

TELEMATICA PER LE FLOTTE

SE NON ORA, QUANDO?

Vanno comunemente sotto il macro nome di "telematica per le flotte" una serie di servizi, relativi al trasferimento (ed alla successiva elaborazione) di dati e informazioni riguardanti l'utilizzo dell'auto aziendale attraverso dispositivi installati sull'auto (d'ora in poi "dispositivi telematici"), che funzionano tramite diverse tecnologie, per esempio satellitari, o a radiofrequenze.

Il mio intendimento non è la descrizione dei prodotti e servizi dei vari operatori, bensì di evidenziare come alcune necessità gestionali e operative di una flotta aziendale possano essere soddisfatte attraverso la telematica per le flotte. Non di meno far emergere le motivazioni che giustificano una ancora scarsa penetrazione di questi servizi all'interno delle flotte aziendali italiane. Per fare questo, mi sono avvalso del contributo di alcuni produttori di questi servizi e dei suoi fruitori, cioè le società di noleggio a lungo termine e i suoi clienti, i fleet manager delle aziende. Per dare concretezza alle parole, ho utilizzato alcune tabelle numeriche riferite al caro cliente Alfa (nome di fantasia), un'azienda che ha una flotta di 1.000 auto in noleggio a lungo termine. I numeri e gli indici utilizzati per il cliente Alfa sono quelli medi di mercato.

I dati più importanti, rilevati dai dispositivi telematici, sono la geolocalizzazione del veicolo, la velocità, la percorrenza chilometrica, la direzione di marcia, gli urti ricevuti, l'accensione/spengimento del motore, il livello di carburante, le accelerazioni, le frenate, l'uso della frizione, etc. Tali dati, opportunamente elaborati (e quindi tradotti in report, statistiche e stime sull'utilizzo dell'auto), sono più che fondamentali per un gestore di flotte aziendali. Ma analizziamo quali sono gli ambiti di utilità di tali dati all'interno del processo di gestione di una flotta aziendale:

ASSICURAZIONE E SINISTRI KASKO

Le flotte aziendali stanno subendo negli ultimi anni premi per la RC sempre più onerosi. Ciò dipende sia dalle politiche di pricing interne alle assicurazioni, sia dal comportamento del driver. Quest'ultimo, infatti, contribuisce negativamente, cioè facendo lievitare i premi, attraverso:

- una elevata incidentalità, dovuta ad una guida "rischiosa";
 - una gestione dei sinistri non ottimale (non pago io, quindi che mi importa...);
 - azioni delinquenziali, che comunicano falsi sinistri con controparti compiacenti.
- Se parliamo, invece, dei sinistri kasko, cioè i sinistri passivi con o senza controparte, che coinvolgono il veicolo del driver, gli attori sono due: la società di noleggio e l'azienda cliente. L'assicuratore quasi sempre è fuori, perché la società di nlt preferisce, nella maggior parte dei casi, non stipulare la kasko ma sopportare il rischio dei danni al veicolo.

Come si vede dalla tabella 1, il cliente Alfa, che ha 1.000 auto in flotta, "produce" annualmente 777 sinistri kasko, generando un costo per la società di nlt di oltre

450.000 euro. Una parte di questi sinistri, e del relativo costo, dipende dal driver e in modo particolare da:

- stile di guida
 - mancata denuncia dei sinistri passivi
- Nei confronti di questi due ambiti (RC e sinistri kasko), la telematica può essere di supporto. Vediamo come.

I dispositivi installati sull'auto aziendale, le scatole nere per esempio, sono in grado di rilevare quando avviene un sinistro e di avvisare il gestore della flotta aziendale tramite un alert, limitando quindi l'impatto negativo dei mancati sinistri passivi.

