



Tasse sull'auto e consumi: le sfide da vincere

IL COMPARTO DA SOLO TRAINA LE VENDITE DI VETTURE NUOVE MA L'ESECUTIVO DEI TECNICI HA INASPRITO I BALZELLI EPPURE LO STATO SOLO DI IVA HA INCASSATO 2,3 MILIARDI GLI OPERATORI: "MONTI NON HA MAI ASCOLTATO LE NOSTRE ISTANZE"

Vito de Ceglia

Milano

Il mondo delle flotte tiene testa alla crisi, ma ancora per quanto tempo può resistere? E' questo l'interrogativo che, a denti stretti, serpeggia tra gli operatori del settore alle prese con uno dei momenti più difficili vissuti dall'industria dell'automobile. Per capirlo, è sufficiente passare in rassegna i dati del comparto che riportano le lancette del tempo alle cifre degli anni Settanta, con ripercussioni estremamente pesanti soprattutto per i bilanci di case auto e concessionari, ma anche per le casse dello Stato che solo di Iva ha guadagnato 2,3 miliardi di euro nel 2012.

Numeri alla mano, al termine dello scorso anno gli italiani hanno speso circa 25 miliardi di euro per acquistare nuove auto (-21% rispetto al 2011, già in perdita del 5% sul 2010). Una contrazione che si è ulteriormente aggravata il mese scorso, quando il settore ha subito un ennesimo calo del 17,41%, rispetto a febbraio dello scorso anno, con il risultato che nel primo bimestre del 2013 il gettito Iva si è contratto di 154 milioni di euro, che si sommano alla contrazione già accertata della tassazione sui carburanti che in gennaio è stata di 150 milioni e al calo del gettito di tutti i beni e servizi per usare l'auto.

Analizzando i dati su base annuale, però si vince che subiscono in particolare una decisa flessione gli acquisti di auto operati dalle famiglie (da 20 a 15 miliardi), mentre scendono in modo meno significativo quelli delle società (da 6,5 a 5,1 miliardi). A spendere poco in meno rispetto allo scorso anno sono, invece, i noleggiatori che, se nel 2011 hanno investito 5,2 miliardi di euro per le quattro ruote, nel 2012 si sono fermati a quota 4,9 miliardi.

Un dato, questo, che solo in parte mitiga la frustrazione che, in modo trasversale, si è abbattuta sulle aziende del noleggio che hanno visto ridursi nel 2012 complessivamente fatturato e immatricolazioni, sia nel lungo termine (-6% e -14%) che nel breve termine (-7% e -24%). Un duro colpo per il settore e per il mondo dell'auto in generale, visto che l'autonoleggio rappresenta da sempre il principale traino del mercato del nuovo.

«Se si è arrivati a questo punto, le cause sono da ricercare nella politica miope con cui il legislatore ita-

LA CRISI DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE

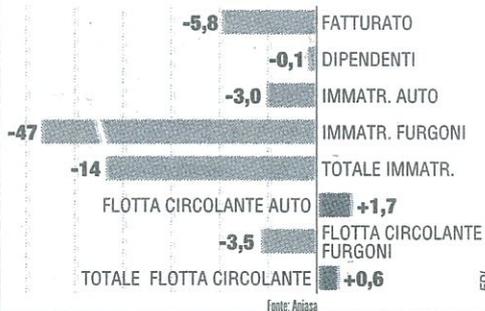
Variazioni % gen.-set, 2012 su stesso periodo 1011



