



IL GIORNO DEL GIUDIZIO

Il dado sembra tratto, ma **NON TUTTI I PAESI UE SONO ALLINEATI** al diktat di Strasburgo. In Italia, intanto, le aziende – più propense dei privati ad acquistare auto elettriche – sono escluse dagli incentivi...

Rosario Murgida

O rmai è noto a tutti: l'Europarlamento ha approvato il bando delle auto endotermiche a partire dal 2035, proposto dalla Commissione europea. Ora, ai sensi dei trattati comunitari, tocca ai vari governi prendere una posizione all'interno del cosiddetto trilogo, il complesso delle trattative informali tra le varie istituzioni europee, che dovrebbe portare all'adozione delle nuove normative sulle emissioni. Il condizionale è d'obbligo perché la spaccatura all'interno della UE è quasi totale, con i grandi Paesi produttori intenzionati ad alzare le barricate e

altri, di scarsa se non nulla tradizione nella manifattura automobilistica, che avrebbero perfino voluto anticipare di diversi anni l'addio ai motori a combustione. Intanto, l'intero settore rimane in attesa di avere quel minimo di certezza necessario per programmare investimenti pluriennali, anche se la maggior parte dei costruttori ha ormai deciso di votarsi al solo elettrico già nel 2030. In tale quadro, il noleggio è già pronto da tempo ad abbracciare la mobilità elettrica e non soltanto per il tradizionale orizzonte di tempo legato alle durate dei contratti, che impone di anticipare, anche di anni, determinate scelte strategiche. Lo dimostra quanto sta avvenendo

con gli ultimi incentivi alla rottamazione, andati esauriti per la fascia di emissione tra 61 e 135 g/km di CO₂ sulla spinta della domanda dei privati. Al contrario, i canali delle società e del noleggio sono stati esclusi dalla nuova tornata di agevolazioni e l'effetto si è visto proprio sui veicoli a bassa emissione: è la dimostrazione che fino all'anno scorso le vendite di auto elettriche ed elettrificate hanno trovato una spinta proprio nel canale business. Non a caso l'Aniasa, l'associazione del settore dei servizi di mobilità, ha presentato un esposto all'Antitrust per denunciare gli effetti discriminatori generati dall'esclusione dalla misura di aziende e noleggiatori. ||



L'UNIONE EUROPEA OBBLIGA I CONSUMATORI A UNA SCELTA UNIVOCA, MA LA **MOBILITÀ A CORRENTE** CRESCE SOLO SE AGEVOLATA

PROIETTATI NEL FUTURO

Il noleggio si candida a guidare la transizione ecologica. Se il rent-a-car non è ancora uscito dal tunnel, il lungo termine corre: **1 MILIONE DI MEZZI IN FLOTTA, 18% DI QUOTA E FATTURATO IN CRESCITA DEL 12%**

Mario Rossi

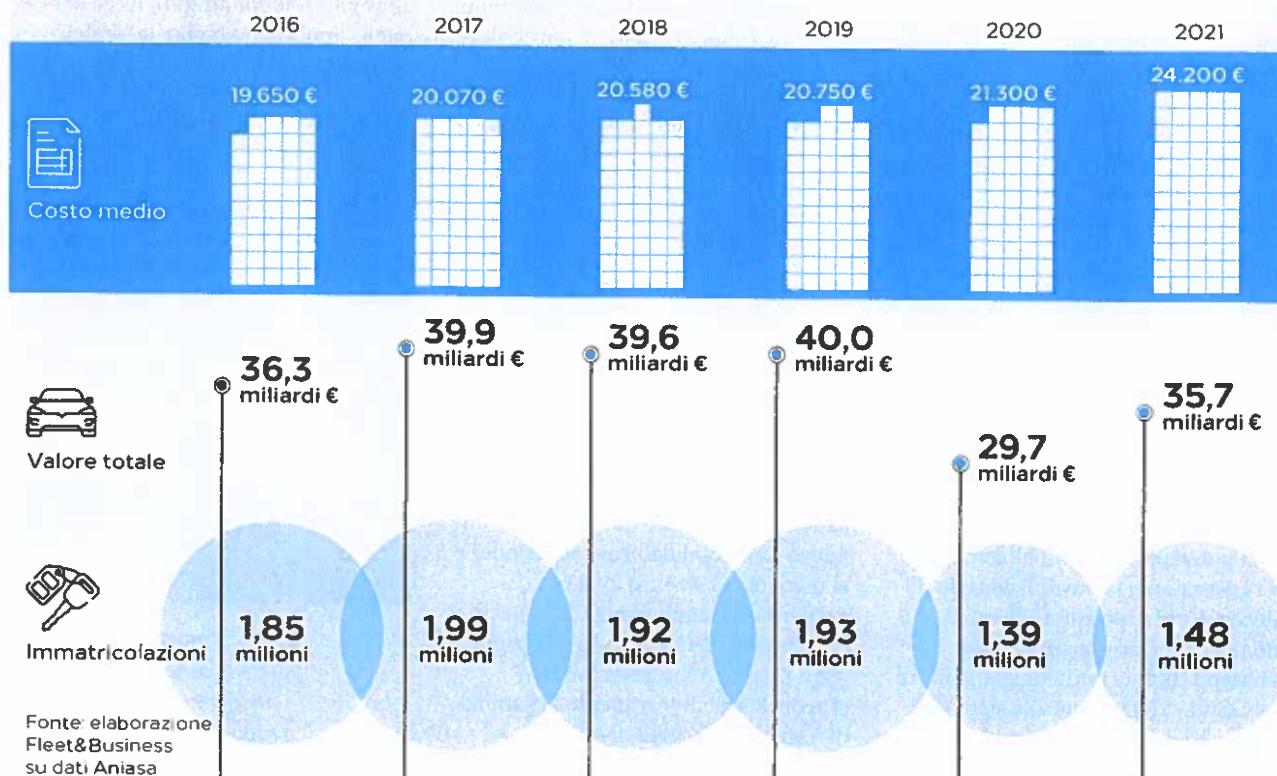
Il titolo del 21° rapporto Aniasa, presentato lo scorso maggio a Milano, è tutto un programma: "Alla guida della transizione ecologica - Ottimismo, sostenibilità, progresso". Il programma, evidentemente, di Alberto Viano, il neo

presidente del sodalizio tra le imprese che operano nel noleggio, nella sharing mobility e nei servizi digitali nel settore automotive. Che, per la prima volta da numero uno dell'associazione, ha siglato il documento che fotografa lo stato di salute di un settore strategico

per la mobilità di cose e persone. Un settore che il biennio nero del Covid ha messo a dura prova - in particolare nel breve termine, intimamente legato al turismo, spazzato via dallo tsunami della pandemia -, senza però mai metterlo in discussione nei suoi

LA CRESCITA DEL COSTO MEDIO DELLE AUTO

Il noleggio può essere uno strumento valido contro il continuo aumento del prezzo medio delle auto, come si legge qui



