

**SPECIALE
TELEMATICA**

HEY FILIERA AUTOMOTIVE!

Oltre 16 milioni auto connesse nel 2022 in Italia secondo l'osservatorio Connected Car & Mobility del PoliMI – di cui oltre un milione facenti parte di flotte a noleggio a lungo termine – e oltre 400 milioni nel mondo che raggiungeranno il miliardo nel giro di pochi anni, al 2030. Un numero davvero importante che produrranno una montagna di dati – yottabyte, ronnabyte, quettabyte, e chissà quale XXXXbyte gli informatici si dovranno inventare per misurare questa mole di informazioni raccolte digitalmente – ma che saranno anche oggetto di continue attenzioni da parte di hacker, sia con intenti criminosi (chiamati questi figuri Black hat), sia per aiutare le aziende a rafforzare le proprie difese cibernetiche con *penetration test*, da parte di coloro che vengono chiamati, in gergo, White hat (vedere a questo proposito il consueto report sulla cybersicurezza dei veicoli di Upstream a pagina 26). E la cui gestione dovrà essere normata. Sbloccando così nuove opportunità di business che, secondo diverse analisi, potrebbe raggiungere i 270 miliardi di euro di valore entro il 2028. In un ambito, quella dell'Internet of things, che dovrebbe raggiungere tra i 5 e gli 11 triloni di euro entro la fine del decennio. Hey, filiera automotive, ma siamo sicuri che saprete gestire questa mole di dati? E di soldi? Sicuramente la presa di coscienza di tutta la filiera, delle Case in particolare, ma anche dei fornitori Tier 1, c'è stata da qualche anno, con una accelerazione degli investimenti in questo settore. Che, come scriviamo sempre, può e deve tener conto di una eccellenza italiana, ovvero la telematica sviluppatesi tanti anni fa proprio nel Belpaese. E che ha visto scatenare gli appetiti delle multinazionali, in particolari quelle nordamericane, che sono fiondate sul nostro mercato, anche a colpi di acquisizioni – vedi Verizon con Visirun –, ma che ha pure spinto diverse nostre realtà varcare i confini nazionali, pronte a una battaglia a colpi di terabyte e di innovazioni tecnologiche ai colossi globali. Noi le abbiamo raccolte qui in questo speciale Telematica che, sempre di più si avvia ad essere uno Speciale Digital Automotive, come definiscono il settore anche i nostri amici di Aniasa che, proprio in questo speciale segmento del business della filiera, vedono grandi margini di ampliamento.

Fm

24

INTRO

SPECIALE
TELEMATICA

NON C'È PIÙ TEMPO

Urge definire una legislazione europea sui dati. Perché intanto le auto sono sempre più connesse e lo saranno sempre di più. Producendo exabyte di dati

La transizione energetica e l'importanza che il comparto del noleggio sta avendo sul mercato sta radicalmente cambiando il mondo del renting stesso, ma anche e soprattutto il ruolo dei suoi attori. Con un'offerta sempre più ampia, i broker – molti dei quali trasformati in veri e propri mobility hub, che abbracciano micro e nuove forme di mobilità – diventano player d'eccellenza, in grado di espandere la propria attività verso nuovi clienti. La tecnologia a bordo delle auto è sempre più parte integrante della progettazione delle stesse, ed entro il 2030, il 95% di tutti i nuovi veicoli sarà dotato di soluzioni di connettività direttamente in fabbrica ed entro il 2024 si prevede che saranno su strada 340 milioni di veicoli connessi, l'82,7% dei veicoli fabbricati secondo il report "Global Automotive OEM Telematics Market" di Berg Insights. Un mercato, quello della telematica automobilistica, che ha rappresentato 42 miliardi di dollari nel 2022 e si prevede che crescerà a un CAGR del 17,8% dal 2022 al 2030 a livello mondiale, raggiungendo già nel 2025 un valore pari a circa 105 miliardi di dollari.

Grazie anche alla sempre maggiore, anche se con diverse velocità dei vari mercati, elettrificazione delle flotte. Perché per i fleet manager è essenziale capire come le auto nei parchi auto vengono utilizzati: le termiche, certamente, ma soprattutto le elettrificate – plug-in e full electric –, in questo mo-

mento di transizione. La Commissione Europea riconosce nei dati industriali una risorsa competitiva strategica per la crescita dell'economia continentale.

