ne ha chiarito la corretta disciplina. Lo stesso problema c'è stato sul pagamento del bollo delle auto a noleggio, che da quest'anno è a carico del locatore e che ancora non è stato compiutamente risolto. Poi c'è il documento unico, il cui fine è sì condivisibile, ma che produce maggiori costi per le aziende. A distanza di tre anni dall'approvazione, ancora non si sa come immatricolare un autobus a noleggio. E sul noleggio di auto per taxi e Ncc mancano le regole ministeriali".

**LA RICETTA PER RIPARTIRE**

Ma in concreto, che cosa potrebbe o dovrebbe fare chi ha il potere di muovere le leve economiche e fiscali per un comparto chiave dell'economia nazionale? Volta alto **Crisci**, secondo cui il governo dovrebbe realizzare "un piano strategico per le infrastrutture, la fiscalità e la mobilità scevro da ideologie". In particolare, gli fa eco **Cardinali**, "è fondamentale l'allineamento fiscale dell'auto aziendale rispetto agli altri principali Paesi europei: le nostre imprese, di ogni settore, che utilizzano autoveicoli sono pesantemente penalizzate rispetto alle loro concorrenti straniere. E proprio questa fase storica, con la possibilità di aumentare il deficit dei conti pubblici e la disponibilità dei fondi europei, sarebbe l'occasione per dimostrare che l'utilizzo della leva fiscale in deficit potrebbe in realtà più che compensare il momentaneo disavanzo". "Anche in considerazione del prossimo arrivo del denaro del Recovery Fund", incalza **Archiapatti**, "auspichiamo che si definisca quanto prima una strategia per il settore dell'auto. Non è più rinviabile una seria

riforma della fiscalità sull'auto aziendale che ci allinei agli altri Paesi europei. La vettura aziendale può costituire un volano efficace di rilancio dell'automotive. Per questo abbiamo chiesto all'esecutivo di rivalutare l'adozione del superammortamento, uno strumento che in passato ha ben funzionato, accelerando il rinnovo del parco circolante e producendo, tra l'altro, un extra gettito per l'Erario. Il noleggio è oggi un asset strategico per le politiche di sostenibilità ed economia circolare, con il suo parco veicoli a emissioni ridotte (rappresenta il 35% delle immatricolazioni di vetture elettriche e il 42% delle ibride plug-in, ndr) e con la capacità di immettere costantemente sul mercato dell'usato veicoli a fine noleggio di ultima generazione". Identica la posizione di Federauto. "Occorrerebbe una revisione totale della fiscalità sulle flotte aziendali, le quali, in media, dopo 36 mesi, sono in grado di immettere restituire un usato più che pulito", sottolinea **De Stefani Cosentino**, secondo il quale, addirittura, "bisognerebbe vietare i passaggi di proprietà di vecchie auto Euro 3 ed Euro 4. Chi ce le ha, se le tiene". E sulla transizione elettrica dice: "Come italiano sono disperato perché non c'è una strategia sulle infrastrutture di ricarica. Il mondo dell'auto, con le sue innovazioni, è dieci volte più veloce della politica". Una posizione condivisa da **Luigi Macchiola**, direttore generale di **Assilea**, l'associazione italiana leasing, secondo il quale "per la ripartenza vanno benissimo le risorse stanziati dal governo e i fondi europei che arriveranno, ma sarebbe molto utile ricorrere anche ai fondi delle società di leasing: 30-40 miliardi di euro che possono essere messi a disposizione del mercato", in particolare, sottolinea, "per le infrastrutture, non solo quelle di ricarica. A proposito delle quali, "è inimmaginabile che si incentivino le auto elettriche senza un'adeguata infrastrutturazione e senza centrali di media potenza distribuite sul territorio e nei parcheggi di scambio che consentano di soddisfare la domanda potenziale di energia da qui ai prossimi anni". "L'industria dell'auto", osserva il vicepresidente di **Assilea**, **Massimo Macciocchi**, "sta affrontando una crisi epocale che merita una riflessione

approfondita sia nei confronti della produzione e della supply chain sia sul fronte della domanda consumer, che non può, oggi, non tener conto delle nuove sensibilità del consumatore".