Sono anche in grado di ricostruire le coordinate del sinistro (orario, luogo, parte dell'auto danneggiata) e la dinamica (velocità, accelerazione, frenata, diverse posizioni del veicolo, urti). Tali informazioni, registrate tramite immagini satellitari, possono essere confrontate con la denuncia del sinistro e utilizzate in sede di accertamento della responsabilità e di definizione del danno. Vedi in merito la tabella 2, che evidenzia i risultati di un test effettuato su una flotta con dispositivi satellitari Viasat. ➔

TABELLA 1

Forme di finanziamento su dati Aniasa

Sinistri kasko e danno per una società di nlt, che gestisce la flotta del cliente Alfa	
Flotta cliente Alfa in nlt	1.000
Numero sinistri kasko all'anno	777
Numero sinistri kasko per auto	0,8
Danno per singolo sinistro kasko	582 euro
Danni totali sinistri kasko	452.214 euro

TABELLA 2

Forme Viasat: Risultati di un test reale

Diminuzione dei sinistri su una flotta con dispositivi Viasat installati	
Numero sinistri senza denuncia	-9,5%
Numero sinistri passivi	-8%

Utilizzando i dispositivi telematici è altresì possibile profilare "la rischiosità" del driver in base ad alcuni parametri, che possiamo riassumere in due macro categorie:

1. parametri riconducibili allo stile di guida del driver, vale a dire, eccessiva velocità, manovre pericolose quali frenate brusche, forti accelerazioni, colpi di sterzo, frenate in curva;
2. parametri riconducibili all'utilizzo dell'auto in determinate circostanze quali fasce orarie, luoghi, tipologie di strade, che hanno statisticamente differenti indici di incidentalità.

La profilazione del driver può essere utilizzata per diversi fini da tre soggetti diversi:

1. il noleggiatore a lungo termine, disponendo di un profilo di rischio della sua flotta, potrebbe ottenere una personalizzazione del profilo tariffario da parte dell'assicuratore e non subire, come accade oggi, aumenti derivanti dal comportamento non virtuoso di chissà quale target di riferimento;
2. il fleet manager, allo stesso modo, potrebbe ottenere dalla società di nlt un canone, o meglio una quota del canone, disegnata ad hoc su ciascun driver fino ad arrivare ad un pay as you use. Potrebbe inoltre agire sul driver, disincentivando comportamenti rischiosi ed educandolo ad uno stile di guida più sicuro con incentivi o disincentivi;
3. il driver, conoscendo il proprio profilo di rischio, potrebbe ottenere informazioni che possano indurlo a guidare in maniera più sicura, salvaguardando la sua incolumità.

FURTI

I furti di vetture non recuperate si traducono in costi relativi al valore contabile del veicolo (quando la vettura non è assicurata contro il furto, e nel nlt l'80% della flotta è in autoassicurazione) e in una serie di costi indiretti, quali quelli relativi alla fornitura di un veicolo sostitutivo e a tutti gli adempimenti burocratici connessi.

Ipotizzando la flotta di 1.000 auto del cliente Alfa, gestita da un società di nlt, il danno generato da furti è quantificato annualmente in quasi 60.000 euro, quasi 60 euro per auto gestita (tabella 3).

Sul versante dei furti esistono sul mercato diversi operatori, che forniscono servizi di deterrenza del furto (antifurti) e sistemi di localizzazione del veicolo in tempo reale, che permettono il recupero tempestivo attraverso la collaborazione delle Forze dell'Ordine. I dati rappresentati nella tabella 4 possono dare un'idea del-

l'utilità di questi dispositivi in tema furti. Maurizio Iperiti, amministratore delegato di Lojack Italia, afferma che "il considerevole numero dei furti di auto a noleggio, concentrato in alcune aree (Napoli, Roma, Puglia e Sicilia) e focalizzato sui modelli più costosi, mostra come l'attenzione delle organizzazioni criminali verso questi veicoli sia sempre più forte.