Il presidente di Aniasa Paolo Ghinolfi accusa il governo tecnico

NLT, CRESCE SOLO LA FLOTTA

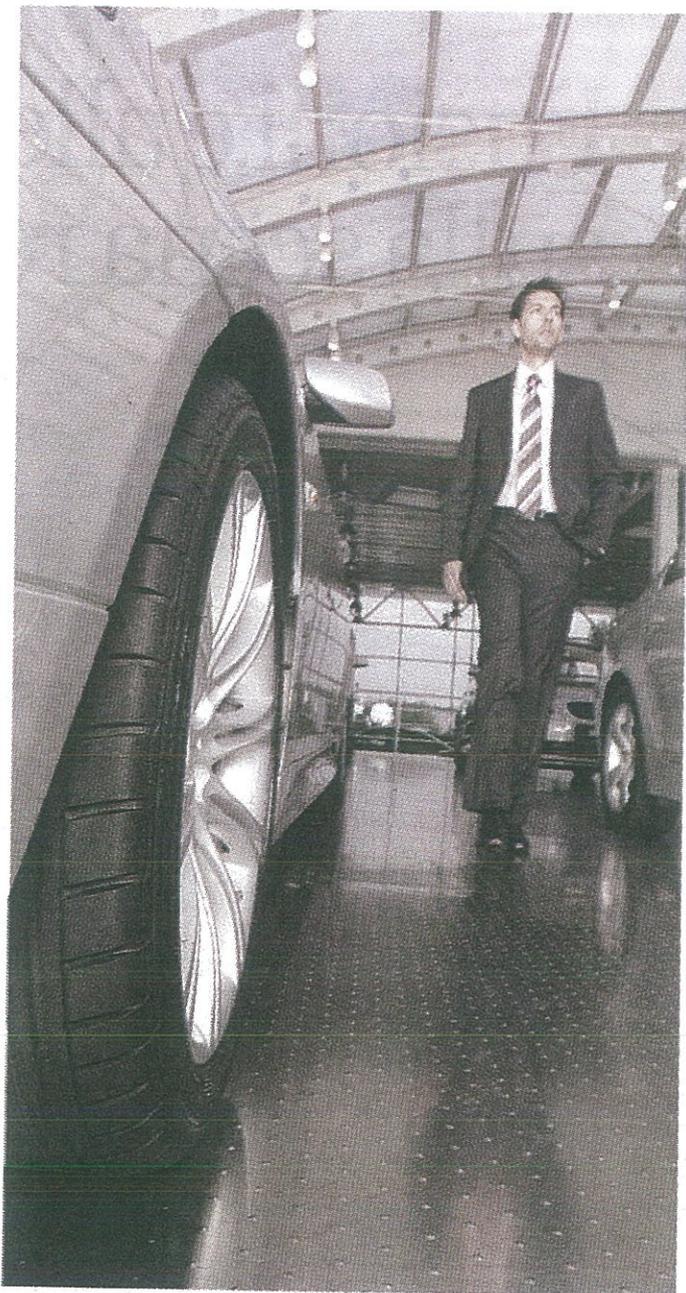
Variazioni % gen.-set, 2012 su stesso periodo 1011



liano e, in particolare, il governo dei tecnici ha trattato il nostro settore e l'intera filiera dell'automotive, che esprime come fatturato l'11,4% del Pil e ben il 16,6% di contribuzione al gettito fiscale nazionale, dando lavoro a 1.200.000 addetti, tra diretti e indiretti», sottolinea Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, l'associazione che raccoglie le società di noleggio veicoli (a breve e lungo termine) e di fleet management di Confindustria. Che lancia il suo j'accuse contro Monti: «Non ha mai ascoltato le nostre istanze e non ha mai rispo-

sto ad una lettera che io stesso avevo scritto per sollecitare la sua attenzione sulle difficoltà del settore. Difficoltà che, peraltro, avevo illustrato durante un'audizione in Commissione Trasporti alla Camera caduta nel vuoto».