**INCENTIVI, MA NON SOLO**

Sugli incentivi ai privati, invece, c'è una certa freddezza. Nessuno è contrario, ovviamente, ma in prevalenza, come detto, si auspicano interventi strutturali e di prospettiva. "Per avere un ritorno sull'investimento", spiega **Cardinali**, "è indispensabile che i fondi stanziati siano sufficienti a generare volumi di mercato addizionali, altrimenti si rischia di sperperare il denaro pubblico. Aver lasciato finire gli incentivi significa non aver capito i meccanismi fondamentali del nostro settore". Secondo **Archiapatti**, però, "così come sono formulati oggi, non risolvono il problema del circolante. Per questo motivo abbiamo più volte sollecitato il varo di misure di sostegno all'acquisto di veicoli usati di ultima generazione, in grado di raggiungere fasce di popolazione con minore capacità di spesa, spesso in possesso di vetture più inquinanti e meno sicure".

**FRONTE UNITARIO**

Critiche aspre, dunque, ma anche proposte ragionevoli ed equilibrate. Che però non riescono (ancora) a fare breccia nel muro dei palazzi del potere politico. "Nei tavoli con il governo", ricorda **Cardinali**, "abbiamo evidenziato come l'auto sia un volano per l'economia, per le imprese, per l'occupazione e per le entrate dello Stato e degli enti locali, ma queste considerazioni non sembrano aver sfondato fra tutti i decisori". "I policy maker sembrano ascoltarci, ma poi nulla di ciò che evidenziamo viene posto nell'agenda della politica", chiosa **Macchiola**. Per questo motivo, **Crisci** lancia una proposta: "Il mondo dell'auto deve unirsi e presentarsi unito di fronte alla politica, perché l'automotive è una grande opportunità". Un invito prontamente accolto da **Assilea** e dai rappresentanti delle altre associazioni. Si capirà nelle prossime settimane



... e nei prossimi mesi se un settore storicamente iper frammentato, anche nell'interlocuzione con governo e Parlamento, riuscirà a parlare con un'unica voce su poche e fondamentali misure rispetto al tavolo "monstre" aperto poco più di un anno fa dal ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, a cui erano stati invitati 37 tra associazioni, enti e singoli costruttori e otto organizzazioni in rappresentanza dei lavoratori. E che si concluda, ricordiamolo, con un nulla di fatto.

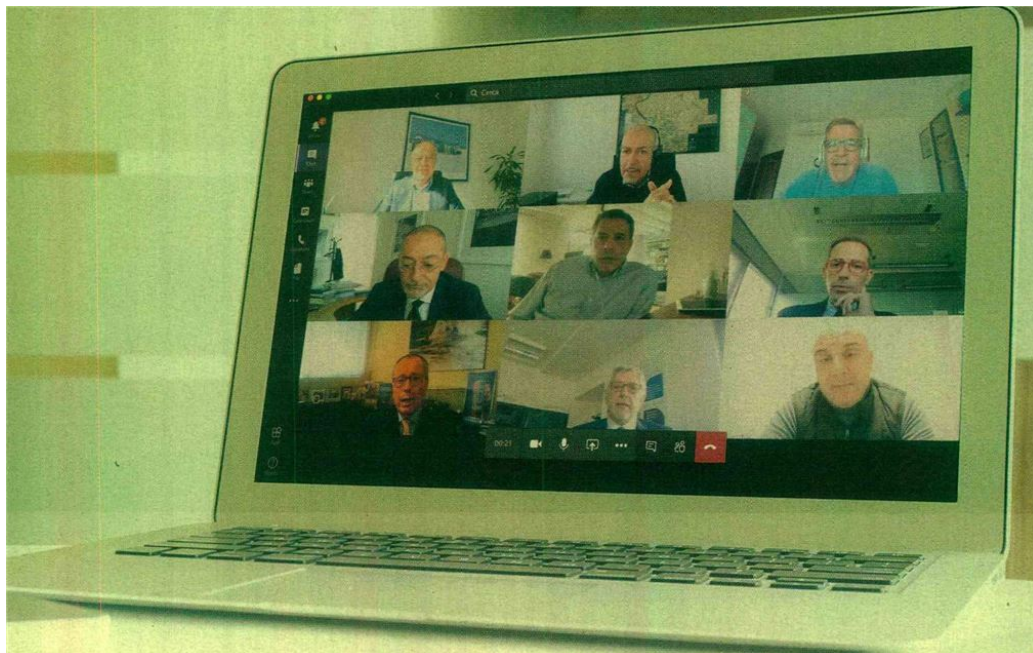
**COMPTON, UN NUOVO UNITO**  
Anche perché le prospettive, nel momento in cui la seconda ondata dell'epidemia di Covid-19 si infrange su un'economia già molto provata,