Fonte: nostra elaborazione su dati rapporto Aniasa 2022

UN FENOMENO SIGNIFICATIVO DEL 2021 È STATO L'APPORTO **DEI SOGGETTI PRIVATI**, CON E SENZA PARTITA IVA

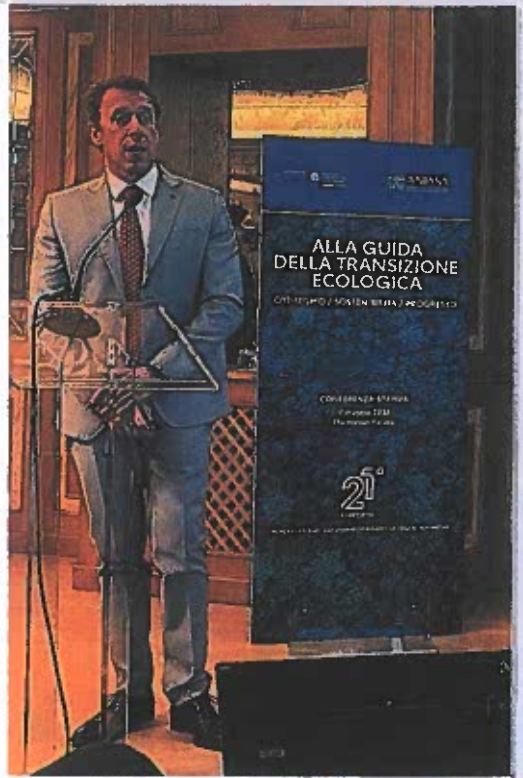


fondamentali, come dimostrano i numeri del 2021, che presentano sì alcune ombre, ma anche parecchie luci.

RAFFICA DI SEGNI POSITIVI

Partiamo dal noleggio a lungo termine. La flotta circolante di durata non inferiore a 12 mesi ha sfiorato il milione di unità (973.089 veicoli, per la precisione), il 5,3% in più rispetto al 2020. Ma se a questo numero si aggiungono i veicoli del cosiddetto rent to rent, ossia la flotta noleggiata a operatori nel breve termine (49.127) e quella per esigenze temporanee della clientela

di durata non inferiore a 12 mesi (9.818), si supera il milione di unità (1.032.034). Positivi anche tutti gli altri indicatori chiave del long term, con incrementi in molti casi a doppia cifra. A partire dalle immatricolazioni, che sono il termometro dello stato di salute non soltanto del noleggio, ma anche dell'economia, essendo intimamente dipendenti dall'attività delle imprese. Ebbene, l'anno scorso, nonostante l'allungamento dei tempi di consegna provocato dalla crisi dei chip e dall'affanno della logistica, sono stati targati 304.903 tra autovetture >



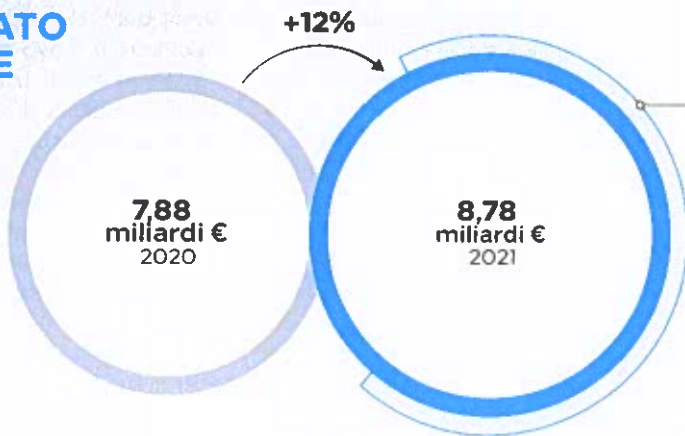
NUMERO UNO

Il 21° rapporto Aniasa è stato firmato e presentato pubblicamente dal neo presidente dell'associazione, Alberto Viano, amministratore delegato di LeasePlan Italia

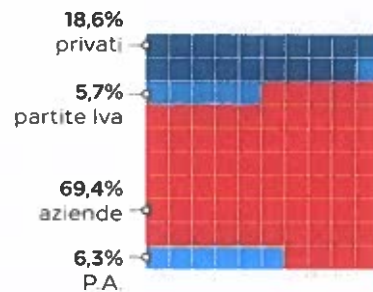
FATTURATO E FLOTTE



FATTURATO

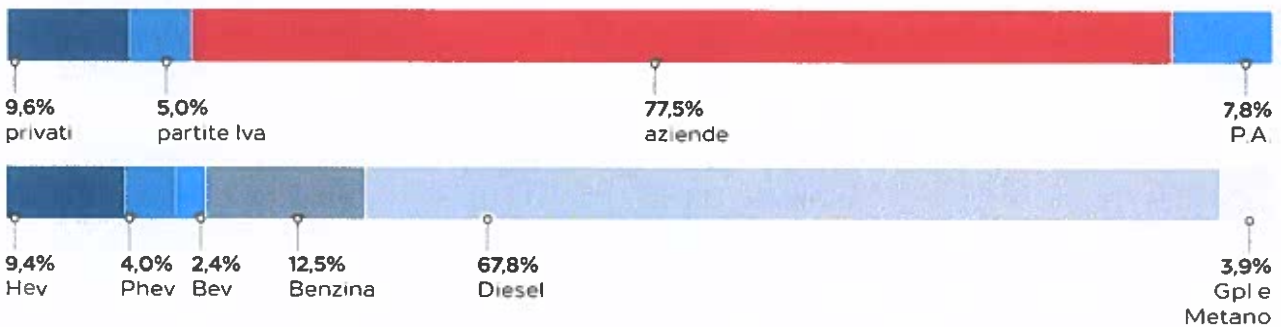


da contratti di noleggio **6,07 miliardi €**



FLOTTE (circolante al 31/12/2021)

1.032.034



Fonte: rapporto Aniasa 2022

► e furgoni, il 21,6% in più. Di questi, ben 123.465 sono "green", ossia veicoli ibridi ed elettrici, che sono cresciuti del 144% nel giro di appena un anno, arrivando a pesare per oltre il 40% sul targato a noleggio. Il fatturato totale, infine, ha sfiorato gli 8,8 miliardi di euro (+12%), 6,07 dei quali derivanti da contratti di noleggio (e rinoleggio). Di questi, 5,09 miliardi (l'83,8%) provengono dalle auto, 955 milioni (il 15,7%) dai furgoni, quasi 28 milioni (lo 0,5%) dalle moto e appena 84 mila euro da altri veicoli.

BOOM DI RICAVI PER L'USATO

Insomma, una raffica di segni positivi, accompagnata anche da una leggera crescita (+1,3%) delle vetture usate immesse sul mercato, che hanno superato le 191 mila unità, attività che ha generato ricavi per 2,48 miliardi di euro, il 28,3% del fatturato complessivo. Il rapporto non specifica la crescita del volume d'affari di questo canale di business, ma sottolinea che "ha beneficiato della notevole conseguente rivalutazione delle quotazioni, direttamente collegata alle problematiche dell'industria di produrre e consegnare i veicoli nuovi". Gran parte di queste vetture è stata collocata presso commercianti (151.541, +1%), mentre solo 16.085 sono state acquistate

dai privati (ma la crescita su questo fronte è stata del 5%). Oltre 24 mila macchine, infine, sono state radiate.

