

Ricavi e immatricolazioni uno sprint lungo tre anni

AI MASSIMI LIVELLI ASSOLUTI. «PREMIATI PER AVER SAPUTO CAVALCARE L'INNOVAZIONE INTANTE SUE FORME: DAL CAR SHARING PER ARRIVARE AL NOLEGGIO DI LUNGO TERMINE AI PRIVATI», SPIEGA IL PRESIDENTE DI ANIASA FABRIZIO RUGGIERO, GIUNTO AL TERMINE DEL MANDATO

Marco Frojo

Milano

Se ci fosse stato bisogno di un'ulteriore conferma del fatto che il settore dell'autonoleggio è anticiclico, questa è arrivata negli ultimi tre anni. Il giro d'affari è cresciuto costantemente, nonostante la durissima crisi che ha colpito l'economia italiana (e il 2016 non farà eccezione); oggi il fatturato complessivo delle aziende di autonoleggio è sui massimi di sempre e risultati altrettanto brillanti si sono registrati sul fronte delle immatricolazioni: più di un'auto su cinque fra le nuove immatricolazioni viene impiegata nel noleggio.

Per l'associazione di categoria Aniasa è tempo di bilancio, perché il 31 dicembre scadrà il mandato triennale del presidente Fabrizio Ruggiero. «Sono stati tre anni caratterizzati da una crescita costante, sia di immatricolato che di fatturato — spiega Ruggiero — Questo andamento trova spiegazione nel fatto che chi sceglie i nostri servizi ha, fra gli altri vantaggi, quello di risparmiare cassa, un fattore non da poco in una situazione di crisi economica. L'altro fattore che ha consentito al settore di crescere è stato lo sviluppo di prodotti innovativi, a partire dal car sharing fino

ad arrivare al noleggio a lungo termine per i privati». Secondo il numero uno di Aniasa, anche in Italia, si sta infatti affacciando un nuovo paradigma di mobilità che si differenzia dal passato per il venir meno del concetto di proprietà dell'auto privata, mettendo così le basi per il proseguimento della crescita del settore dell'autonoleggio che si è posizionato per essere in prima fila nello sfruttamento di queste potenzialità. «All'interno di Aniasa abbiamo aperto una unità dedicata al car sharing che attualmente conta cinque operatori — prosegue Ruggiero — Con tutta evidenza non si tratta più di un settore di nicchia, oltre al fatto che come associazione vogliamo crescere in termini di rappresentatività».

Fra i successi conseguiti negli ultimi tre anni da Aniasa c'è l'articolo 94 del codice della strada che, dopo una lunga battaglia, non è mai entrato in vigore. L'articolo in questione imponeva la comunicazione alla Motorizzazione civile delle generalità della persona fisica o giuridica, diversa dall'intestatario, che avesse avuto la disponibilità di un veicolo per un periodo di tempo superiore a 30 giorni con un esborso complessivo per gli utenti dell'autonoleggio di circa 12 milioni all'anno. L'altra vittoria (parziale) riguarda il superammortamento (al 140%) che ha certamente favorito il rinnovo dei parchi macchine ma che non è ancora diventata una misura strutturale (ma rinnovata di anno in anno), come vorrebbe Aniasa. «Lo Stato ha più che compensato il minor introito dovuto

al superammortamento con la crescita delle imposte dirette e indirette legate all'acquisto di auto, che nel comparto dell'autonoleggio ha fatto segnare il record di sempre», annota Ruggiero.

I temi ancora sul tavolo di Aniasa sono invece la detraibilità dell'Iva e un ammodernamento del codice della strada. Per quel che riguarda l'imposta sul valore aggiunto, una direttiva europea impone che possa essere detratta al 100% ma ormai da molti anni il nostro Paese chiede una deroga a Bruxelles: l'anno scorso la detraibilità era limitata al 40% e per il 2017 c'è l'intenzione di portarla addirittura al 30%. Il governo giustifica queste decisioni con la stabilità dei conti pubblici e con la lotta all'evasione. «Noi chiediamo semplicemente di armonizzare la fiscalità italiana a quella europea — spiega Ruggiero — Nei principali Paesi dell'Unione, la detraibilità va dall'80% al 100% e questo rappresenta senza dubbio un vantaggio per la concorrenza estera sugli operatori italiani. Non pretendiamo che si arrivi subito al 100% ma chiediamo che si inizi ad andare nella direzione giusta. In secondo luogo contestiamo i presupposti della deroga: essa nasce per combattere l'evasione ma il settore dell'autonoleggio favorisce l'emersione del nero in quanto tutto è fatturato».