Per contro, invece, l'industria dell'autonoleggio è finita nel mirino dei "tecnici": prima, con la riforma del lavoro Fornero che aveva imposto una diminuzione della quota di deducibilità dal 40% al 27,5%; poi, con la legge di Stabilità che ha previsto, a partire da quest'anno, un nuovo tetto massimo



del 20% mentre quasi ovunque in Europa la deducibilità arriva invece al 100%. «E' stato un accanimento irragionevole che non ha giovato né al nostro settore, né al mercato automobilistico in generale, né tantomeno alle casse dello Stato. Anche uno studente di seconda ragioneria è consapevole che un bene strumentale, qual è la macchina, si dovrebbe scaricare sul costo di bilancio di una società per avere un ritorno. Ma, purtroppo, la direzione scelta è quella opposta, con gravi ripercussioni specialmente sulle Pmi già danneggiate dalla scomparsa del credito bancario e dalla cronicità del ritardo dei pagamenti».

Ad aggravare la situazione poi ha inciso anche l'odiosa "gabella" dell'Ipt, da pagare alla provincia in cui ha sede legale un'azienda di autonoleggio. «Ha un soprannome», rincara la dose Ghinolfi, «è la legge Zingaretti (ex presidente della Provincia di Roma e neo governatore del Lazio, ndr) che voleva a tutti i costi riportare nella capitale i soldi andati a Bolzano e Trento. Infatti, dopo questa norma, le nostre associate stanno valutando di spostare anche le loro sedi legali o di sopprimerle e trasferirsi all'estero».

A questo punto, secondo il presidente di Aniasa, il settore necessita di un intervento tempestivo da parte del governo: «Il problema — chiosa — è che un esecutivo al momento non c'è. E non si sa nemmeno se e quando ci sarà visto il quadro politico emerso dalle elezioni. Purtroppo, sarebbe sufficiente che si allentasse la morsa fiscale sul nostro settore, si iniziasse a parlare di sviluppo e non si penalizzassero tutti gli acquirenti potenziali di automobili, in primis quelli di grande cilindrata, e il mercato potrebbe risalire da 1,4 a 1,7-1,8 milioni di veicoli venduti in un anno, con un ritorno di 3-5 miliardi per le casse dello Stato».

Nonostante l'ulteriore taglio alla deducibilità delle vetture aziendali, al momento però i noleggi a lungo termine non registrano contrazioni di rilievo. Il portafoglio clienti è sempre forte. «Si prorogano i contratti, si supportano i *fleet manager* nella policy aziendale per contenere i costi — conclude Ghinolfi — La clientela del noleggio a lungo termine sta comunque valutando la possibilità di passare dalle auto in pool, con una deducibilità prevista del 20%, a una maggiore utilizzazione del meccanismo dell'assegnazione delle vetture a uso promiscuo, per le quali si applica invece la maggiore deducibilità del 70%. C'è quindi grande interazione tra imprese di noleggio e clientela per modellare insieme il miglior servizio assicurando sempre sicurezza e qualità, rispetto dell'ambiente».

LE SOCIETÀ DI LEASING
E NOLEGGIO RALLENTANO
LE IMMATRICOLAZIONI IN TUTTE
LE PROVINCE ITALIANE
CON L'ECCEZIONE DI QUELLE
AUTONOME

Sibilla Di Palma

Milano

Le immatricolazioni di auto nuove da parte delle società di leasing e noleggio sono diminuite in tutte le province italiane. Con l'eccezione di quelle autonome di Trento e Bolzano che hanno visto invece un incremento boom. Colpa dell'aumento dell'Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione, che non ha lasciato indifferente il settore delle flotte aziendali già alle prese con la stretta fiscale attuata negli ultimi mesi.

«A fine 2012 stimiamo che le Province di Roma e Firenze hanno registrato un calo del 55% rispetto al 2011», spiega Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici). «Si tratta di importi pesanti che valutiamo solo per Roma, la piazza più interessata, in oltre 20 milioni di eu-

[IL BILANCIO]

Meno auto nuove in lista Roma è maglia nera solo Bolzano sorride

ro. Varie province, come Bolzano, Trento e Aosta, hanno invece registrato un aumento di immatricolazioni rispettivamente del 700%, del 280% e del 18%». Con la manovra di ferragosto 2011 (poi convertita in legge a settembre dello stesso anno) è stata infatti soppressa la tariffa fissa prevista per l'Ipt e resa obbligatoria quella variabile in base alla potenza della vettura, «con un incremento dell'85% del costo dell'Ipt media», sottolinea Teofilatto. Le province a statuto speciale, in virtù dell'autonomia legislativa, sono però riuscite a mantenere le tariffe più basse, non applicando di fatto gli inasprimenti. Con conseguente grande interesse a immatricolare presso di loro da parte delle grandi imprese di noleggio e di lea-

sing che hanno fatto i bagagli aprendo una sede secondaria o operativa a Bolzano, Trento e Aosta.