Il Data Act allo studio vuole incentivare e allo stesso tempo regolamentare l'uso dei dati per migliorare la competitività europea sul mercato globale. L'intenzione di incentivarne l'uso nasce dalla stima che l'80% dei dati dell'IoT industriale sia inutilizzato. Ciò significa che l'Europa non sta sfruttando appieno il valore delle informazioni.

GLI OBIETTIVI ANIASA

L'associazione confindustriale che si occupa di Autonoleggio, Sharing Mobility e digital automotive che, su questo ultimo segmento vuole ampliare le proprie associate con l'ingresso di nuovi player dei settori telecomunicazioni e assicurazioni, è firmataria di un appello insieme ad altre associazioni, per discutere in sede EU della regolamentazione dei dati dei veicoli il quale, rimasto inascoltato, dovrà essere preso in considerazione dalla nuova commissione.

L'APPELLO

Aniasa, con Aci, Adira, Aica, Assogomma e Federpneus si sono accodate a 10 associazioni europee (Adpa, Airc, Cecra, Clepa, Egea, Etrma, Fia, Figiefa, Insurance Europe e Leaseurope, per chiedere alla Presidente Von Der Leyen e al Collegio dei Commissioner di porre fine al continuo slittamento

La telematica nelle flotte

Dispositivi telematici flotta a noleggio

1.040.000 (auto e VCL)

pari all'80% della flotta (1.300.000)

Interventi soccorso stradale emergenza

200.000

Interventi manutenzione

700.000

Dati ANIASA

dei termini per la definizione di una legislazione europea che regoli l'accesso ai dati che vengono prodotti dai vari veicoli. La Commissione si era impegnata nel lontano dicembre 2020 a definire una proposta legislativa entro il dicembre 2021: una promessa che a tutt'oggi risulta essere lettera morta e che invece avrebbe dovuto comportare una proposta legislativa e la sua adozione già a maggio 2024.

Anzi quest'anno tale proposta è stata nuovamente posticipata lasciando il settore dell'after market in un limbo che condiziona le decisioni ed impedisce gli investimenti delle imprese.

di Alberto Vita

Il mercato della telematica automobilistica che già vale 42 miliardi di dollari, nel 2030 avrà un valore di oltre 105 miliardi

Fm

25



IL GOVERNO METTE SUL PIATTO UN MILIARDO

di Pietro Teofilatto

La partita degli incentivi automotive 2024 è finalmente iniziata. Superati i tempi tecnici per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e sistemata la piattaforma curata da Invitalia, il mercato nazionale usufruirà da metà marzo di uno dei maggiori stanziamenti per il suo rilancio, quasi un miliardo.

L'occasione per alzare il velo sulla riforma degli incentivi, attesa da mesi, è stato il Tavolo Automotive convocato il 1° febbraio dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Presenti le organizzazioni e i sindacati del settore, sono state illustrate le novità in arrivo. Che sono tante, ma che ora devono essere concretizzate. In tempi brevi.

Tante le novità per la riforma degli incentivi voluta dal Ministro Urso. Che allarga i bonus governativi al mondo del noleggio, anche per Taxi e Ncc e per gli LCV elettrici, al ritorno dell'usato e al leasing elettrico di ispirazione transalpina

GLI OBIETTIVI

I nuovi incentivi saranno indirizzati in tre direzioni convergenti: sostenibilità ecologica, sociale e produttiva. Il primo obiettivo è stimolare la rottamazione delle auto altamente inquinanti, Euro 0-3, che sono ancora il 25% del parco circolante; il secondo è aiutare le famiglie con redditi bassi, attraverso un sistema graduale, con agevolazioni più significative per i nuclei con Isee fino a 30 mila euro.

Infine, si punta a incentivare la produzione nazionale, negli ultimi anni drasticamente ridotta.

GLI STANZIAMENTI

Si tratta della maggiore novità. I fondi messi a disposizione arrivano ad un totale di 950 milioni. In pratica, ai 610 già stanziati due anni fa, si aggiungono i residui del 2022-2023.