Molto più ampio invece il discorso sul codice della strada: «Il nostro codice è stato varato nel 1992 e la sua messa a punto risale almeno a un decennio prima; si può dunque dire che sia nato negli anni Ottanta, quando la motorizzazione del Paese era



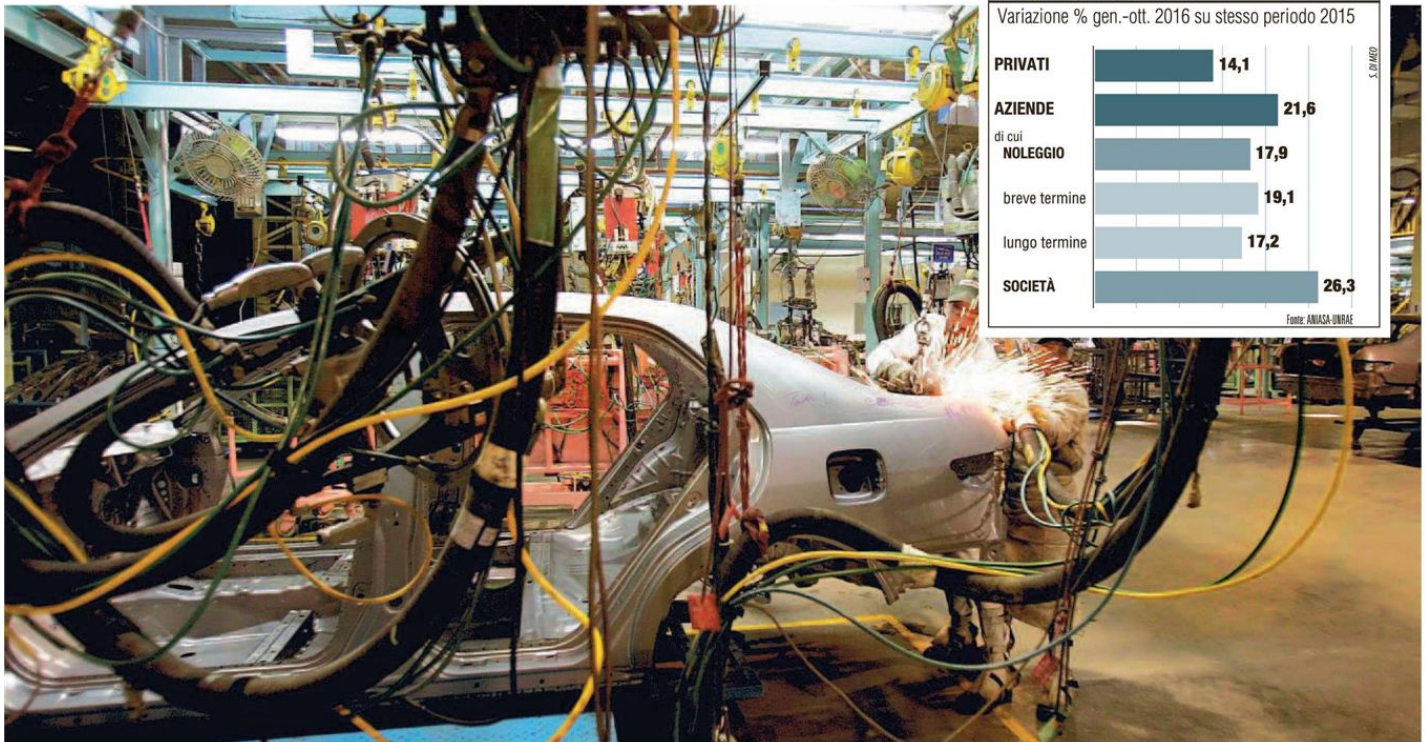
Peso: 75%

ben diversa da quella odierna e, ovviamente, fenomeni come il car sharing non esistevano neanche». Il codice della strada prevede, per esempio, che i tassisti non possano noleggiare il mezzo e il noleggio è vietato anche se si supera un certo tonnellaggio. «I tassisti e i piccoli trasportatori non possono dunque accedere al noleggio con importanti ricadute sia per loro, in termini di investimenti, sia per le società di autonoleggio, in termini di fatturato», spiega il numero uno di Aniasa.

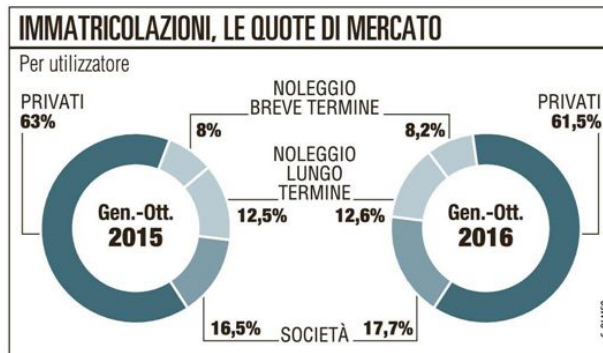
L'altra norma che Aniasa invita a rivedere è quella sulla copertura assicurativa. In Italia la polizza è legata al mezzo, mentre in altri Paesi, fra cui gli Stati Uniti, è legata alla persona. Questo è un limite nel momento in cui viene meno il concetto di proprietà di auto e si va verso forme di condivisione. «Anche dal punto di vista logico la soluzione adottata negli Stati Uniti ha più senso, non è la macchina a causare gli incidenti ma il guidatore; quindi se il marito causa un incidente guidando l'auto della moglie dovrebbe risponderne l'assicurazione del marito, che ha lasciato la sua auto a casa, e non da quella della moglie che con l'incidente non c'entra niente».