Una questione su cui dall'inizio dell'anno in Parlamento si è cercato affannosamente di trovare una soluzione di riequilibrio a livello territoriale. «Per l'Ipt siamo da quasi due anni in una situazione di complessità legislativa e di incertezza per le aziende su come comportarsi. Trento e Bolzano stanno incassando le risorse che il federalismo fiscale prevedeva che fossero distribuite in maniera più omogenea sul territorio nazionale».

Ma il nodo Ipt non è l'unico a mettere a dura prova il comparto: «Con la legge Fornero e con la legge di Stabilità il governo ha diminuito

la deducibilità dell'auto aziendale», aggiunge il direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa. Riducendola dal 90% al 70% per i veicoli assegnati ai dipendenti e dal 40% al 27,5% (e poi al 20% con effetto dal 1° gennaio 2013) per quelli a disposizione delle imprese. Un trattamento fiscale fortemente penalizzante rispetto ai nostri vicini europei, come Francia, Gran Bretagna, Spagna e Germania, dove la deducibilità è al 100% (con un tetto massimo di 18.300 e 18.200 euro nei primi due casi e illimitato

negli altri). Siamo inoltre ancora indietro sul fronte della detraibilità Iva che in Italia si attesta attorno al 40%, «a fronte del 100% attuato negli altri paesi del Vecchio Continente», specifica Teofilatto.

La necessità è dunque trovare un equilibrio con il resto dell'Europa, adeguando il trattamento fiscale italiano al regime in vigore negli altri maggiori Paesi dell'Unione Europea, come da tempo chiedono le aziende che operano nel comparto.

IL PERDURARE DELLA CRISI ECONOMICA E LA STRETTA FISCALE STANNO SPINGENDO L'OFFERTA VERSO LA CONCENTRAZIONE SOSTENUTA DAI GRUPPI AUTOMOBILISTICI. POCHI GIORNI FA LEASEPLAN HA ANNUNCIATO DI AVER ACQUISITO LE ATTIVITÀ DI GESTIONE DELLE FLOTTE BBVA E IL RISIKO NON È TERMINATO

Luigi Dell'Olio

Milano

La platea di operatori del noleggio a lungo termine si sta restringendo. Il perdurare della crisi economica e la stretta fiscale che si è abbattuta sul settore stanno spingendo l'offerta verso la concentrazione, con i grandi operatori internazionali in veste di predatori, grazie anche all'appartenenza a gruppi finanziari o automobilistici, che possono garantire spalle più robuste in una fase di forte turbolenza come quella attuale. Così, approfittando di multipli ben più contenuti rispetto al pre-crisi, ha preso il via una stagione di riassetto dell'offerta, all'insegna dell'integrazione verticale tra gli operatori.

L'ultima operazione risale a pochi giorni fa, quando LeasePlan Corporation ha annunciato di aver acquisito le attività di gestione delle flotte aziendali del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (Bbva) in Italia, un portafoglio da circa 20mila veicoli, che consente alla multinazionale olandese (6mila dipendenti, con 1,3 milioni di veicoli multi-marca in gestione e attività in 31 Paesi, tra cui l'Italia, dove è presente dal 1991) di espandersi soprattutto nel segmento delle piccole e medie imprese, che in Italia presenta le maggiori opportunità di crescita. A c o m p l e t a m e n t o dell'accordo, LeasePlan ha acquistato l'intero pacchetto azionario di altre due aziende italiane, Bbva Renting e Bbva Autorenting.