Solo per l'auto ci sono oltre 790 milioni (erano 570 nelle originarie

FOCUS

NUOVI INCENTIVI



previsioni), a cui si aggiungono incentivi per motocicli e LCV. E poi ritornano gli aiuti per le auto usate. E, infine, ci sono 50 milioni destinati al "noleggio a lungo termine sociale", un'innovazione storica.

PIÙ RISORSE ALLE TERMICHE ED ELETTRICHE

C'è un netto cambio di rotta rispetto alle politiche precedenti, iniziato la scorsa primavera con la ferma posizione italiana in ambito EU sugli standard Euro 7. E in parallelo, riflettendo più attentamente sulle ricadute industriali e sociali, il governo conferma la necessità di procedere alla transizione tecnologica, ma senza cancellare con un tratto di penna l'industria nazionale ed europea, minacciata dall'invasione cinese.

Gli stanziamenti vedono profondi

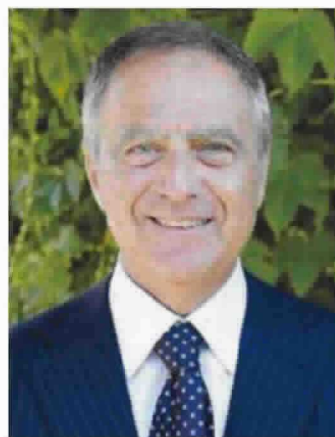
cambiamenti. I 793 milioni disponibili sono così ripartiti: 240 milioni alle elettriche e 150 alle plug-in. Per le termiche i fondi sono aumentati di 283 milioni, arrivando a sorpassare i 400 milioni. Per andare incontro all'orientamento reale della domanda, rispetto al vecchio schema aumentano i fondi destinati alle elettriche e soprattutto alle endotermiche (che erano 120 milioni), mentre diminuiscono drasticamente quelli per le plug-in (erano 245 milioni).

C'è un dato di fatto. La domanda nel 2023 è stata indirizzata prevalentemente verso le alimentazioni endotermiche di ultima generazione, il 46%, mentre se le ibride sono stazionarie sul 40%, le elettriche sono ferme al 4%, posizionando l'Italia ultima in Europa.

INCENTIVI, ANCHE SENZA ROTTAMAZIONE

Le fasce degli incentivi saranno le stesse: 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO₂, quest'ultima farà rientrare anche modelli diesel e benzina Euro 6. Solo nelle prime due categorie scatta una maggiorazione del 25% per le persone fisiche con Isee inferiore a 30 mila euro e sono ammesse le persone giuridiche, incluse le aziende di noleggio, mentre sono esclusi i concessionari.

In caso di rottamazione di una vettura euro 2 gli importi arrivano fino a 13.750 euro per le elettriche, 8.000 euro per le ibride plug-in e 10.000 euro per la fascia 61-135 grammi di CO₂. Gli importi maggiori sono dedicati a persone fisiche con Isee inferiore a 30 mila euro, mentre per le restanti persone fisiche e giuridiche si riducono gli importi, comunque interessanti.



Pietro Teofilatto, Aniasa

Senza rottamazione il contributo sarà di 6.000 euro nella fascia 0-20, 4.000 nella 21-60, mentre non è previsto nessun incentivo per la terza fascia. Confermato il tetto di spesa massima, Iva esclusa: 35.000 euro per elettriche e fascia 61-135 grammi di CO₂, mentre la fascia 21/60 arriva a 45.000. Il contributo per moto, scooter, tricicli e quadricicli vede i modelli elettrici con una riduzione fino al 40% entro 4.000 euro se l'acquisto è accompagnato da rottamazione di un Euro 0-3. Capitolo a parte per gli LCV. Il contributo è in relazione alla massa totale a terra e si contemplan per la prima volta anche i veicoli elettrici con cellule a combustibile, con incentivi fino a 18.000 euro. Nel caso di acquisto di veicolo

Ripartizione incentivi 2024 (mln €)

Per autovetture	792
Per ciclomotori e motocicli	35
Per i veicoli commerciali leggeri	53
Per autovetture usate	20
Noleggio a lungo termine	50
Totale	950