sono tutt'altro che rosee. "C'è stata una piccola ripresa a settembre grazie agli incentivi, ma in ottobre il mercato si è fermato di nuovo ed è ragionevole immaginare che da novembre le immatricolazioni saranno decisamente negative", prevede **Crisci**. "È difficile tracciare scenari e fare previsioni in questo momento", ammette **Archiapatti**. "La situazione sta nuovamente peggiorando e ciò provocherà un altro rallentamento del mercato. Il blocco del turismo e le restrizioni alla mobilità cittadina stanno producendo una forte contrazione dei volumi per il noleggio a breve termine e il car sharing, mentre nel lungo termine il ciclo economico negativo sta spingendo le aziende al prolungamento dei contratti in essere". "Il terzo trimestre, stando al report Assilea, è andato piuttosto bene. C'è stata la sensazione di una ripresa, ma il nostro settore", rileva **Macciocchi**, "deve fare i conti con la moratoria dei pagamenti. Il leasing può avere un ruolo determinante nell'accendere il motore dell'economia e suscita interesse anche da parte dei privati, ma dobbiamo lavorare molto per innovare". "In termini di stipulato", precisa **Machiola**, "a settembre abbiamo registrato una crescita del 7%, però nei primi nove mesi dell'anno siamo ancora in rosso del 22%". Meno pessimisti **De Stefani Cosentino** e **Chelazzi**. Secondo quest'ultimo, "i vantaggi della formula del noleggio a lungo termine sono sempre più compresi anche dalle piccole e micro imprese. Inoltre, pure sui veicoli

commerciali e allestiti è in corso un passaggio culturale piuttosto interessante, che non prevede obbligatoriamente la proprietà". Per il presidente di Federauto, infine, "il mercato ha la possibilità di riprendersi, ma non dimentichiamo che, anche se a novembre e dicembre targassimo lo stesso numero di auto del 2019, ci ritroveremmo, a consuntivo, con un buco di 500 mila vetture".

**SERVE UN PIANO STRATEGICO  
SCENSO DA IDEOLOGIE PER LA MOBILITÀ,  
LA FISCALITÀ E LE INFRASTRUTTURE**  
**MICHELE CRISCI** PRESIDENTE DELL'UNRAE

Tradizionalmente  
al Forum Quattoruote  
partecipano i presidenti  
e i direttori generali di Aniasa,  
Assilea e Unrae. Quest'anno,  
per la prima volta, il tavolo  
è stato allargato  
ai rappresentanti  
di Federauto e Amina





**TUTTO DA REMOTO**

Dopo otto edizioni,  
per la prima volta  
il forum con  
i rappresentanti  
delle associazioni  
si è svolto online



**MICHELE CRISCI**  
PRESIDENTE DELL'UNRAE



**MASSIMILIANO ARCHIAPATTI**  
PRESIDENTE DELL'ANIASA



**ANDREA CARDINALI**  
DIRETTORE GENERALE DELL'UNRAE



**MASSIMO MACCIOCCHI**  
VICEPRESIDENTE DI ASSILEA

“  
NON C'È STRATEGIA SULLA RICARICA.  
NELL'AUTO L'INNOVAZIONE È DIECI VOLTE  
**PIÙ VELOCE** CHE NELLA POLITICA  
”

ADOLFO DE STEFANI COSENTINO, PRESIDENTE DI FEDERAUTO





“  
LA SITUAZIONE STA PEGGIORANDO  
E CIÒ PROVOCHERÀ UN ALTRO  
**RALLENTAMENTO DEL MERCATO**  
”  
MASSIMILIANO ARCHIAPATTI, PRESIDENTE DELL'ANIASA



# NOLEGGIO A BREVE ATTO SECONDO

Flotte e ricavi dimezzati. E in più l'incertezza che rende difficile la programmazione. Ma il settore, grazie alla sua flessibilità, ha dimostrato **RESILIENZA** e ora si ristruttura