Fusioni e alleanze per sopravvivere sulla scena restano i grandi player

Emblematica la scelta di finanziare l'intera operazione con fondi propri, a dimostrazione di un'ampia disponibilità liquida da parte dell'acquirente in una fase del mercato in cui l'accesso al mercato del credito risulta difficile e l'esposizione debitoria non è vista più come sinonimo di dinamismo.

In passato era toccato ad Alphabet (gruppo Bmw, presente in 19 Paesi, con 530mila veicoli aziendali in gestione, inclusi 70mila contratti di solo ser-

vizio) condurre in porto l'acquisizione di IngCarLease: una fusione da 637 milioni di euro tra due marchi storici del mercato, che ha portato sotto uno stesso tetto le competenze acquisite nel canale indiretto da Ing e la rete delle concessionarie Bmw. Un'operazione che indica una delle priorità in questa fase di ristrutturazione dell'offerta per fronteggiare il restringersi dei margini:

da una parte offrire alla clientela una platea quanto più possibile vasta di veicoli, in modo da incontrare le diverse esigenze, dall'altra la necessità di presidiare il territorio con una rete capillare per minimizzare i tempi di risposta.

Risalendo indietro nel tempo va ricordata anche l'operazione di Ald (gruppo Societe Generale), con l'ac-

quisizione di Locat Rent da Unicredit, e la scelta di Leasys (controllata da Fga Capital, joint-venture paritetica tra Fiat e Credit Agricole) di integrare Savarent (altra espressione del Lingotto, focalizzata soprattutto sul target pmi e professionisti). Non si è trattato solo di un cambio di etichetta, ma di un'operazione industriale, che tra le altre cose ha portato all'integrazione fra reti di vendita e di assistenza che configura un nuovo modello di business, con l'unione tra attività di procacciamento classica, di fornitura dei veicoli e assistenza ordinaria e straordinaria alla flotta.

Già a fine 2011, secondo un censimento dell'Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici), i primi tre operatori del noleggio a lungo termine controllavano il 66% del mercato, i primi sei l'85% e i primi dieci il 95%, e verosimilmente in quest'ultimo periodo il processo di concentrazione si è ulteriormente rafforzato. Dalla stessa associazione di settore leggono il fenomeno in atto con la particolarità di questo comparto, che "richiede notevoli investimenti e disponibilità finanziarie, come del resto suffragato dal fatto che le società più importanti del settore sono diretta emanazione di grandi istituti finanziari o delle case automobilistiche". Due business che hanno vissuto una straordinaria vitalità tra gli anni Novanta e i Duemila, spingendo quindi questi gruppi a ingenti investimenti nel settore delle flotte aziendali.

Lo scoppio dirompente della crisi ha impattato in maniera pesante e il resto lo hanno fatto le politiche di austerità avviate dai diversi governi occidentali, che hanno portato a una riduzione delle agevolazioni al settore. Da qui il restringersi del numero di operatori, a vantaggio dei soggetti che possono disporre di risorse, strutture e ampiezza di servizi offerti. È un fenomeno destinato a proseguire ancora, con la conseguenza di ridurre le opportunità di scelta per le aziende utenti? Su questo gli addetti ai lavori non si sbilanciano, considerato che da una parte la recessione italiana appare destinata a durare ancora diversi trimestri, e dall'altra — come evidenziano dalla stessa Aniasa — il processo di fusioni e acquisizioni degli ultimi anni ha creato nuovi spazi di mercato per gli operatori di minori dimensioni, spesso attivi in un ristretto ambito territoriale, laddove le economie di scala impattano meno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Car policy, quando la gestione vuol dire risparmio

GE CAPITAL HA RILEVATO OLTRE 390 MILIONI DI EURO DI POSSIBILI TAGLI AI COSTI 80 DEI QUALI CONCRETAMENTE PORTATI A TERMINE DALLE AZIENDE DI TUTTA EUROPA. COME? OTTIMIZZANDO LE ESIGENZE DI MOBILITÀ ED ELIMINANDO QUALSIASI SPRECO O INEFFICIENZA