Questo principio non varrà più nel momento in cui arriveranno sul mercato le prime auto con il pilota completamente automatico, nel qual caso sarebbe corretto addossare la colpa al mezzo e non al guidatore, ma ad oggi non è possibile dire quando questo avverrà e, in ogni caso, non si può pretendere che un codice del 1992 sia in grado di regolamentare le auto del futuro.

"L'autonoleggio - spiega Ruggiero - cresce anche perchè chi sceglie i nostri servizi ha, fra gli altri vantaggi, quello di risparmiare cassa, un fattore non da poco in anni di crisi"



Fabrizio Ruggiero è il presidente di Aniasa, associazione degli operatori autonoleggio



Peso: 75%

Legge di stabilità, le aziende non fanno festa “Ok il super ammortamento, male sull’Iva”

ANIASA: “POSITIVA CONFERMA DELLA MISURA CHE NEL 2016 HA SPINTO IL RINNOVO DELLE FLOTTE. DISCUTIBILE INVECE LA NUOVA PROROGA AL 2019 DELLA LIMITAZIONE DELLA DETRAIBILITÀ DELL’IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO AL 40 PER CENTO SULLE AUTO AZIENDALI”

Vito de Ceglia

Milano

“Lungimirante” e “miop”. Sono i giudizi a caldo che esprime Aniasa, l’associazione nazionale dell’autonoleggio di Confindustria, in merito alle misure introdotte nella nuova Legge di Stabilità per l’industria di settore. «Senza dubbio, è positiva la conferma del super ammortamento per i veicoli a motore del 140% per tutto il 2017 — premette il direttore della sezione noleggio a lungo termine dell’Aniasa, Pietro Teofilatto — per contro è oggettivamente molto discutibile l’ulteriore proroga al 2019 della limitazione della detraibilità Iva al 40% sulle auto aziendali, richiesto dal governo e concesso dall’Ue».

Luci e ombre, quindi, per il futuro del mondo del noleggio che nei primi 10 mesi dell’anno ha dato un contributo fondamentale al boom di nuove immatricolazioni cresciute del 21,6% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente, con un picco del +38% solo ad ottobre.

«Un risultato, questo, ottenuto anche grazie al super ammortamento introdotto

dalla Legge di Stabilità 2016, che ha contribuito a rinnovare le flotte e a svecchiare il parco circolante nazionale (ad oggi composto ancora per il 45% da veicoli pre-Euro 4, ndr), con significativi benefici in termini di riduzione dell’impatto ambientale e maggiore sicurezza stradale», sottolinea Teofilatto.

Il provvedimento ha, infatti, conferito nuova linfa all’intero mercato automotive, permettendo agli operatori di noleggio di gestire il beneficio con utilità economica per il consumatore (65.000 aziende e 2.700 PA, nonché per le crescenti esigenze turistiche degli oltre 5 milioni di contratti di autonoleggio), sia attraverso la maggiore offerta di servizi che con il contenimento dei canoni.

Misurando gli effetti del super ammortamento sui primi 9 mesi dell’anno, cioè considerando esclusivamente le 41.000 immatricolazioni di auto a noleggio effettuate in quel periodo, l’Erario ha beneficiato di un saldo positivo pari a circa 81 milioni di euro a fronte di minori entrate (dovute al super-ammortamento) per circa 16 milioni di euro. Se si proietta l’orizzonte temporale su 4 anni, periodo medio di vita di un contratto di noleggio a lungo termine, il beneficio per l’Erario sarebbe stimabile in circa 200 milioni di euro.

«È un bene che il super ammortamento sia stato rinnovato per i veicoli a motore o beni strumenti al servizio delle aziende, cioè per l’auto a

noleggio, perché consente di dare una significativa iniezione di fiducia al comparto, la cui clientela di imprese è già penalizzata sul piano fiscale, rispetto ai competitor degli altri Paesi europei, sia dalla ridotta deducibilità dei costi di noleggio (20% in Italia e 100% Francia, Spagna e Germania), sia dalla minor detraibilità dell’Iva (40% in Italia, 100% in Francia, Spagna e Germania)».