LA CORSA DEI PRIVATI

"L'altro fenomeno significativo del 2021", aggiunge il documento, "è stato l'apporto dei soggetti privati, con e senza partita Iva". Se si disaggrega il fatturato da noleggio a lungo termine per tipologia di cliente, si scopre che il 69,4% (4,21

termine sta diventando una formula di acquisizione dell'auto sempre più "familiare" per i privati, perché di fatto prevede un uso esclusivo dell'autovettura, liberando al tempo stesso l'utilizzatore da una serie d'incombenze tipiche della proprietà".

IL MASSIMO STORICO

Se invece si analizza la flotta in noleggio a lungo termine a disposizione esclusiva di un solo

IL FATTURATO DELL'NLT HA SFIORATO GLI 8,8 MILIARDI DI EURO (+12%), 6,07 DEI QUALI DERIVANTI DAI CONTRATTI DI NOLEGGIO E RINOLEGGIO

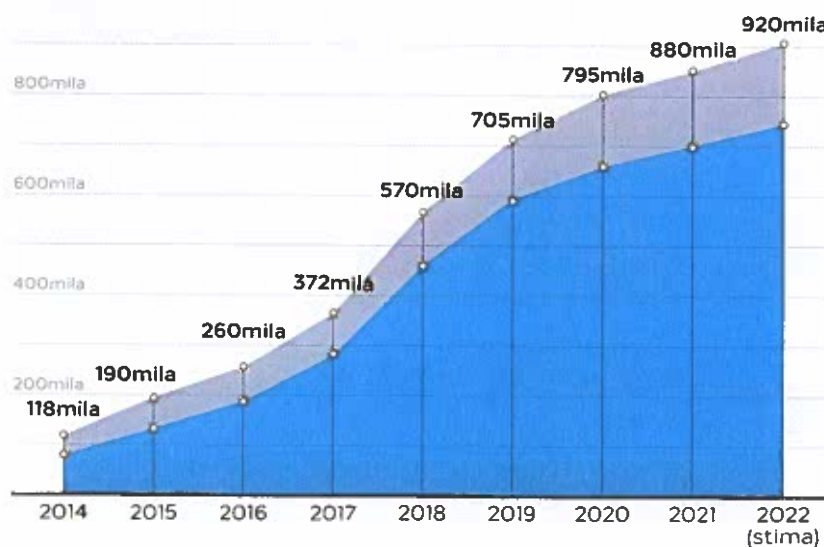
miliardi di euro) proviene da aziende, il 18,6% da privati con codice fiscale (1,13 miliardi), il 5,7% da privati con partita Iva (349 milioni) e il 6,3% da pubbliche amministrazioni (384 milioni). Insomma, i privati nel loro complesso "valgono" il 24,3% dei ricavi e il 15% della flotta (99.379 esemplari a privati con codice fiscale e 51.841 a quelli con partita Iva). "Con il passare degli anni, e specialmente negli ultimi, in cui s'intrecciano le complessità della transizione delle alimentazioni", commenta l'Aniasa, "il noleggio a lungo

cliente, il 31 dicembre 2021 risultava composta, come detto, da 973.089 veicoli, ossia il nuovo massimo storico. Di questi, 777.558 (il 79,9%) erano autovetture, 187.832 (il 19,3%) mezzi commerciali, 7.375 moto (0,8%) e 324 altri veicoli. In termini di alimentazione, il gasolio la fa ancora da padrone, con 699.289 esemplari (67,8%), davanti alla benzina, a quota 129.484 veicoli, pari al 12,5%. Insomma, più di otto veicoli su dieci tra quelli in flotta sono dotati delle cosiddette alimentazioni

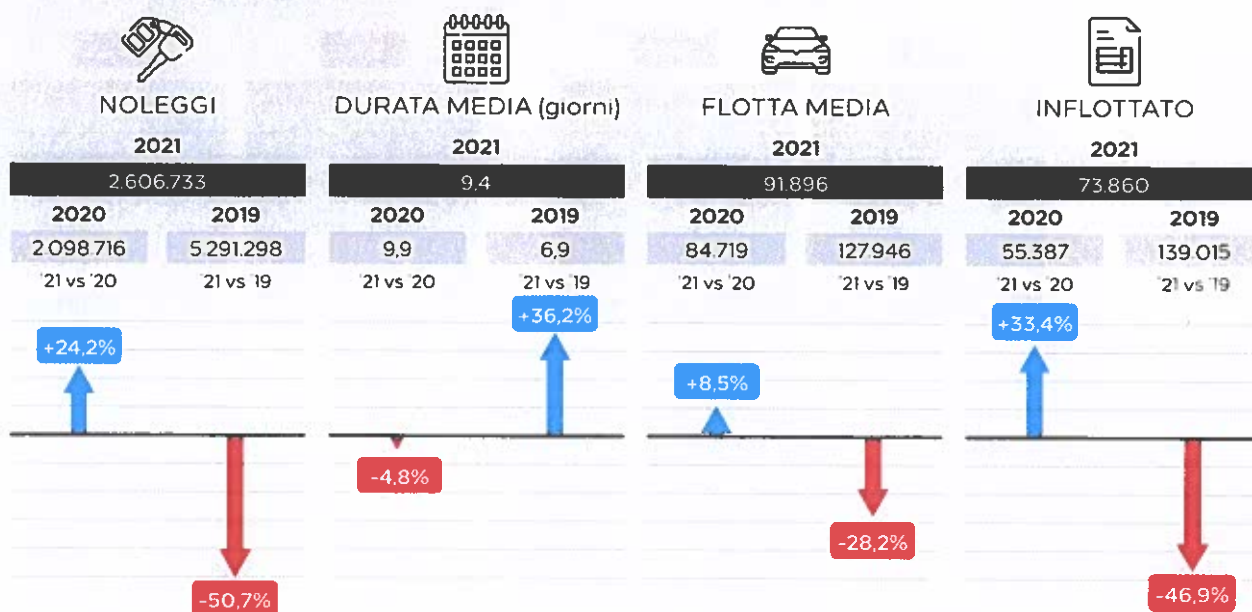
TELEMATICA

Dispositivi telematici flotta noleggio a lungo termine 2014-2021

- Auto
- Van



NOLEGGIO A BREVE



Fonte rapporto Aniasa 2022

tradizionali. Il rimanente 19,7% è costituito prevalentemente da mezzi ibridi full e mild (97.009, il 9,4%), ibridi plug-in (41.176, il 4%), elettrici (24.300, il 2,4%), a Gpl (21.069, il 2%) e a metano (19.708, l'1,9%). Disaggregando per tipologia di cliente, 800.007 veicoli sono utilizzati dalle aziende, 151.220 da privati e 80.807 da pubbliche amministrazioni.