Luca Palmieri

Milano

L'attenzione al risparmio è sempre più importante, anche nella gestione delle flotte aziendali. E così Ge Capital ha rilevato oltre 390 milioni di euro di possibili risparmi per la gestione delle flotte aziendali, 80 dei quali concretamente portati a termine dalle aziende clienti di tutta Europa attraverso scelte strategiche sulla car policy. Un fenomeno che non interessa ovviamente solo il comparto delle flotte aziendali, ma in questo momento di recessione riguarda tutte le aziende presenti nei vari segmenti di mercato.

I risultati sono stati ottenuti attraverso il team Key Solutions, che offre un servizio di consulenza che ha come obiettivo l'individuazione di tutti i possibili risparmi per le flotte. In Italia, il team Key Solutions negli ultimi 5 anni di attività ha condotto circa 170 studi per le flotte di oltre 65 clienti su più di 31.000 veicoli, stimando potenziali risparmi in oltre 8,6 milioni di euro e guidando i parchi auto verso la

I DIFETTI GRAVI DEL PARCO AUTO

In milioni di euro e impatto % sul cT1

| Anni/km | Parco | Di cui con difetti gravi | |
|-------------------------|---|--------------------------|-----------|
| <4 ANNI <50.000 Km | 9 milioni | 3,5% | 314.000 |
| <8 ANNI <100.000 Km | 9 milioni | 9,0% | 812.000 |
| <12 ANNI <150.000 Km | 8 milioni | 15% | 1.224.000 |
| >12 ANNI >150.000 Km | 11 milioni | 15% | 1.627.000 |
| >130.000 Km | Con difetti pericolosi per la sicurezza | | 2.500.000 |

Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility

realizzazione di oltre 2 milioni di euro di saving con risparmi mensili per ogni veicolo in flotta pari a 60 euro (per un totale di 720 euro annui).

«L'attuale contesto internazionale — spiegano i vertici di Aniasa, l'associazione italiana di categoria — sta spingendo le aziende del noleggio a lungo termine a fornire una consulenza sempre più mirata e orientata sulle reali e specifiche esigenze dei singoli clienti. La priorità assoluta è, in questa fase di incertezza economica, identificare tutti i saving possibili, ottimizzando le esigenze di mobilità ed eliminando qualsiasi spreco o inefficienza. D'altro canto, la formula del noleggio a lungo termine nasce e si è imposta nel corso degli ultimi anni proprio grazie alla sua

capacità di produrre risparmi nella gestione del parco auto, garantendo sicurezza e qualità dei servizi».

In concreto, uno degli effetti tangibili di questa tendenza è stata la proroga dei contratti di noleggio, che sono passati da una media di 36 mesi a 48. In pratica, succede sempre più spesso che le parti, giunti alla scadenza naturale del contratto, scelgano di prolungare la durata dello stesso per altri 12-16 mesi, con evidenti effetti per il cliente che beneficerà di un canone ridotto nei successivi mesi e per la società di *renting* che posticiperà il momento di messa in vendita del veicolo usato. Questa elasticità ha fatto sì che la clientela rimanesse stabile anche nel 2012 e attualmente supera le 60mila im-



Prendendo, ad esempio, in considerazione una flotta tipo di 500 auto che percorrono mediamente 30mila chilometri all'anno, i risparmi possono essere notevoli con l'adozione della Fuel Card

prese e le 2500 pubbliche amministrazioni.