Nonostante il super ammortamento, secondo i dati di Anfia, il carico fiscale è infatti ulteriormente cresciuto nel 2015, salendo a 71,9 miliardi di euro, con un incremento dello 0,5% rispetto all’anno precedente. Non solo: la ripresa del mercato auto nel 2015 non poteva che far lievitare ancora questo prelievo, con introiti derivanti dall’acquisto degli autoveicoli — Iva e Ipt — in crescita rispettivamente del 13,6% e dell’11,2%. La percentuale del gettito fiscale derivante da tutto il comparto automotive sul Pil risulta del 4,4%, la più alta tra i maggiori Paesi europei, visto che la media Ue si aggira attorno al 3,4%.

Insieme alla richiesta di conferma del maxi ammortamento per i veicoli a motore al 140% (poi ottenuta), Aniasa ha proposto inoltre di ammettere i veicoli a basse emissioni (ibridi, gpl, metano, elettriche e in car sharing) al beneficio di un incentivo pari al 250%. «Questa misura resta, per il momento, una proposta ma se venisse approva-

ta sarebbero enormi i vantaggi per la collettività», sottolinea Teofilatto.

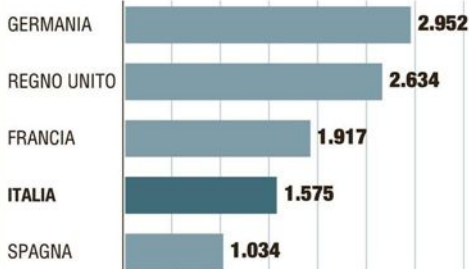
Tra le misure, invece, che sono state inserite nella Legge di Stabilità e promosse da Aniasa, ci sono quelle relative all’aumento della deducibilità da 3.615 a 5.100 euro per gli agenti e i rappresentanti del commercio, il cui limite era fermo dal 1998. «Peccato che la misura non sia stata estesa a tutte le aziende e ai professionisti con partite Iva», osserva il direttore.

Altrettanto importante, secondo Teofilatto, è l’incremento a 200 milioni di euro del fondo di approvvigionamento dei mezzi per il trasporto pubblico. «Vale anche per il noleggio ma è necessaria una modifica dell’articolo 84 del Codice della Strada del 1992 che vieta alle società di noleggio a lungo termine di servire anche la PA», conclude Teofilatto.



IL MERCATO AUTO IN ITALIA

Immatricolazioni 2015, in migliaia



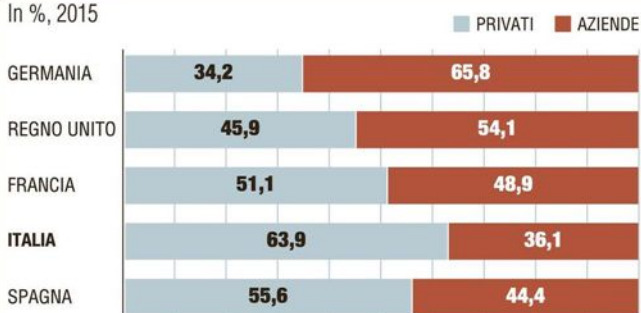
Fonte: UNRAE

S. DI MEO

Secondo Aniasa, per l'erario pubblico è positivo il saldo tra le minori entrate provocate dalle agevolazioni al settore e le maggiori entrate che ne ha ricevuto il business