Fonte: Ministro delle Imprese e del Made in Italy

FOCUS

NUOVI INCENTIVI

Fasce CO2 g/km					
	0-20 (elettriche)		21-60 (ibride plug-in)		61-135
No rottamazione	6.000	7.500	4.000	5.000	0
Rottamazione fino Euro 2	11.000	13.750	8.000	10.000	3.000
Rottamazione Euro 3	10.000	12.500	6.000	7.500	2.000
Rottamazione Euro 4	9.000	11.250	5.500	6.875	1.500
limite prezzo di listino in migliaia € (Iva esclusa)	35.000		45.000		35.000
Platea	Persone fisiche e giuridiche	Persone fisiche ISEE inferiore a 30.000 €	Persone fisiche e giuridiche	Persone fisiche ISEE inferiore a 30.000 €	Persone fisiche

Fonte: Ministro delle Imprese e del Made in Italy

BEV o FCEV effettuato da una società di noleggio, il contributo è previsto sotto forma di uno sconto obbligatorio da ripartirsi sui canoni mensili di noleggio per l'impresa che noleggia il veicolo incentivato.

BONUS PER L'USATO E PER TAXI E NCC

Il bonus per l'usato per le persone fisiche fu introdotto per gli ultimi 2 mesi del 2021. La particolare contingenza del mercato di quel momento impedì l'accesso ai benefici e la maggior parte dei fondi rimase inutilizzata. Adesso ci si riprova, con un bonus aumentato a 2 mila euro per un'auto Euro 6 di valore fino a 25 mila euro (senza Iva) a fronte della rottamazione di un mezzo fino a Euro 4. Per questa iniziativa sono stanziati 20 milioni: potranno beneficiarne 10 mila persone.

Il contributo raddoppia per i titolari di licenze taxi e per gli Ncc che sostituiscono la propria auto adibita al servizio e per i vincitori

del concorso straordinario per il rilascio di nuove licenze. Da rilevare che da aprile scorso i titolari di taxi e Ncc possono utilizzare per la loro attività anche veicoli a NLT. Una modalità molto utile per disporre di veicoli nuovi e più performanti, ma che necessita di trovare punti di equilibrio tra domanda ed offerta, vista la peculiarità di questi servizi e le elevate percorrenze annue. Bonus, ma solo per il 2024

Il Ministro Urso ha annunciato anche una rilevante novità di natura operativa. Il 2024 sarà utilizzato per verificare il funzionamento delle agevolazioni ed eventualmente procedere ad una loro revisione. Per il Governo è fondamentale portare entro il 2028 la produzione italiana da 700mila ad almeno 1 milione di unità tra auto e veicoli commerciali. Se gli aumenti produttivi non saranno raggiunti, le restanti risorse del fondo automotive, circa 6 miliardi fino al 2030, potranno essere indirizzate non più a incentivare i consumi, ma a sviluppare nuovi investimenti, anche di riconversione. In altri termini, per il 2024 gli aiuti statali dovranno stimolare la domanda, ma se non saranno efficaci saranno rivisti per sostenere direttamente l'offerta, in particolare quella di origine italiana, senza escludere incentivi per nuovi stabilimenti industriali nel territorio.

UN'INNOVAZIONE CHE FARÀ STORIA

A scopo sperimentale sono stati stanziati 50 milioni per il così detto noleggio a lungo termine sociale. Lo spunto viene dall'iniziativa francese "le leasing électrique", attivo da metà 2023 e che sembra essere piaciuto ai nostri cugini d'oltralpe. In pratica lo Stato interviene pagando una parte del canone di noleggio. Si tratta di uno strumento ideato per stimolare l'adozione di veicoli elettrici anche da parte di chi ha un reddito basso.

Per accedere al leasing sociale in Francia ci sono requisiti specifici, come un reddito non superiore a 15.400 euro. Il sistema è aperto a chi percorre meno di 8.000 chilometri all'anno o che vive a più di 15 chilometri dal luogo di lavoro. Se in 80mila si sono registrati alla piattaforma per essere ricontattati, bisognerà vedere quanti saranno effettivamente gli ordini che andranno a buon fine. Per il 2024 l'obiettivo era quello di accogliere tra le 20 mila e le 25 mila domande. Da noi servirà un decreto ministeriale, ancora da elaborare, da approvare entro 120 giorni ed a cui il settore intende dare il suo contributo di conoscenza ed esperienza. E' un ulteriore riconoscimento di quanto il noleggio sia oggi diventato attore principale del settore automotive, specialmente per la sostenibilità ambientale e sociale.