Secondo gli studi fatti la divisione dei costi legati ad un'automobile è data al 50% dal suo deprezzamento, al 26% dal carburante, al 18% dai servizi, al 4% dalle tasse e al 2% da altri tipi di impatti fiscali. La strada principale per ottenere risultati significativi sul piano del risparmio si sviluppa in cinque punti. Il primo riguarda l'impegno e la prioritizzazione, attraverso un primo livello di analisi e di priorità nei risparmi. Subito dopo viene la diagnosi, con un'analisi approfondita dei dati attuali del parco auto. Il terzo passo è la validazione, che permette di confermare le informazioni e i parametri di misurazione, seguito dall'implementazione, quando viene realiz-

zato l'*action plan* concordato per i *saving* individuati. Quinto e ultimo punto è la realizzazione, attraverso un *audit* sui risultati dello studio e il monitoraggio dell'impatto effettivo sulla flotta.

Un fattore di grande rilevanza è poi quello legato alla riduzione delle emissioni di CO2. A questo proposito Key Solutions ha anche realizzato, sul proprio sito, un calcolatore apposito dove indicare il numero complessivo di veicoli della flotta, i chilometri medi annualmente percorsi per veicolo, se i veicoli sono principalmente a benzina o principalmente a gasolio e qual è l'obiettivo di abbattimento delle emissioni CO2. Lo strumento calcola quindi il risparmio potenziale di carburante che potrebbe essere raggiunto migliorando le emissioni di CO2 medie di tutta la flotta.

Prendendo, ad esempio, in considerazione una flotta tipo di 500 auto che percorrono mediamente 30mila chilometri all'anno, ad esempio i risparmi possono essere notevoli: con l'adozione della Fuel Card e un programma di formazione di eco-guida, il potenziale risparmio annuo è di 60mila euro mentre sostituendo i propri mezzi con emissioni di CO2 medie di 120 g/km si riesce a ottenere un risparmio di circa 78mila euro in carburante. E, per finire, prolungando la durata del contratto da tre a quattro anni si ottengono significativi risparmi, pari a 115mila euro.

Al volante minuto per minuto con la nuova "scatola nera" anche la privacy è garantita

VIA LIBERA AL DECRETO CHE FISSA CARATTERISTICHE E FUNZIONALITÀ DEI MECCANISMI ELETTRONICI PER LA REGISTRAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI UN VEICOLO LE COMPAGNIE ASSICURATIVE SI STANNO GIÀ ATTREZZANDO PER MODULARE OFFERTE AL RIBASSO. RISPARMI GRAZIE ALLE TECNOLOGIE

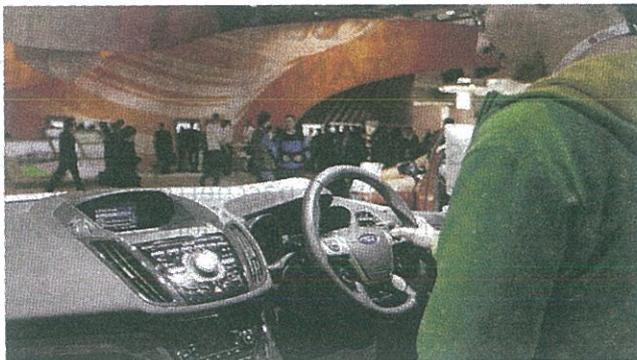
Christian Benna

Milano

Prova a partire la telematica al volante. Con la pubblicazione a febbraio sulla Gazzetta Ufficiale del decreto del 25 gennaio 2013, che fissa caratteristiche e funzionalità dei "meccanismi elettronici adibiti alla registrazione delle attività di un veicolo," il mercato della "scatola nera" abbinato alle tecnologie satellitari potrebbe finalmente sbloccarsi. Si tratta di un primo, ma importante passo, secondo gli operatori, che chiarisce nel dettaglio i requisiti che i dispositivi dovranno avere. Anche se, per spianare la strada al decollo del comparto, annunciato da anni ma ancora ai nastri di partenza, bisognerà attendere altri provvedimenti legislativi: in particolare sui temi di privacy e standard tecnologici di raccolta dati.