Lojack è un servizio che consente ai gestori del noleggio di proteggere efficacemente

il proprio parco auto, risparmiando soldi e fatiche. Realizziamo il recupero del bene in tempi molto brevi (mediamente entro circa 6 ore dal furto) e questo si traduce solitamente in un ulteriore risparmio, poiché limita la portata dei danni che può riportare il veicolo recuperato con un conseguente abbassamento dei costi assicurativi, consentendo la continuità del business, e senza dover incorrere in costi aggiuntivi, come l'auto sostitutiva".

TABELLA 3

Fonte: elaborazioni su dati Aniasa

Costi relativi ai furti per una società di nlt, che gestisce la flotta del cliente Alfa

Flotta cliente Alfa in nlt	1.000
Furti veicoli non ritrovati all'anno	4,3
Canone medio mese nlt	604 euro
Fatturato annuale nlt sul cliente Alfa	7.248.000 euro
Danno per furti	58.750 euro
Danno per singolo furto	13.663 euro
Impatto dei furti sul canone medio mese	4,9 euro

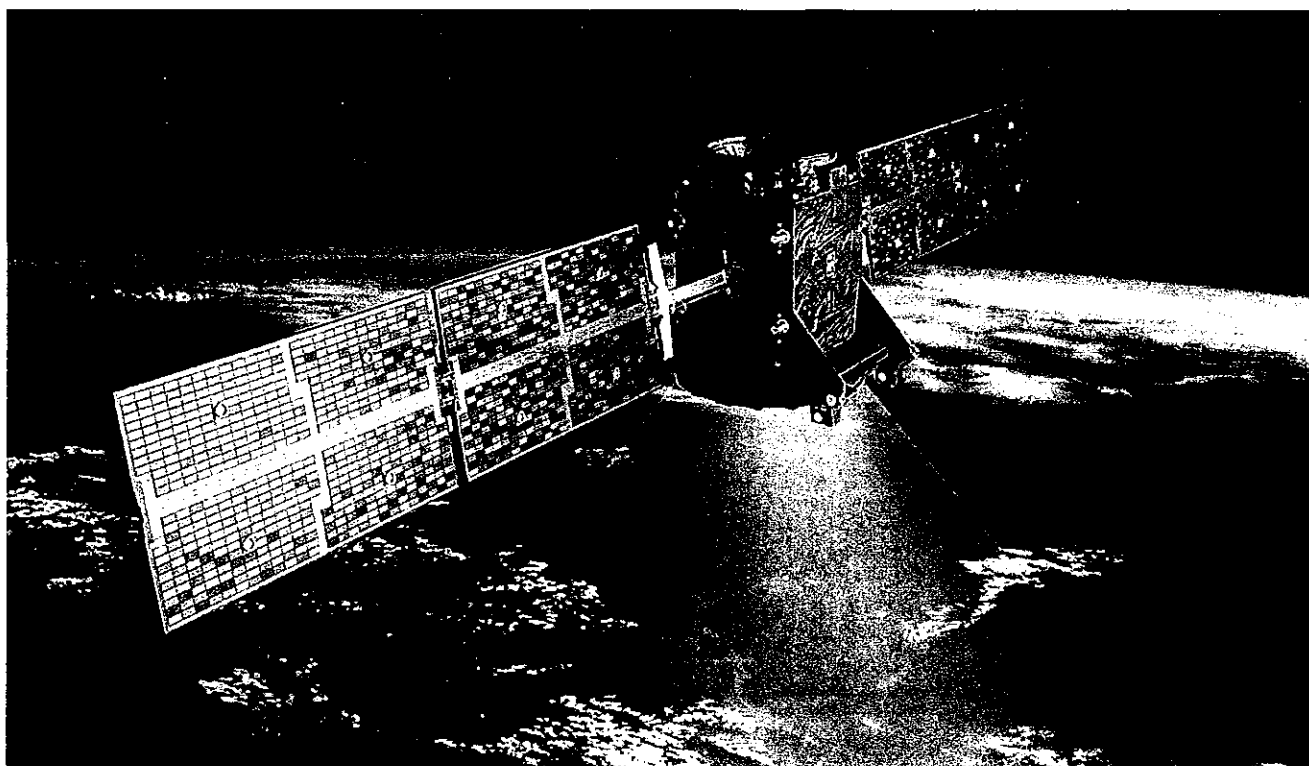
TABELLA 4

Fonte: Lojack Italia

Recuperi da furti su flotta con dispositivi Lojack installati

Tasso di recupero veicoli su furti	84,6%
Tempo medio di recupero	6,5 ore





Ma il beneficio non deve essere solo valutato in base ai veicoli rubati e poi ritrovati, ma anche in funzione dei mancati furti. Il presidente di Viasat Domenico Petrone sostiene che "l'antifurto Viasat è un prodotto in grado di rilevare certe frodi e certi meccanismi come il sollevamento a macchina spenta. Non è solo un dispositivo on demand, il nostro antifurto evita che la macchina venga rubata" continua Petrone "per noi è importante non solo la sicurezza del veicolo, ma anche del driver. Viasat da tempo ha realizzato un dispositivo e-call, che attiva, in caso di incidente, una chiamata d'emergenza automatica o generata manualmente dagli occupanti del veicolo. Il dispositivo ecall stabilisce una connessione voce direttamente con la centrale operativa di controllo, che si attiva istantaneamente per i necessari interventi di soccorso".

MULTE

Le multe rappresentano un onere rilevante per la company car. Grazie alla collaborazione di Safo Group, società che gestisce le multe del 93% della flotta di nlt in Italia, posso affermare (vedi tabella 5) che il cliente Alfa, con la sua flotta di 1.000 auto, sostiene annualmente un costo per multe pari a quasi 230.000 euro.