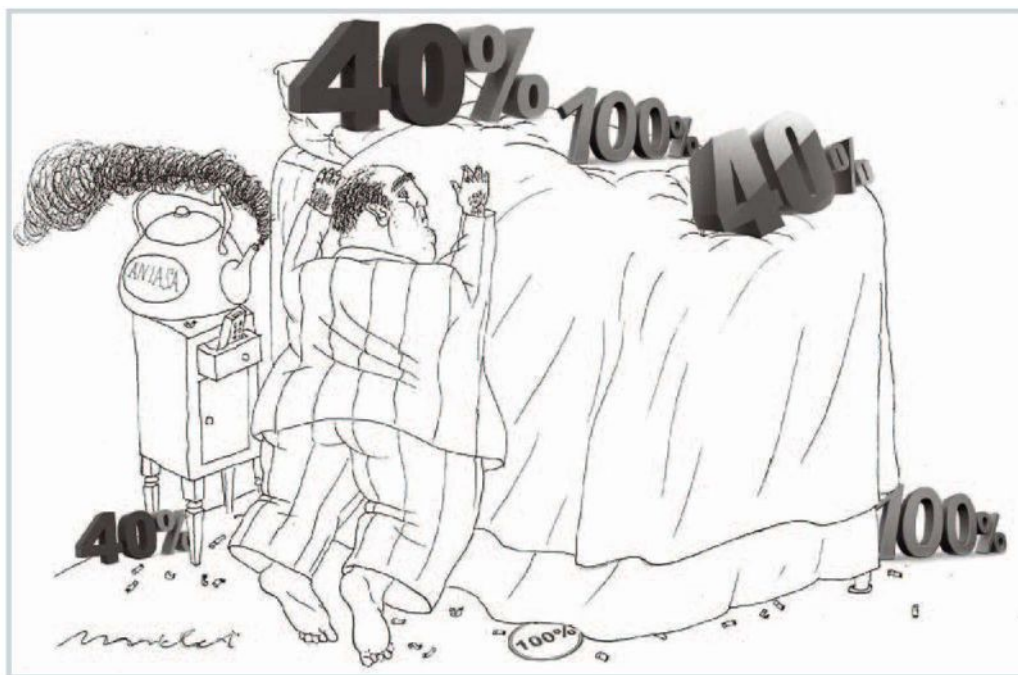
LE QUOTE DI MERCATO

In %, 2015



Fonte: UNRAE

S. DI MEO



Peso: 55%

“Società tricolore penalizzate da una misura miope”

CASO IVA, GIUDIZIO DELL'ASSOCIAZIONE SENZA APPELLO: "I COMPETITOR EUROPEI BENEFICIANO IN QUESTO MODO DI COSTI MINORI DI MOBILITÀ. È L'ENNESIMO RINVIO ALL'ITALIANA CHE CONTRADDICE IL RESTO CHE IL GOVERNO HA FATTO DI BUONO"

Milano

La proroga dell'Iva? «Una misura miope che penalizza le aziende italiane rispetto ai competitor europei che beneficiano di minori costi di mobilità. L'ennesimo rinvio all'italiana che contraddice quanto il governo ha fatto nella Legge di Bilancio con il super ammortamento».

È molto negativo il commento di Aniasa all'ulteriore proroga al 2019 della limitazione della detraibilità Iva al 40% sulle auto aziendali, richiesto dall'esecutivo e concesso dall'Ue. Una storia che si ripete dal 1980, cioè da quando l'Italia ha chiesto e ottenuto dall'Ue un regime speciale di totale indetraibilità. Poi dal 2001, visto che eravamo gli unici in Europa, si è deciso di rendere detraibile l'Iva sulle autovetture al 10%, salendo al 15% dal 2006.

Proprio nel 2006 è intervenuta la Corte di Strasburgo che ha condannato lo Stato ad applicare la detraibilità del 100%, così come previsto dalla normativa europea. Il Mef dell'epoca, menzionando un'indagine mai

pubblicata sui soggetti interessati (imprese e lavoratori autonomi), ha sostenuto la richiesta di limitare la detrazione al 40%, considerata percentuale accertata di utilizzo del veicolo a scopi di produzione del reddito.

L'Ue ha accordato l'autorizzazione per il periodo 2007-2010 e da allora, di triennio in triennio, sono state chieste (e concesse) altre proroghe, fino all'ultima con decorrenza 31 dicembre 2019. È stata infatti pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Ue la decisione del Consiglio europeo di accordare un ennesimo rinvio, per altri tre anni, così come chiesto dal nostro governo.

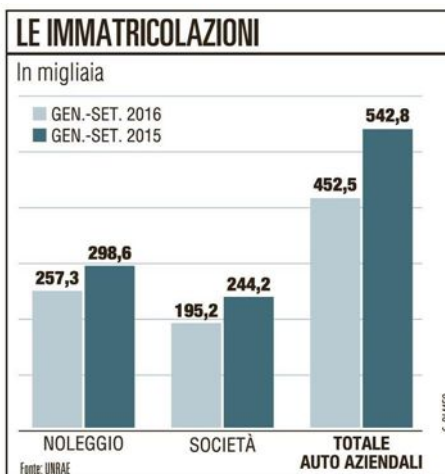
Secondo Aniasa, le motivazioni a supporto dell'istanza appaiono discutibili in quanto si specifica che per l'Italia la proroga "è volta a contrastare l'evasione dell'Iva e a semplificare la relativa procedura di imposizione e ha pertanto un impatto potenzialmente positivo per le imprese e le amministrazioni in quanto riduce in maniera significativa l'onere amministrativo. La soluzione è ritenuta dall'Italia una misura adeguata ed è comparabile ad altre deroghe precedentemente o attualmente in vigore".

Aniasa, invece, sottolinea proprio il ruolo rilevante dell'auto aziendale come promotore sia di correttezza fiscale che di contrasto all'evasione. In particolare, con il noleg-

gio veicoli, ogni fase operativa sotto il profilo amministrativo e contabile è strettamente e necessariamente congiunta ad ogni adempimento stabilito dalla normativa tributaria. "Questa ennesima proroga all'italiana — osserva Aniasa — graverà sulla competitività delle aziende nazionali chiamate a concorrere con competitor tedeschi e francesi che possono contare su una detraibilità al 100%".