NLT QUASI A QUOTA 260 MILA

Nel 2021, le società di noleggio a lungo termine hanno immatricolato 259.215 vetture, segnando una crescita percentuale del 22%. Un dato particolarmente significativo, se si pensa che il resto del mercato (escluso l'Nlt) è cresciuto appena del 3%. Il risultato di questo diverso andamento è che la penetrazione delle immatricolazioni delle vetture del noleggio a lungo termine sul totale del mercato ha raggiunto lo scorso anno il 18%, un deciso aumento rispetto al 15% del 2020. E "i numeri nel 2021 avrebbero potuto essere maggiori", evidenzia ancora l'Aniasa, se la possibilità d'immatricolare non fosse "stata pesantemente limitata

dai lunghissimi tempi di consegna delle vetture, dovuti alla crisi dei microchip e dei semiconduttori".

QUESTIONE DI DURATA

Il 41% degli ordini effettuati sui contratti caratteristici del noleggio a lungo termine, cioè quelli che prevedono l'utilizzo esclusivo del veicolo da parte del cliente, ha avuto durate comprese fra i tre e i quattro anni, il 32% ha riguardato contratti con durata tra i due e i tre anni, il 16% ha superato i 48 mesi e l'11% è stato relativo a durate inferiori ai due anni. "Questa distribuzione percentuale degli ordini per durata contrattuale", sottolinea il rapporto, "si rifletterà in futuro sull'anzianità dei veicoli che al termine della locazione verranno venduti come usato dai noleggiatori. L'usato 'fresco' venduto dai noleggiatori sul mercato rende molto evidente la contribuzione del settore del noleggio a lungo termine allo svecchiamento del parco italiano, considerato la maggior rapidità del turn over". In termini di percorrenze, invece, il 36% degli ordini ha preveduto un chilometraggio annuale compreso tra 11 mila e 20 mila

chilometri, mentre il 51% è stato relativo a percorrenze chilometriche annuali superiori a 20 mila chilometri. Soltanto il 13% dei contratti ha avuto percorrenze fino a 10 mila chilometri.

UNA SU TRE È MEDIA

Se si disaggregano le immatricolazioni 2021 per segmenti, si scopre che le vetture più acquistate dai noleggiatori continuano a essere le medie (segmento C), con un 36,5% di quota, anche se perdono quasi quattro punti percentuali rispetto al 2020. Seguono le vetture del segmento D (25%) e quelle del B (21,7%), mentre le citycar - in crescita di quasi tre punti - raggiungono il 13,5%.

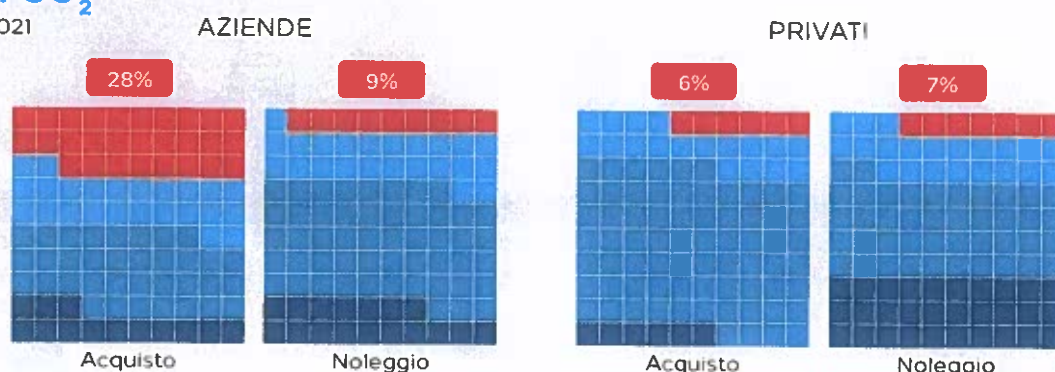
DIESEL GIÙ, MA RESTA LEADER

Analizzando poi le immatricolazioni per alimentazione, si osserva che il diesel continua a rimanere quella preferita dalle aziende (37,8% rispetto al 19,4% del mercato italiano), anche se ancora nel 2020 pesava per quasi il 60%: in un anno ha perso 19 punti di quota. Le ibride rappresentano la seconda scelta delle aziende con il 27% (29,4% nel totale del mercato); seguono le vetture >

EMISSIONI CO₂

Immatricolazioni 2021

- oltre 160 g/km
- 136-160 g/km
- 61-135 g/km
- 0-60 g/km



Fonte rapporto Aniasa 2022

► a benzina (15% contro il 32,8% complessivo). Importante anche il numero delle immatricolazioni delle plug-in, che raggiungono l'11,4% di quota (3,3% complessivo). E ottima pure la performance delle vetture elettriche: nel 2021 le società di noleggio ne hanno acquistate oltre 17 mila, quasi 6.300 in più del 2020 (+58%). In termini di quota, le Bev pesano per il 6,6% nel targato a noleggio contro il 4,2% del mercato nel suo complesso. In tutto le auto con la spina hanno raggiunto il 18%: una conferma del fatto che il noleggio a lungo termine, grazie alle sue caratteristiche – la capacità di neutralizzare la volatilità del mercato, particolarmente elevata in questa fase storica – rappresenta una formula adatta ad aziende e privati orientati a migrare verso nuove alimentazioni.

RUOTE ALTE IN CRESCITA

Relativamente alle carrozzerie, crossover e fuoristrada salgono nel giro di un anno dal 51 al 53% di quota, grazie a una crescita delle

immatricolazioni del 28% rispetto al 2020. Seguono le berline a due volumi (dal 31 al 32%), che nel 2021 sono aumentate del 26%. Le station wagon, invece, pur restando la terza opzione in termini di rappresentatività, sono diminuite dal 12 al 10%, in seguito a un calo delle immatricolazioni del 3%.

RAC SULLA VIA DEL RECUPERO

A dispetto degli indicatori in crescita, il noleggio a breve termine ha continuato a risentire della sostanziale scomparsa del travelling nella prima parte del 2021 e, più in generale, dell'assenza dell'apporto del turismo internazionale. Il fatturato (857 milioni di euro), pur in aumento del 44%, è diminuito del 30% rispetto al 2019, l'ultimo anno pre-pandemia. Le immatricolazioni di auto e furgoni, nonostante siano cresciute del 27,6% a 46 mila unità, restano lontanissime dalle 87 mila del 2019. Il risultato è che la flotta media è sì salita dell'8,5%, sfiorando i 92 mila veicoli, ma resta lontana dai 127 mila esemplari

del 2019. In questo scenario di ridimensionamento, però, il business va abbastanza bene. La durata media per noleggio (9,4 giorni), in leggero calo rispetto ai 9,9 del 2020, è ancora sensibilmente superiore al 2019 (6,9). E noleggi più lunghi significano anche fatturati mediamente superiori. I ricavi per noleggio, infatti, hanno raggiunto i 329 euro, +16% sul 2020 e +41% sul 2019. Il fatturato per veicolo (9.328 euro) è cresciuto del 33% in un anno e si è riportato a livelli vicini a quelli pre-pandemia (9.646 euro nel 2019). In recupero anche l'utilizzo medio della flotta, passato dal 67 al 73% nel giro di un anno, anche se ancora sotto il 78% del 2019.