I dispositivi telematici installati sui veicoli sono utili al fine di:

1. fornire dati a supporto della contesta-

zione della multa. Per esempio dimostrando una geolocalizzazione del veicolo diversa da quella riportata nel verbale della multa;

2. ridurre il numero di multe monitorando la guida del driver e limitando i comportamenti ripetuti, che possano aumentare la probabilità di incorrere in multe (per esempio la guida oltre i limiti di velocità).

CONSUMO DI CARBURANTE

I dispositivi "telematici", grazie al controllo del livello di carburante nel serbatoio, consentono di verificare se i rifornimenti comunicati dal driver, o visualizzati dalla carta carburante, sono reali o se si tratta di falsi rifornimenti. Consentono altresì di monitorare il livello dei consumi

in un determinato periodo, per esempio durante i week-end, oppure nei periodi non lavorativi. Sono utili a suggerire, attraverso la mappatura dei percorsi abituali del driver, le stazioni di servizio che presentano i prezzi migliori, e a monitorare l'economicità o la dispendiosità dello stile di guida.

MONITORAGGIO DEI KM PERCORSI

Il fleet manager attraverso i dispositivi telematici può monitorare costantemente le percorrenze chilometriche realizzate da ogni driver, evitando così di arrivare a fine contratto di nlt con un chilometraggio di gran lunga superiore alla percorrenza prevista, con conseguenti esborsi salati per i chilometri eccedenti. →

TABELLA 5

Fonte: elaborazioni su dati di Safo Group

Costi annuali relativi alle multe per la flotta dell'azienda Alfa

Flotta azienda Alfa in nlt	1.000
Numero di multe all'anno	1.729
- di cui multe per velocità	363
- di cui altre multe	1.366
Importo medio multa per velocità	75 euro
Importo medio altre multe	146 euro
Importo annuale multe per velocità	27.234 euro
Importo annuale altre multe	199.438 euro
Importo annuale totale multe	226.672 euro



GESTIONE OTTIMALE DEI VEICOLI E TELE DIAGNOSTICA

I dispositivi telematici consentono di inviare alert e quindi programmare per tempo gli interventi di manutenzione e sono in grado di rilevare da remoto anomalie del veicolo.

Ma come mai questi dispositivi hanno ancora una penetrazione piuttosto bassa nel segmento delle flotte aziendali?