Il grave disallineamento, con la conseguente situazione di minor competitività delle aziende nazionali (in particolare per l'export), rispetto alle concorrenti europee su un asset così rilevante come la mobilità aziendale, appare ancora più evidente se si raffronta la tassazione su un veicolo medio in Italia e negli altri Paesi (con un prezzo al pubblico di 30.000 euro). E il divario fiscale, accentuato dalla minor deducibilità dei costi, incide in maniera sensibile sul mercato dell'auto aziendale che in Italia continua a "valere" il 36% contro il 45% medio degli altri principali Paesi europei. **(v.d.c.)**

Aniasa sottolinea il ruolo rilevante dell'auto aziendale come promotore sia di correttezza fiscale che di contrasto all'evasione. "Non va che sull'Iva le imprese italiane siano penalizzate rispetto ai concorrenti"



Il futuro è di city car, alto di gamma e motore ibrido

I TREND EMERGENTI NEL SETTORE DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE INDICANO INOLTRE CHE IL MERCATO DEI PRIVATI PIÙ DELLE IMPRESE SEMBRA DESTINATO AD AUMENTARE SUL VERSANTE DELLA CLIENTELA

Milano

City car e alto di gamma sul fronte dei modelli; privati più delle imprese sul versante dei clienti e ibrido per quel che concerne l'alimentazione. Sono i trend emergenti nel settore del noleggio a lungo termine secondo le rilevazioni di Aniasa.

Quanto alle immatricolazioni, le vetture medie si confermano le più gettonate nei primi sei mesi del 2016 (44.254 unità) per la loro capacità di combinare prestazioni e prezzi accettabili, ma le migliori performance nel confronto con il primo semestre 2015 vengono messe a segno dai segmenti "estremi", con le city car che segnano un progresso del 21% (a quota 22.453 immatricolazioni) e l'alto di gamma del 24% (pur con valori assoluti molto contenuti, 212), a fronte del +14% messo a segno dal mercato nel suo insieme. Le utilitarie sono quelle che crescono meno (+5%), ma con 31.563 unità che ne fanno la seconda categoria.

Quanto all'alimentazione, la benzina continua a essere la soluzione preferita (74% delle immatricolazioni nel corso di gennaio-giugno 2016), ma la migliore performance nel confronto a dodici mesi viene messo a segno dalle ibride, con un balzo del 96%, a raggiungere quota 2.034 unità, che sta a indicare una crescente attenzione della clientela verso il tema delle emissioni inquinanti. Si presta alla medesima chiave di lettura il boom del gpl, con un +60% che porta le immatricolazioni a 1.841 unità tra gennaio e giugno di quest'anno. Bene anche il metano (+38% a 1.141 unità), mentre il gasolio cresce del 16% e si conferma al secondo posto (22% del totale immatricolazioni) dopo la benzina (che sale del 12%). In controtendenza le auto elettriche, con appena 118 autovetture contro le 485 di un anno fa (-76%).

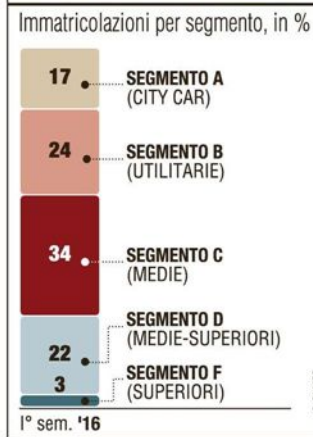
Passando all'analisi per carrozzeria, le Berlina 2 volumi restano ai vertici del mercato con il 42% delle immatricolazioni, davanti al modello station wagon (20% del totale) e alle monovolume (13%). Mentre se si confronta l'andamento tra il primo semestre del 2015 e lo stesso periodo di quest'anno la migliore performance viene messa a segno dalle fuoristrada (+32%), mentre il modello aperta/coupè segnala una frenata del 35%, con le berlina 2 volu-

mi poco sotto il trend medio (10% per il segmento contro il +14% totale).

L'analisi per brand vede un boom delle Toyota (+168%) e delle Mini (+113%), anche se in termini assoluti contano rispettivamente per il 3,4% e l'1,3%. La voce grossa nel mercato la fa come sempre la Fiat (con il 21,7% dell'immatricolato), che stacca nettamente le altre due case automobilistiche sul podio, vale a dire Ford (7,8%) e Volkswagen (7,5%). Seguono Audi (6,8% di incidenza) e il duo Renault-Bmw (in coabitazione al 5,8%). Tra i singoli modelli prevale la Panda (8,0% del totale), che stacca 500 L (4,9%) e 500 (3,8%).