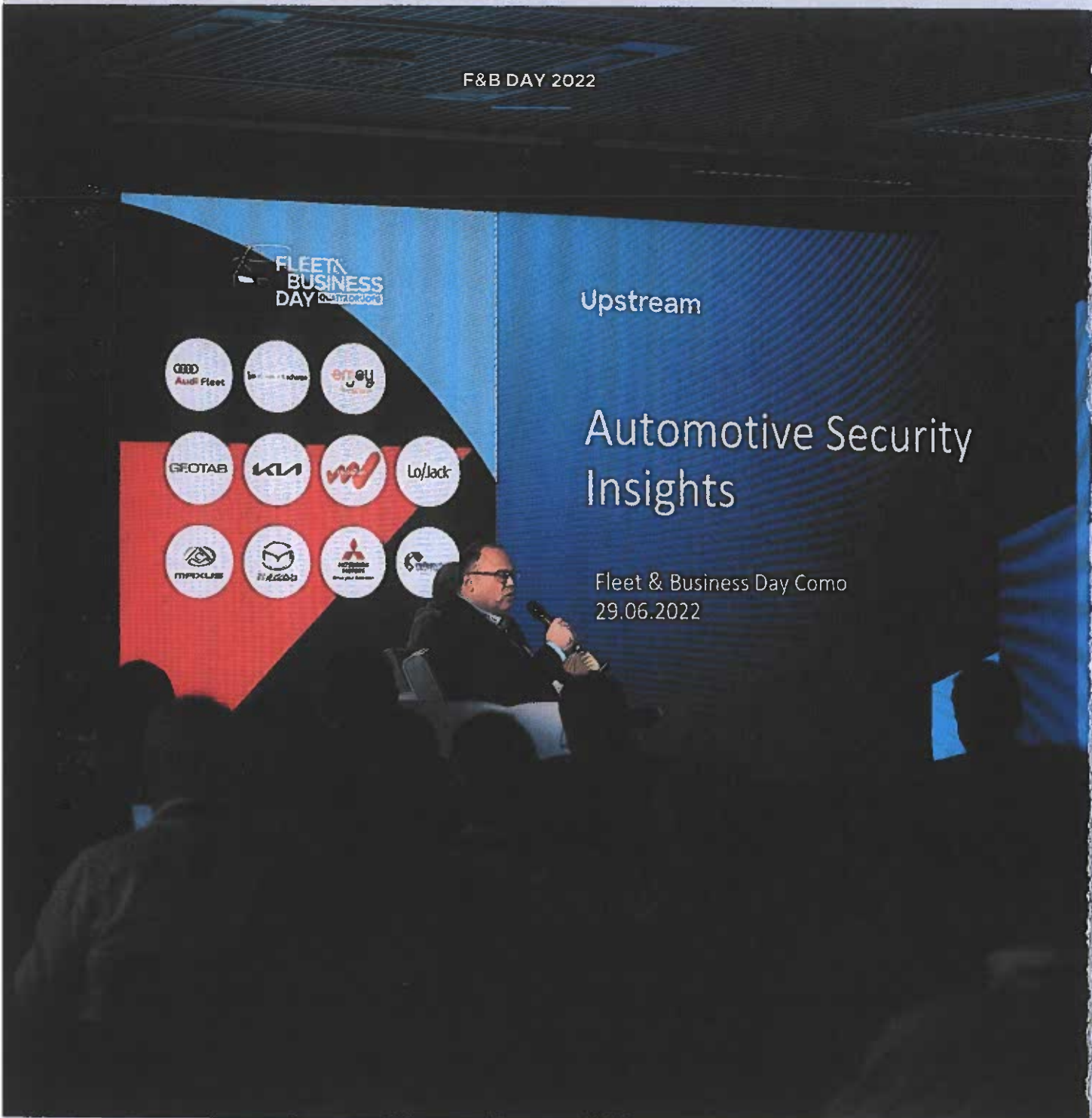
CAR SHARING NEL TUNNEL

“È ancora un momento critico per le attività del car sharing in Italia, a causa delle restrizioni alla mobilità per via della pandemia ed ai cambiamenti sociali e del lavoro, che ne hanno rallentato fortemente il progressivo sviluppo”, si legge nel rapporto Aniasa. Nel 2021 le vetture in flotta sono cresciute a 6.200 unità rispetto alle 5.814 dell'anno precedente, ma restano lontane dalle 7.994 del 2019 (-22%). A dispetto del leggero incremento di mezzi a disposizione della clientela, i noleggi hanno continuato a scendere: 5,53 milioni rispetto ai 6,1 del 2020 (-9%) e ai 13 milioni del 2019. In due anni il calo è stato del 57%. La durata media dei noleggi, però, è aumentata dell'8% tra il 2020 e il 2021, mentre la percorrenza è salita del 9%. ||