**Alberto Vita**

**L**o ha sottolineato anche il vicedirettore vicario di Radio24, Sebastiano Barisoni, durante il recente F&B Digital Event (vedere a pag. 26): "L'incertezza (dovuta alla pandemia) non fa bene all'economia". Idea condivisa da Gianluca Testa, vicepresidente Aniasa, che spiega come per il settore del noleggio a breve termine il problema sia quello di "stare nella terra di mezzo, dove è difficile programmare". E la programmazione, per questo settore, è molto importante. Moltissimo. Tanto che Testa, in un afflato di ottimismo, afferma: "Non so quando, ma sono certo che arriverà un momento in cui non avremo abbastanza auto in flotta. Come Aniasa abbiamo appena partecipato a un incontro con i nostri partner di Ambrosetti, che hanno

sottolineato come l'Italia sia nella top of mind tra le destinazioni preferite nel post-Covid. E che il fly&drive sarà una delle modalità più gettonate". Uno slancio di positività che, nel disastro del settore (fatturato sotto del 53,2% nei primi dieci mesi dell'anno sullo stesso periodo del 2019, flotta dimezzata e -45,4% quanto a giorni di noleggio), fa dire a Testa: "Il nostro è un business resiliente, che, a prezzo di enormi sacrifici, ha portato a ristrutturare in modo positivo il mercato. Aiutato dalla piccola imprenditoria italiana. Se nei primi nove mesi dell'anno abbiamo registrato un -65% di attività negli aeroporti, negli uffici delle città siamo 'solo' a -31%".

## TARIFFE IN CRESCITA

Il manager afferma come il ridimensionamento delle flotte abbia portato, nel terzo trimestre dell'anno - il più importante per il rent a car -, "ad avere tariffe per noleggio che non vedevamo da qualche anno, +16,7%, con periodi di utilizzo allungati del 36%. Nella costruzione del prezzo, a causa dell'assenza dei turisti stranieri, mancano però le entrate accessorie. Che per noi valgono il 20-25% dei ricavi totali". L'utilizzo della flotta sfiora quello dello scorso anno, l'81,7% contro l'82,3%, mentre cresce il noleggio dei furgoni, anche se di solo lo 0,6%. Insomma, il breve termine è pronto a ripartire. Resta da capire quando il trend si consoliderà. ||



Peso:63%

# SOTTO L'ICEBERG DELLE BLACK BOX

Dopo il boom delle scatole nere per ottenere sconti assicurativi, adesso per i fleet manager **LA CONNESSIONE DIVENTA STRATEGICA**. In attesa della rivoluzione del 5G

Andrea Sansovini

**U**n record tutto italiano, quello delle 6 milioni di scatole nere montate sui veicoli. Alla base della scelta ci sono soprattutto fini assicurativi, dal momento che la prima, grande ondata di installazioni fu dovuta alle (presunte?) riduzioni delle tariffe promesse dalle compagnie. In realtà, la black box in sé rappresenta solo la punta dell'iceberg. Le potenzialità nascoste in questi dispositivi, infatti, sono enormi. Si pensi solo agli aspetti della sicurezza predittiva, sui quali da tempo punta, per esempio, Viasat: "Stiamo sperimentando la prevenzione degli incidenti grazie ai dati di 650 mila dispositivi connessi, in combinazione con la banca dati Ania, per comunicare in tempo reale agli automobilisti che un certo tratto di strada presenta criticità, desunte dai comportamenti di guida appena riscontrati", spiega l'ad Valerio Gridelli. Poi ci sono i big data da analizzare – app, portali, report –, che rivoluzioneranno la gestione delle

flotte. Per questo motivo, nonostante i lockdown, le aziende del settore non si sono fermate. Un esempio? A ottobre, Europcar Mobility Group, leader europeo nel noleggio, ha annunciato che, grazie alla partnership con Telefonica e Geotab, controllerà telematicamente l'intera flotta di veicoli entro il 2023. "Il periodo pandemico e le direttive del Recovery Fund, che spingono verso mobilità condivisa e trasporto privato, rendono l'analisi dei dati sempre più importante", commenta Fabio Saiu, director per l'Italia e leasing and renting european director di Geotab, che di recente ha anche lanciato sul nostro mercato la soluzione Geotab Keyless, per condividere i veicoli in modo più efficace sulle diverse piattaforme di prenotazione online. E se la società canadese corre (di recente ha annunciato un'innovativa soluzione integrata con Mercedes-Benz Connectivity Services), gli altri non stanno a guardare. Ne abbiamo parlato con i protagonisti del settore, partendo

da un dato di fatto: le aziende di noleggio, in pole position fin dall'introduzione di navigatori e Adas e con una flotta di mobilità condivisa di 1,2 milioni di veicoli (di cui oltre il 60% ha a bordo un sistema di collegamento telematico, secondo i dati Aniasa), offrono un punto di vista privilegiato sul futuro dell'auto. Che prospettive ci sono, dunque, per risparmi, controllo, manutenzione, cybersecurity e rapporti tra aziende hi-tech, noleggiatori e case costruttrici?