I nuovi incentivi saranno indirizzati verso tre direzioni convergenti: sostenibilità ecologica, sociale e produttiva

NOSTRI EVENTI

PINK MOTOR DAY

COLMARE IL DIVARIO

La terza edizione del Pink Motor Day, la manifestazione dedicata alle donne nel mondo automotive e della mobilità, realizzata da Fleet Magazine in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e il patrocinio di Valore D, Aniasa, Unrae e Comune di Milano, quest'anno mette al centro il tema del divario salariale. Come titolo abbiamo scelto Mind The Gap, frase simbolo (e avvertimento!) della metropolitana londinese che diventa monito per tutta la società: attenzione al pay-gap (retributivo, appunto).

Parliamo di soldi, e lo facciamo insieme alle aziende del settore automotive e del noleggio, alle associazioni e a numerose professioniste del settore. Le donne guadagnano in media il 13% in meno per ogni ora lavorata (dati Consiglio europeo) rispetto agli uomini, questo si traduce in un reddito femminile medio annuo di 20.378 euro a fronte dei 27.254 guadagnati da un collega uomo in Italia (dati INPS). Un problema legato a doppio filo alla segregazione lavorativa (spesso le donne sono "relegate" a settori meno retribuiti), ma anche a contratti meno solidi. L'avanzamento di carriera non pareggia il divario: meno di uno su dieci amministratori delegati delle principali aziende sono donne e la maggior distanza in UE si riscontra tra i manager, dove le donne guadagnano il 23% in meno rispetto agli uomini (dati Commissione Ue).

Come intervenire, quindi? Il 24 aprile 2023, il Consiglio dell'Unione ha adottato nuove norme per contrastare la discriminazione retributiva. Le imprese dell'UE sono tenute a fornire informazioni sulle retribuzioni dei propri dipendenti e a intervenire se il divario retributivo di genere supera il 5%. La direttiva contiene anche disposizioni in



Quest'anno l'evento di Fleet Magazine che racconta il lato "femminile" dell'industria della mobilità, è dedicato al tema del gap salariale

materia di risarcimento per le vittime di discriminazione retributiva, come pure sanzioni, che comprendono ammende, per i datori di lavoro che non rispettano le norme. Inoltre, le aziende più lungimiranti si stanno attrezzando per certificare la loro parità di genere. Per ragioni di marketing? Forse, ma anche per rendere

l'azienda più attrattiva oltre che per migliorare il clima al suo interno. Da un punto di vista economico, oltre ad una possibile riduzione dei costi grazie a una migliore *retention* dei talenti, diversi studi dimostrano che le aziende con una maggiore diversità di genere hanno una maggiore produttività e redditività.

di Redazione

Obiettivi in Comune

Al Pink Motor Day l'intervento di **Alessia Cappello**, Assessora allo Sviluppo economico e alle Politiche del Lavoro del Comune di Milano, che sin dall'inizio del suo mandato si è posta l'obiettivo di promuovere politiche inclusive: "Tra le azioni concrete del Patto per il Lavoro – istituito nel 2022 dal Comune di Milano in collaborazione con sindacati, imprese, istituzioni, settore della formazione e del Terzo Settore – molte sono mirate a promuovere l'occupazione femminile. Abbiamo contattato 5000 donne tra i 30 e i 45 anni che hanno perso il lavoro, analizzando le loro competenze per facilitarne il reinserimento. Inoltre, abbiamo investito nell'empowerment femminile attraverso il progetto di mentorship, che incoraggia l'ambizione delle giovani donne tra i 16 e i 30 anni, affiancandole a figure senior nel loro settore lavorativo. Si tratta di progetti realizzati per la prima volta da una amministrazione pubblica. Inoltre, come Comune, abbiamo previsto un criterio di premialità nei bandi di gara pubblici per le aziende che otterranno la Certificazione di pari opportunità".