LA MOBILITÀ SECONDO BAIN

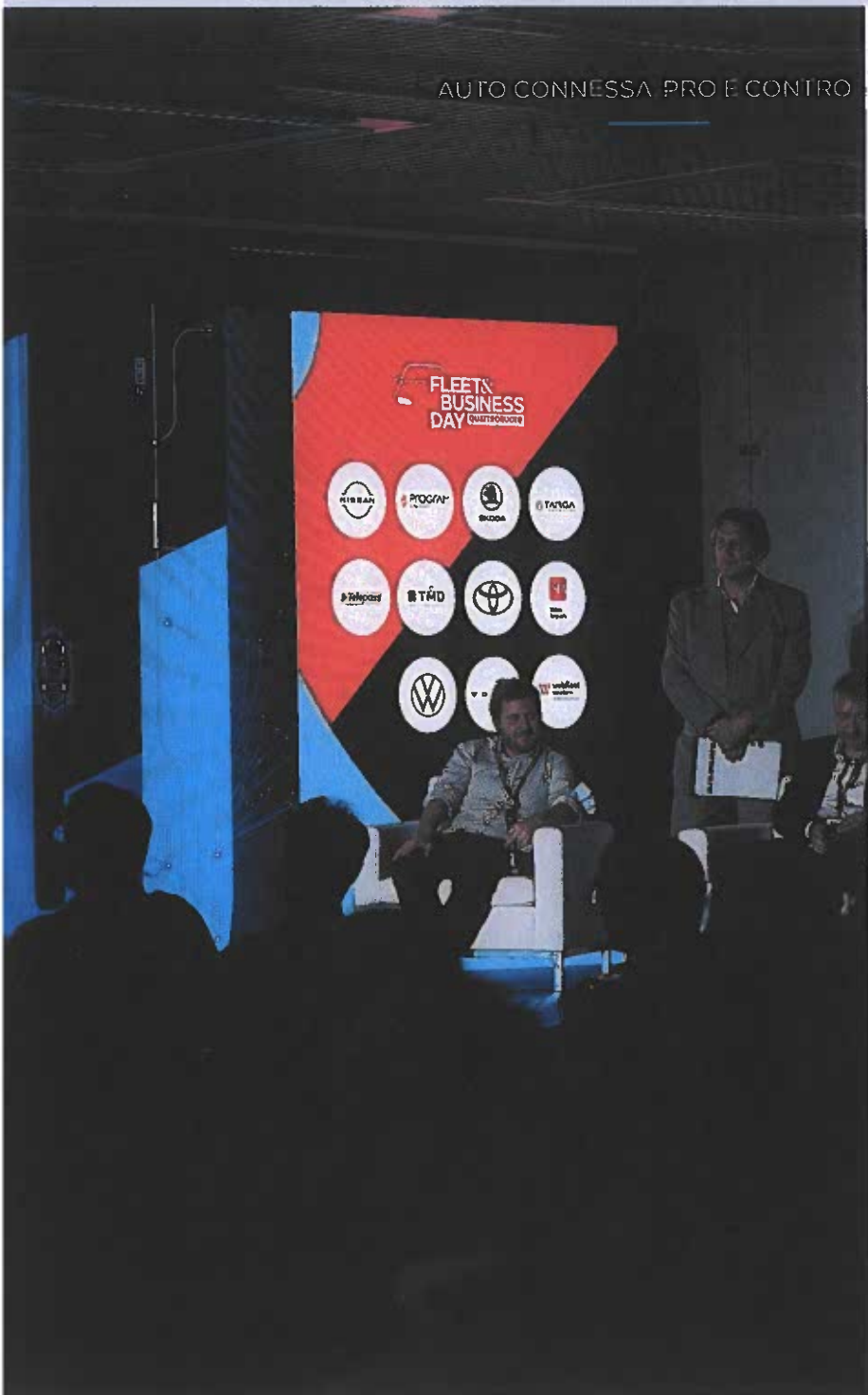
A margine della presentazione del 21° rapporto, Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company ha presentato la ricerca, realizzata in esclusiva per Aniasa, "La mobilità che cambia - Un'Italia a due velocità tra chi abbraccia il nuovo e chi non può ancora permetterselo".



AUTO CONNESSA PRO E CONTRO

I fleet manager ora hanno a disposizione nuovi servizi e maggiori opportunità quanto a gestione e controllo. A fronte, però, di maggiori rischi in tema di **CYBERSECURITY E TRATTAMENTO DATI**. Ne abbiamo parlato a Villa Erba

Andrea Sansovini



per qualsiasi veicolo e non è riferito a uno specifico mezzo o a uno specifico gruppo di case automobilistiche". Insomma, a fianco delle tante opportunità offerte dalla tecnologia, è arrivato il momento di affrontare anche i rischi della massiccia adozione di device e Adas, sempre più potenzialmente invasivi e "invasi". E, soprattutto, di farlo parlando di che cosa comporterà per i gestori delle flotte e per i driver l'avvento delle auto connesse, che al tempo stesso sono sempre più elettrificate. Sono stati questi i principali temi di discussione dell'ultima edizione del Fleet&Business Day, avvenuta finalmente in presenza (l'evento, dopo quello originario, che si era tenuto al Nhow di Milano prima della pandemia, si era finora svolto online), lo scorso 29 giugno, a Villa Erba, Cernobbio, Lago di Como. Titolo scelto per l'occasione: C.A.S.E., il futuro dell'auto in un acronimo.

LE DUE NORME UNECE

Dopo anni in cui c'è stata poca attenzione su questi temi, l'industria sta reagendo, grazie anche ai nuovi regolamenti internazionali. Come quello che entra in vigore proprio in questi giorni con l'Unece R155, che rispetto alla cybersecurity dei veicoli definisce una chiara roadmap, con obblighi ben definiti per i costruttori e per tutta la filiera. L'Unece (United nation economic council for Europe) ha inoltre approvato una seconda normativa (R 156), che va a regolamentare, sempre nel campo automotive, la sicurezza sotto il profilo dell'aggiornamento dei software in modalità "over the air". Il primo a prendere la parola al convegno, dopo l'introduzione di Vita, è stato Antonio De Chirico, che - dopo 15 anni nella Polizia postale - è responsabile del Security operation center (Soc) di Exprivia, società per azioni quotata nell'indice Ftse Small Cap della Borsa italiana, che si è prestata a effettuare l'attacco simulato di hacking veloce, dopo averne fatti anche di più spettacolari (e temibili) con i droni. De Chirico non è salito sul palco >

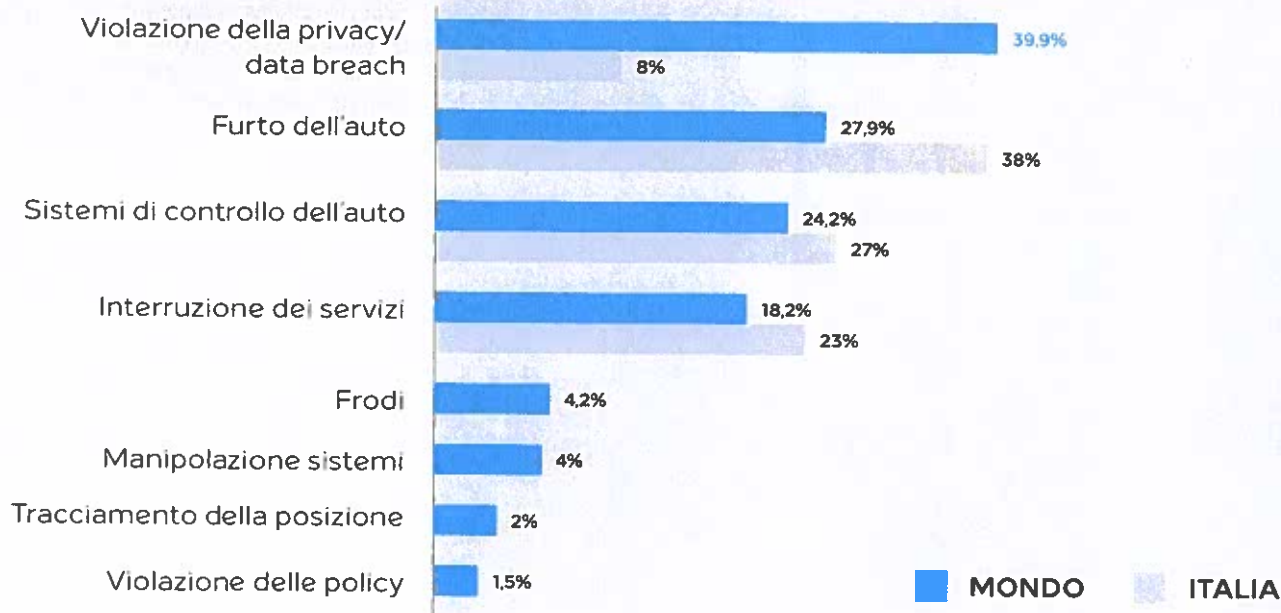
Un video shock apre il F&B Day 2022, dedicato alle nuove tecnologie, ormai salite a bordo delle auto connesse.