## CI VUOLE UNIFORMITÀ

A necessitare di una telematica evoluta, che permetta il dialogo tra i veicoli e le sedi aziendali, uniforme per tutti i modelli presenti nelle flotte, sono anche la guida assistita e la trazione elettrica. "Anche per la telematica già montata in fabbrica a bordo dei veicoli, di cui noi siamo fornitori e pionieri di nuovi servizi, architetture cloud e supporto alle Case, grazie alla nostra tecnologia e alla copertura geografica globale, >

> vediamo una grande trasformazione", dice Andrea Cariddi, country manager Axodel. Per il 2021, la società francese si aspetta che il mercato mostri un interesse crescente per le tecnologie e i modelli di mobilità evoluti. "La discontinuità delle abitudini, dovuta alla pandemia, produce richieste di soluzioni talvolta irrazionali, ma che richiedono una rapida evoluzione".



**SICUREZZA AL PRIMO POSTO**

Se in Italia la telematica si è diffusa per porre un argine a frodi e furti e promuovere comportamenti virtuosi alla guida, oggi sono sempre più apprezzate anche le altre funzionalità della connessione in remoto. “Dal nostro osservatorio registriamo fenomeni interessanti negli ultimi anni: in particolare, è cresciuto in modo considerevole il numero di veicoli commerciali leggeri dotati di device per la sicurezza e la logistica. Oggi contiamo 20 milioni di nostri dispositivi attivi nel mondo, con cui non proteggiamo solo i veicoli, ma anche i guidatori, grazie alla tecnologia avanzata di CalAmp”, spiegano da LoJack. La società, in ogni caso, resta legata principalmente al recupero dei veicoli rubati, grazie alla tecnologia in radiofrequenza, non schermabile e in grado di rilevare i veicoli persino in container, parcheggi sotterranei e garage. “Inoltre, offriamo innovativi servizi di connettività, che consentono di tenere sempre sotto controllo la flotta: dalla localizzazione del veicolo alla verifica di percorsi, stato di carica della batteria e stile di guida, fino alla diagnosi predittiva e alla manutenzione preventiva, con importanti risparmi sulle polizze assicurative”, sostiene Massimo Braga, vicedirettore generale di LoJack Italia. Per il 2021, l'azienda punta sul nuovo LoJack Premium Touch, con la sua app di localizzazione e ricezione di notifiche di allarme in caso di tentativo di furto o di movimenti sospetti (quando l'auto entra o esce da una determinata area). Qualora fosse attuato un tentativo di sabotare o di “jammerare” (inibire l'antifurto) una delle due tecnologie usate dai dispositivi LoJack, l'altra invierà un allarme al proprietario e alle forze dell'ordine. “A breve lanceremo soluzioni specifiche anche per i commerciali leggeri”, conclude Braga.

**ECCO COME SI RISPARMIA**

Dai temi della sicurezza, insomma, alla gestione tout court delle flotte. “Fin dall'inizio”, racconta Andrea Algeri, direttore Telemobility di Texa, leader nel mercato della diagnostica multimarca, “abbiamo trovato un interlocutore ideale nelle società di noleggio, sempre più convinte di come la telematica evoluta sia indispensabile per ottimizzare i processi gestionali.