Cosa dice Aniasa?

Pietro Teofilatto, Direttore del noleggio a lungo termine di Aniasa, afferma che "oggi il tema della telematica sulle flotte sta prendendo piede in maniera un po' più concreta. I problemi per il noleggio restano la velocità di installazione e i costi complessivi, ancora alti. La società di noleggio non può sopportare per l'installazione veicoli fermi per 1 o 2 giorni; l'ideale sarebbe avere dispositivi installati di serie sui veicoli. Comunque oggi ci sono progetti che prevedono una riduzione dei fermi, ad esempio installando i dispositivi quando sono in attesa di essere consegnati al cliente, oppure quando sono in manutenzione. In presenza di minori costi, il settore amplierebbe sicuramente la presenza nelle flotte di tali dispositivi, finora limitata a vetture di costo elevato, ma non ancora su auto di segmenti bassi come la Panda, consentendo pertanto una penetrazione più alta".

Cosa dice Philip Morris?

Abbiamo anche ascoltato la voce del cliente, rappresentata in questo articolo da

Piergiorgio Marini, Manager Procurement & Services di Philip Morris Italia che afferma: "l'adozione della telematica rappresenta senza dubbio un salto generazionale nella gestione della flotta. Credo tuttavia che si debbano approfondire gli aspetti legali derivanti dall'introduzione di tali applicativi. Inoltre sebbene siano evidenti i vantaggi per il noleggiatore ed il fleet manager, i benefici per i driver appaiono meno tangibili. I guidatori infatti, vivono la localizzazione come una intromissione nella loro privacy, soprattutto nel caso di veicoli aziendali concessi in uso promiscuo".

Cosa dice il Garante per la privacy?

Ma che dire in merito alla questione della privacy del dipendente che guida l'auto all'interno della quale sono installati i dispositivi telematici? Il più recente riferimento normativo sui dispositivi telematici è il provvedimento n. 370 del 4 ottobre 2011 del Garante per la privacy di cui sintetizzo i punti salienti, ma invito i lettori a scaricarlo al seguente indirizzo:

<http://www.garanteprivacy.it/garante/doc.jsp?ID=1850581>

- Principio di pertinenza e non eccedenza. Per il conseguimento di finalità legittimamente perseguite dal datore di lavoro, possono formare oggetto di trattamento, mediante sistemi opportunamente configurati, solo i dati pertinenti e non eccedenti: tali possono essere, oltre all'ubicazione del veicolo, la distanza percorsa, i tempi di percorrenza, il carburante consumato, non-

ché la velocità media del veicolo.

- Principio di necessità. Nel rispetto di tale principio la posizione del veicolo di regola non dovrebbe essere monitorata continuamente, ma solo quando ciò si renda necessario per il conseguimento delle finalità legittimamente perseguite.

- Se i dati di localizzazione sono utilizzati al solo scopo di rendere una determinata prestazione contrattuale, gli stessi devono essere cancellati o resi anonimi una volta che alla stessa è stata data esecuzione.

- Non è necessario chiedere al lavoratore il consenso per l'utilizzo dei sistemi di localizzazione del veicolo. E' necessario un accordo con le rappresentanze sindacali, o, in mancanza, l'autorizzazione del competente organo periferico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

- Il trattamento dei dati di localizzazione deve formare oggetto di notificazione al Garante.

- Informativa degli interessati. È necessario collocare all'interno dei veicoli vetrofanie recanti la dizione "veicolo sottoposto a localizzazione" o comunque avvisi ben visibili che segnalino la circostanza della geolocalizzazione del veicolo.

- I dati relativi alla localizzazione dei veicoli devono essere trattati unicamente dai responsabili del trattamento che di norma sono i gestori della logistica, della manutenzione del parco veicoli, o le risorse umane). Possono però essere trattati anche dai soggetti economici che erogano i servizi di geolocalizzazione, previa designazione formale.