Infine uno sguardo al segmento dell'usato. I commercianti rappresentano tre-quarti del mercato, con il 74% delle vendite totali nel primo semestre di quest'anno, contro il 9% dei privati e l'1% delle società. A chiudere sono le radiazioni (esportazioni), che sono il 15%. Se invece si guarda al confronto tra il primo trimestre del 2015 e di quest'anno, la performance migliore viene messa a segno (+11%) contro un dato generale in crescita dell'1%. Meglio i commercianti (+5%), mentre la performance delle società è in forte calo (-63%). **(I.d.o.)**

AUTO, VINCONO LE MEDIE



Per carrozzeria, le Berlina 2 volumi restano ai vertici del mercato con il 42% delle **immatricolazioni**, davanti al modello station wagon



Noleggio a breve, di corsa anche senza il motore Expo

IL +4,8% DEI PRIMI NOVE MESI DEL 2015 ERA STATO ATTRIBUITO IN PARTE ALLA LUNGA KERMESSE DI MILANO. MA NELLO STESSO PERIODO DEL 2016 IL SETTORE HA ADDIRITTURA MIGLIORATO QUELLA PERFORMANCE: +5,1%

Milano

I nuovi trend di consumo che privilegiano il possesso rispetto alla proprietà e la capacità del mercato di intercettare la domanda emergente in merito alla minimizzazione dell'impatto ambientale. Sono le due ragioni che, combinate con la ripresa del ciclo economico, spiegano il buon andamento del noleggio a breve termine in Italia. I primi nove mesi del 2016, segnala l'associazione di settore Aniasa, sono andati in cantiere con un fatturato di settore nell'ordine di 945,6 milioni di euro, vale a dire il 5,1% in più rispetto a 2015. Un livello di assoluto valore, considerato che già da tempo il comparto è lungo un sentiero di crescita. Ma se la performance dei primi nove mesi del 2015 era stata considerata eccezionale (+4,8% sui dodici mesi precedenti) per il contributo di Expo, l'ulteriore crescita nell'anno in corso — senza la spinta di eventi eccezionali — conferma la robustezza del settore.

Anche gli altri indicatori vanno in questa direzione. Tra gennaio e settembre del 2016 i giorni di noleggio sono stati 25,97 milioni, vale a dire il 7,2% in più nel confronto a dodici mesi e il medesimo progresso è stato registrato dal numero di noleggi, arrivato a quota 3,83 milioni. Mentre la durata media per noleggio è rimasta stabile a 6,8 giorni e il prezzo medio è sceso dell'1,9% a 247 euro.

«Letti nel loro insieme, questi dati indicano un processo di crescita continuo, che fa ben sperare per l'intero bilancio 2016 e in prospettiva per il prossimo anno», commenta Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa. «Al livello di consumi è in atto un mutamento di priorità, dalla proprietà al possesso, che coinvolge anche il settore automobilistico. Basti pensare al successo delle iniziative di car sharing, ormai ampiamente diffuse non solo nelle grandi città italiane, ma anche in molti centri di medie dimensioni».

Benincasa segnala anche un altro motore della crescita: «Il turismo italiano sta vivendo un momento molto buono perché siamo percepiti come una destinazione sicura e questo sicuramente incide sulla domanda di mobilità, e di conseguenza sul noleggio a bre-

ve termine. Soprattutto se si considera che nel Paese si sta sviluppando un'offerta ricettiva non più solo stagionale, ma capace di spalmarsi sui dodici mesi». Quanto ai modelli di autovetture, l'esperto segnala il successo delle "motorizzazioni eco", anche questa conseguenza di un cambiamento di paradigma nelle priorità dei consumatori, sempre più attenti alla tematica ambientale.

Il resto lo fa lo scenario generale, con una crescita economica che procede, sebbene su livelli non esaltanti. «La svolta del ciclo economico c'è stata — commenta il segretario generale di Aniasa — anche se è lecito attendersi di più». Un fattore che spinge anche il noleggio a lungo termine «dato che i due settori sono ormai strettamente connessi». Un esempio? «Si pensi al caso in cui viene sottoscritto un contratto a lungo termine, con la concessione di un'auto a breve termine nel tempo che intercorre tra la firma e l'avvio del noleggio o all'utilizzo di un'auto sostitutiva nei periodi di manutenzione dell'autovettura». (I.d.o.)

Tra gennaio e settembre 2016 i giorni di noleggio a breve sono stati 25,97 milioni, vale a dire il +7,2%

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE			
	Gen.-set. 2016	Gen.-set. 2015	Variazione %
FATTURATO (in euro)	945.605.294	899.842.021	+5,1%
GIORNI DI NOLEGGIO	25.966.952	24.220.591	+7,2%
NUMERO DI NOLEGGI	3.826.803	3.570.844	+7,2%
DURATA MEDIA PER NOLEGGIO (in giorni)	6,8	6,8	0%
PREZZO PER NOLEGGIO (in euro)	247	252	-1,9%
PREZZO PER GIORNO (in euro)	36,4	37,2	-2,0%
FLOTTA	155.769	147.499	+5,6%