Intanto, le compagnie assicurative si stanno già attrezzando per modulare offerte al ribasso per i possessori della "scatola nera". E il pianeta delle flotte aziendali, quello più interessato allo sviluppo di queste tecnologie, comincia a scaldare i motori. I dati del Barometro 2012, indagine annuale promossa dal Corporate Vehicle Observatory di Arval e basata su oltre 4.800 interviste ad aziende, stimano che il 7% delle imprese del nostro Paese interpellate dichiara di avere già implementato la telematica a bordo dei propri veicoli, e che il 5% ha intenzione di farlo entro i prossimi tre anni. I benefici della tecnologia on board, a partire proprio dalla "scatola nera", promettono di migliorare sicurezza, portare risparmio e ottimizzazione della gestione della flotta.

Nel 2011 sono spariti nel nulla 4.142 veicoli a noleggio, contro i 3.300 del 2010, per un danno che tocca la cifra record di 43 milioni di euro. Un salasso per il pianeta delle flotte, già messo a dura prova



Il 7% delle imprese ha già implementato la telematica a bordo dei propri veicoli

dalla crisi economica. Secondo l'Associazione nazionale industria dell'auto-noleggio e servizi automobilistici, «le informazioni derivanti dai dispositivi telematici, come la percorrenza chilometrica, la velocità, i consumi di carburante e la localizzazione di eventuali incidenti, sono diventati sempre più importanti per la gestione delle flotte. E i vantaggi di un monitoraggio on line della flotta di ogni dimensione si traducono in una evidente riduzione dei costi (personale, gestione mezzi, gestione amministrativa,

manutenzione), nonché in una riduzione dell'impatto ambientale e in un aumento della soddisfazione del cliente». Si ipotizza che, nei prossimi 3 anni, nel nostro Paese, l'installazione della "scatola nera" possa coinvolgere un numero di veicoli compreso tra i 10 e i 15 milioni, generando così un business che potrebbe oscillare tra un minimo di 500 milioni di euro ad un massimo di 1,5 miliardi di euro, senza considerare i costi d'installazione e la fornitura di servizi accessori. Intanto, in attesa che si trovino soluzioni

normative per implementare il mercato senza invadere il diritto alla privacy, crescono i prodotti creati ad hoc. Lo spiega Maurizio Iperiti, amministratore delegato LoJack Italia, una delle principali società di sistemi di rilevamento e antifurto: «I nostri dispositivi possono, anche grazie alla collaborazione con le Forze dell'ordine, contare su percentuali di recupero del veicolo rubato del 90% e garantiscono al contempo la piena tutela della privacy dell'utilizzatore, grazie a una tecnologia che resta dormiente fino all'attivazione del servizio a seguito della denuncia di furto effettuata».

Compiuto il primo passo, con il decreto che regola le apparecchiature, che dovranno essere sigillate ed essere dotate di ricevitore Gps, trasmissione dati Gsm-Umts, wireless bi-direzionale e banchi di memoria flash e Ram, si amplia il raggio di azione della telematica al volante. Dice Pier Luigi Del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet&Mobility: «Una volta che saranno sciolti i lacci normativi in tema di privacy, il mercato potrà decollare promettendo risparmi molto alti sui premi assicurativi. Ma questo è solo l'inizio di uno sviluppo per tutto il settore. La telematica a bordo auto ha già molte applicazioni: consente a due veicoli di dialogare, scambiarsi informazioni, dal traffico al meteo, alla tenuta degli pneumatici. Tutto questo ha evidentemente un impatto molto positivo per migliorare l'efficienza della gestione di una flotta aziendale». Per Del Viscovo il ruolo della scatola nera è centrale anche per combattere le truffe: perché elimina la possibilità di sinistri falsi, «purtroppo molto frequenti nel nostro paese», e consente di conoscere il consumo associato ai diversi spostamenti. Secondo le stime di Dekra, sulle strade italiane circolano 2,5 milioni di auto con difetti gravi che sono molto pericolosi per la sicurezza. «Potter monitorare costantemente la salute del veicolo — conclude il direttore di Fleet&Mobility — evita incidenti e danni alle aziende e alle persone».