Circa quest'ultimo aspetto, tra le tante funzionalità, va evidenziato come le principali società di noleggio abbiano messo in atto sistemi integrati di dialogo continuo con la diagnosi telematica, riuscendo ad anticipare, confermare o rigettare la quasi totalità degli interventi richiesti, con conseguente velocizzazione dei processi e massimizzazione dei controlli sui comportamenti etici ed ecosostenibili dei driver”. La riduzione dei costi aziendali è confermata da diverse case history. “La nostra soluzione Targa Lite, per l'ottimizzazione dell'uso della flotta aziendale, consente di quantificare i chilometri effettuati dai guidatori al di fuori dell'attività professionale, in modo da poter applicare una tariffa corretta, come prevedono le policy aziendali e, contemporaneamente, tenere sotto controllo i costi. Si tratta di soluzioni che possono ridurre gli sprechi di un'azienda fino al 20%, variabile fondamentale per un fleet manager in questo periodo”, dice Massimiliano Balbo di Vinadio, VP sales large accounts di Targa Telematics. Un dato, questo, confermato pure da Octo Telematics, secondo cui i servizi telematici influiscono sul Total cost of ownership grazie alla diagnostica remota, all'assicurazione “usage based”, al tracking dei veicoli rubati, ai report sulla guida e, naturalmente, ai valori residui. “Siamo sempre impegnati nello sviluppo di nuove forme di mobilità in sharing, pooling, peer to peer o pay-per-use. Ne sono un esempio le recenti soluzioni per Leasys, I-link e Miles, di cui seguiamo la diffusione in Germania, Francia e Regno Unito. In più monitoriamo la diffusione di veicoli EV: con Targa Best Choice valutiamo l'efficacia e la profittabilità della conversione all'elettrico delle auto in flotta”, conclude Balbo di Vinadio.

**PRONTI PER LE ELETTRICHE**

I veicoli a batterie, in effetti, sono un mega trend che le aziende si preparano a cogliere. “Rispetto al Nord Europa, l'Italia è indietro nel passaggio all'elettrico, così i clienti delle flotte potranno beneficiare dell'esperienza acquisita in altri Paesi”, nota Enrico Della Torre, marketing manager di Masternaut (gruppo Michelin), impegnato in diverse collaborazioni con l'industria automobilistica. “Dopo l'accordo con PSA”, prosegue Della Torre, “ne abbiamo firmato uno

a livello europeo con la Ford per fornire dati dai loro veicoli dotati di modem FordPass Connect: i nostri servizi e soluzioni di gestione saranno disponibili per tutti i clienti Peugeot, Citroën, Opel e Ford”. La connettività consente in tempo reale il trasferimento dei dati dai veicoli alla piattaforma Masternaut per il controllo dei costi della flotta e l'aumento della produttività e della sicurezza. “La tendenza a creare flotte miste termiche/elettriche rende difficile un controllo adeguato”, aggiunge Marco Federzoni, sales director Italy di Webfleet Solutions. “In futuro, grazie alla collaborazione con Bridgestone, lanceremo diverse applicazioni volte alla mobilità integrata”.

**VIA ALLA CONNESSIONE**

“La telematica consente ai manager di fornire alle loro risorse informazioni preziose sui vari comportamenti di guida dei dipendenti, oltre a opportunità per la formazione e il coaching”, puntualizza Derek Bryan, president sales Emea/Apac/Latam di Verizon Connect, secondo cui “condividere i piani con i dipendenti e spiegare i vantaggi per azienda e conducenti con un dialogo bidirezionale sarebbe già un ottimo inizio”. Intanto, un colosso come Vodafone automotive continua a chiudere partnership nella telematica. Come quella con Horiba Mira, pronta a sfruttare la tecnologia 5G nell'assistenza alla guida e nell'IoT, cioè nelle comunicazioni tra veicoli (e non solo) in tempo reale. O quella con Geotab, che potrà così contare su un totale di 85 milioni di dispositivi connessi. Con la massima attenzione a privacy e sicurezza. “Ci preoccupiamo sia della protezione del veicolo dall'accesso remoto e non autorizzato alle sue funzioni chiave sia della modifica fraudolenta dei dati da e verso l'auto”, spiega Stefania Gilli, country manager IoT Vodafone Business Italia. “Per garantire una sicurezza adeguata ai rischi potenziali, consideriamo tre livelli: dispositivi e Sim, flusso dei dati e, infine, la rete, per la quale Vodafone gestisce un Cyber Defence Center h24”. Infine, una nota sulla pandemia.





“Una soluzione di fleet management”,  
conclude Gilli, “consente  
di geolocalizzare le zone a rischio,  
assicurandosi che i conducenti  
aderiscano alle linee guida locali,  
e di tracciare i percorsi più rapidi  
per i veicoli di soccorso”.

SECONDO LE ANALISI DI TARGA  
E DI OCTO TELEMATICS, L'OTTIMIZZAZIONE  
DELLA FLOTTA AZIENDALE CONSENTE  
DI **RIDURRE GLI SPRECHI FINO AL 20%**