Un hacker con un semplice computer portatile segue un'auto e interferisce sulla radiofrequenza (jammering, in gergo), finché l'ignaro guidatore si rassegna a chiudere la vettura manualmente, con un'obsoleta chiave, e a quel punto il "pirata" ne prende possesso. O s'impadronisce dei suoi dati (che, come vedremo, stanno

diventando più importanti dello stesso "ferro"). "All'inizio volevo hackerarvi le auto nel parcheggio e farvele trovare in posti diversi rispetto a dove le avevate messe voi. Ma il nostro ufficio legale non era molto d'accordo...", spiega Alberto Vita, responsabile di Fleet&Business. L'evento dedicato alla cybersecurity è iniziato così. Con l'aggiunta doverosa di un disclaimer al video stesso, e cioè che "il rischio di attacco del radiocomando del mezzo è potenzialmente configurabile

GLI OBIETTIVI DEGLI HACKER

In Italia gli attacchi hanno come scopo primario il furto delle automobili, mentre nel mondo avvengono soprattutto per violare i dati dei driver e dei veicoli stessi.



Fonte Upstream

► con la maschera di Anonymous, ma è di fatto un super esperto di attacchi informatici, non solo nell'automotive. "Se con i primi telecomandi degli anni 80 bastava copiare il codice, la risposta è arrivata con il rolling code, basato su algoritmi che generano infinite stringhe, ma poi gli hacker si sono a loro volta evoluti, creando altre minacce. Oggi a prevalere sono gli attacchi da remoto, non sulle auto, ma sulle app, per prendere il controllo del mezzo ovunque ci si trovi".

LA PAROLA AGLI ESPERTI

Al primo intervento è seguita una sessione incentrata sulle difficoltà di gestire e trattare i dati prodotti dalle nuove tecnologie on board. I relatori: Giuseppe Serio, vicepresidente di Upstream; Cosimo Senni, copresidente e istruttore per la cybersecurity per Auto-Isac Europe; Luca Savoldi, ceo e fondatore di Abissi, società specializzata nella cybersecurity, in particolare delle supercar; e Daniele

Antonioli, docente all'università Eurocom di Sophia Antipolis, la "Silicon Valley" provenzale. Serio, alla guida dell'israeliana Upstream, leader nel monitoraggio dei veicoli connessi, ha spiegato ciò che da anni la sua società sta facendo per fronteggiare gli hacker (quelli definiti "con il cappello nero", i cattivi, non quelli con il "cappello bianco", i buoni come il nostro...), con un'analisi dei dati – fornita in esclusiva per l'evento – relativi agli accadimenti criminosi nel settore della mobilità nel nostro Paese, confrontata con i numeri del consueto studio annuale Global automotive cybersecurity report. Da questo studio emerge un aumento degli attacchi nel 2021 rispetto all'anno precedente di addirittura il 253%, con differenze interessanti tra l'Italia e il resto del mondo. Se da noi il primo obiettivo è il furto dell'auto (38% contro il 27,9% globale), nel pianeta in generale lo sono i dati sensibili (39,9% in confronto al nostro 8%). E lo scenario

prevede che aumenteranno gli attacchi alle app, in forte aumento con la crescita delle auto elettriche e dei punti di ricarica, per ottenere riscatti dalle società energetiche. Cosimo Senni, invece, ha portato l'esperienza di chi è avanti rispetto al nostro mercato, ovvero gli Usa. Auto-Isac, infatti, è una comunità nata a Washington D.C. ormai otto anni fa – e poi sbarcata anche in Europa – con l'obiettivo di condividere e analizzare le informazioni sui rischi emergenti in tema di sicurezza informatica dei veicoli, così da migliorare collettivamente le capacità di progettazione e reazione di tutta la filiera. Per raggiungere questo obiettivo, Auto-Isac realizza partnership con società private, associazioni di settore e agenzie governative. Il modello per un Information sharing and analysis center (Isac) è nato nel 1998, dopo la presa di coscienza che l'80% delle infrastrutture critiche negli Stati

Uniti era di proprietà privata o gestita dal settore privato. Oggi ci sono tantissimi Isac in vari campi, come IT, comunicazioni e produzione. Senni, copresidente del gruppo di lavoro europeo e istruttore per la cybersicurezza per Auto-Isac, nonché senior manager connected vehicle cyber security alla Marelli,

due cose: la gravità di un fatto e la probabilità che accada". Il manager ha anche sottolineato come negli ultimi dieci anni si siano fatti passi avanti giganteschi in fase di omologazione delle auto per verificare la sicurezza da attacchi informatici. Anche lui, comunque, ha ribadito che le minacce del futuro "saranno sempre più di tipo

ai sistemi di bordo. Con un rimpianto: a suo parere, lavorare con le Case è più difficile che in altri settori tecnologici, per le diffuse richieste di "non disclosure agreement", poco in sintonia con il mondo scientifico, naturalmente portato alla divulgazione e alle pubblicazioni.

ADESSO L'INDUSTRIA AUTOMOTIVE È DEL TUTTO CONSAPEVOLE DEL PROBLEMA DELLA CYBERSECURITY E STA APPLICANDO GLI STANDARD DI SICUREZZA RICHIESTI

ha ribadito che "l'idea che l'industria automotive non si stesse occupando della cybersecurity dei veicoli sempre più connessi poteva essere vera dieci anni fa. Ma ora l'intera filiera è pienamente consapevole del problema e, quindi, tutti stanno applicando gli standard di sicurezza richiesti". Savoldi, da parte sua, ha spostato l'attenzione sulla questione della gestione del rischio, che "misura

safety e riguarderanno azioni da remoto su centraline dei freni, acceleratore, apertura porte... per questo le Case hanno reagito prontamente, così da evitare questi pericoli". Antonioli, infine, ha illustrato uno studio sulla sicurezza e sulla vulnerabilità del Bluetooth, molto utilizzato anche nell'infotainment delle auto per connettere il proprio cellulare

LA QUESTIONE CRUCIALE

Il convegno, dopo un momento dedicato al passaggio dai motori termici a quelli elettrici, con l'intervista del direttore di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini, a Jarno Trulli (vedere a pagina 27), ha poi visto l'intervento di Iacopo Barberini, automotive industry director di Quattroruote Professional, autore di una relazione dal titolo "Pit stop - da carmaker a software company: come questa evoluzione impatterà sulla tenuta del valore del veicolo". Il concetto chiave del suo contributo: all hardware in. Ovvero: "Le Case puntano a produrre auto aggiornabili con Ota (*over-the-air*, ndr), per essere pronte a caricare nuovi Adas o a migliorare, per esempio, l'efficienza della >