Fonte: Aniasa



Lo smartphone, un pericolo alla guida ogni anno è la causa di 40mila incidenti

LE TELEFONATE, GLI SMS, LE EMAIL E LA CONSULTAZIONE DEI SOCIAL NETWORK INDICATI TRA LE MAGGIORI MINACCE. È UN PROBLEMA IN LARGA DIFFUSIONE CHE SI CERCA DI ARGINARE CON LA REPRESSIONE MA ANCHE CON L'AUSILIO TECNOLOGICO CHE ESCLUDE L'USO DEI DEVICE A BORDO

Milano

Automobilisti impegnati a telefonare, inviare messaggi o scattare foto. Un comportamento sempre più frequente alla guida, tanto che l'utilizzo dello smartphone mentre si è al volante è tra le principali cause di incidenti stradali. Per questo è in crescita la diffusione di dispositivi intelligenti che puntano a incentivare la sicurezza di chi è a bordo.

Un tema quest'ultimo che resta scottante, se si considera che, secondo gli ultimi dati Istat, in Italia da gennaio a dicembre dello scorso anno ci sono stati in tutto 174.539 incidenti con lesioni a persone. Un nu-

mero in calo, mentre è aumentato per la prima volta dal 2001 quello dei morti (3.428, l'1,4% in più rispetto al 2014). Un problema che riguarda anche il mondo delle auto aziendali: secondo dati Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autoleggio e servizi automobilistici), nel solo noleggio a lungo termine gli incidenti superano i 440 mila casi annui per un danno complessivo di 285 milioni di euro. Stime recenti poi sottolineano come l'uso dello smartphone alla guida è la causa di circa 40 mila incidenti stradali ogni anno.

Mentre secondo la ricerca "La sicurezza nelle flotte aziendali" condotta dall'Osservatorio Top Thousand (che ha preso in considerazione una flotta campione di oltre 31mila veicoli aziendali, appartenenti a parchi auto di grandi dimensioni), telefonate, sms, email e consultazione dei social network rappresentano, secondo il 34% dei fleet manager intervistati, il pericolo maggiore per il guidatore. Seguono generici atteggiamenti di distrazione ed eccessiva velocità (17%), lunghi periodi in marcia senza soste con il rischio di colpi di sonno (9%), eccesso di confidenza (8%) e stanchezza (6%).

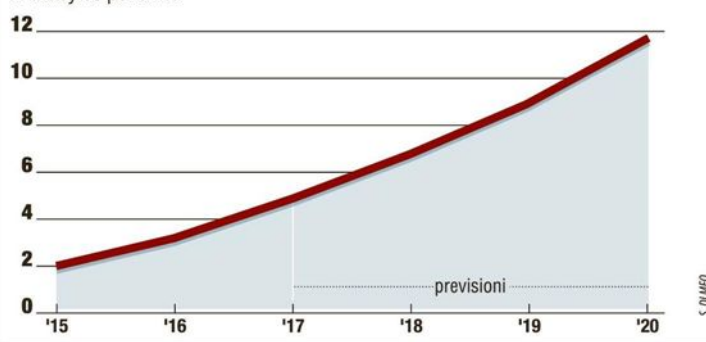
Non preoccupano invece i fleet mana-

ger l'eccessiva alimentazione prima di mettersi in viaggio, la distrazione dovuta al fumo e il mancato uso delle cinture, aspetti indicati solo dal 3% del campione. Mentre Bluetooth, Airbag e Abs sono i dispositivi indicati dai gestori della mobilità aziendale come principali garanti della sicurezza della propria flotta. La prevenzione passa inoltre sempre più spesso dalla tecnologia intelligente. Per rendere la guida più sicura, l'azienda canadese Aegis Mobility ha lanciato FleetSaver, software pensato per il mondo aziendale che fa rispettare le norme di sicurezza imposte dal codice della strada.

Come funziona? Quando si è al volante, il software fa entrare automaticamente lo smartphone del guidatore in modalità Safe, ovvero disattiva tutte le potenziali fonti di distrazione (dalle telefonate agli sms, alla navigazione in Internet) fino alla prossima sosta con veicolo fermo. Il software lascia passare chiamate solo quando il telefono è collegato al vivavoce. Con la possibilità per l'azienda di impostare i periodi (orario e giorni) in cui il sistema dovrà essere attivo, rilevando di conseguenza eventuali violazioni da parte del conducente/dipendente. **(s.d.p.)**

I DATI GENERATI DA AUTO CONNESSE

In exabytes per anno



Quando si è al volante, **un software** innovativo fa entrare automaticamente lo smartphone del guidatore in modalità Safe, ovvero disattiva tutte le potenziali fonti di distrazione, fino alla successiva sosta con veicolo fermo: allora le funzioni si riattivano



Peso: 32%