DIECI MODELLI ELETTRIFICATI PROVATI SUL LUNGOLAGO

NEL CORSO dell'evento Iariano è anche stato possibile provare dieci nuovi modelli di altrettanti costruttori grazie a test drive effettuati sulle strade del lungolago. Che i fleet manager, ma pure un po' tutti i rappresentanti dell'industry presenti, hanno apprezzato, a giudicare dall'elevato numero delle prove. Alcune signore fleet manager - ebbene si ce ne sono, e anche in numero nutrito - ne hanno approfittato

per andare alla caccia di George (Clooney, e chi sennò?) nella vicina Laglio. Tra i modelli presenti, tutti recentissimi ed elettrificati, ce n'era uno che, addirittura, ha dovuto essere guidato con una targa prova la Ariya (qui a destra), novità assoluta full electric della Nissan. Qui di seguito, in rigoroso ordine alfabetico, i veicoli che hanno dato vita alla driving experience organizzata durante il Fleet&Business Day di Villa Erba

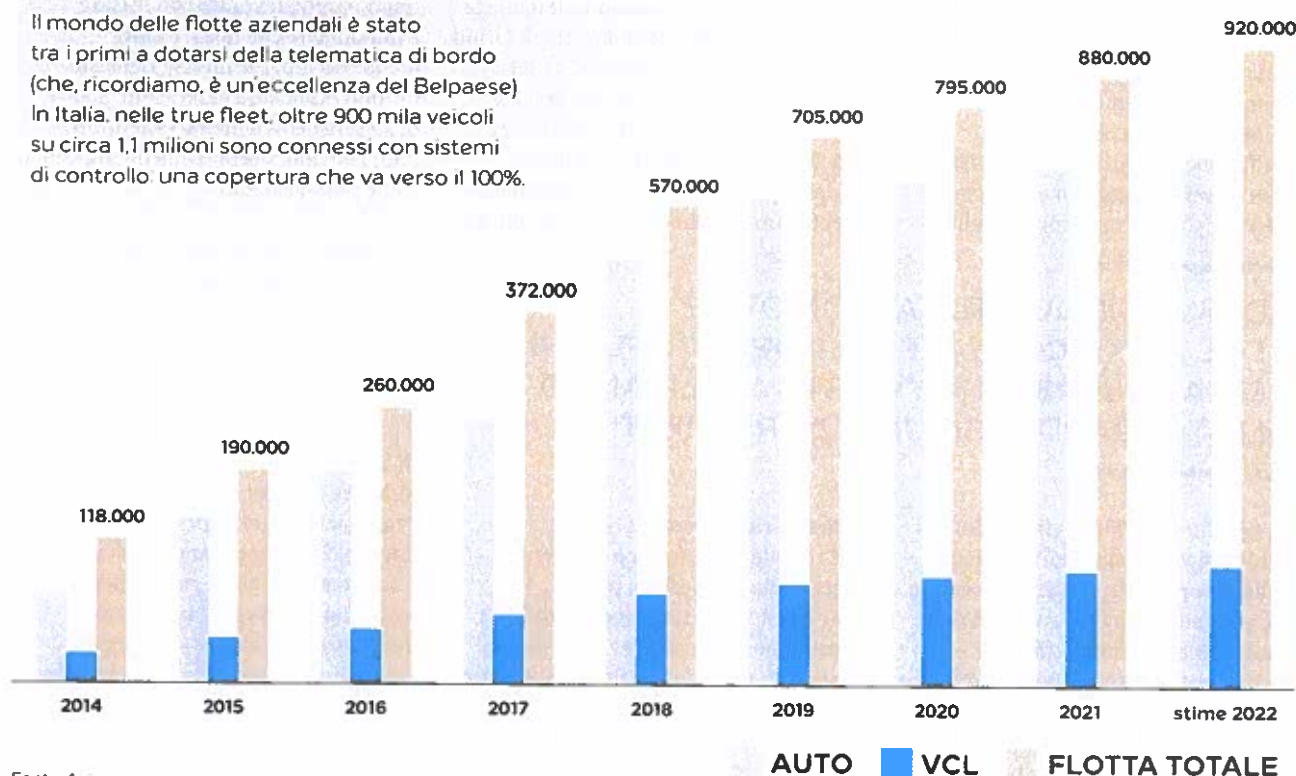
Aiways U5 (Koelliker)
Audi Q4 e-tron
Kia Sportage Phev
Lexus NX plug-in
Mazda CX-60

Mitsubishi Eclipse Cross Phev (Koelliker)
Nissan Ariya
Skoda Enyaq iV
Volkswagen ID.5
Volvo XC40 Recharge



LA TELEMATICA NELLE FLOTTE

Il mondo delle flotte aziendali è stato tra i primi a dotarsi della telematica di bordo (che, ricordiamo, è un'eccellenza del Belpaese). In Italia, nelle true fleet, oltre 900 mila veicoli su circa 1,1 milioni sono connessi con sistemi di controllo: una copertura che va verso il 100%.



Fonte Aniasa



› batteria”, ha spiegato Barberini. E questo rappresenta un valore anche per i fleet manager. L’evento è quindi passato a una questione cruciale: come costruire una industry sui nuovi business legati al mondo delle auto connesse senza incorrere nei diversi problemi di cybersecurity causati dalla disomogeneità dei sistemi dei vari costruttori. L’evoluzione tecnologica porta con sé rischi di hackeraggio sempre più sofisticati, ma anche servizi innovativi e inediti modelli di business. Come cavalcare la rivoluzione in atto? Le più recenti tecnologie comportano per la gestione delle flotte nuove

UNA SEDE ALL'ALTEZZA

L’evento di F&B si è svolto nel centro congressi di Villa Erba, in acciaio di Villa Erba, progettato dall’architetto Mario Bellini, che si è ispirato al design delle antiche serre lariane. L’edificio occupa una superficie di 10 mila metri quadrati

possibilità di analisi dei dati, servizi innovativi, car policy e car list sempre più personalizzate. Il tutto nell'ambito di una mobilità maggiormente sostenibile, per l'ambiente, ma anche per le finanze delle società. I relatori in questo caso sono stati Alberto Viano, presidente dell'Aniasa (l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, che ha anche patrocinato l'evento), Fabio Gadda,

marketing program manager di Teoresi Group, e Lorenzo Sistino, ceo e fondatore di MiaCar, entrata a far parte l'anno scorso del gruppo Facile.it. Il presidente dell'Aniasa ha parlato dell'industry che lui rappresenta e di come stia lavorando a questa trasformazione: "Le flotte sono sempre più connesse", ha spiegato, "oltre il 90% delle auto a noleggio è dotato di telematica (vedere il grafico a sinistra,

ndr). E la spinta sull'elettrico favorirà ulteriormente la sua diffusione". Con effetti interessanti: "Ormai le auto chiacchierano talmente tanto, dando continue informazioni su dove si trovano e cosa fanno, che i furti caleranno, mentre gli hacker preferiranno concentrarsi sui contenuti". Sul fronte della guida autonoma, del futuro degli Adas e degli scenari legati alla tecnologia applicata al traffico, Teoresi da due anni ha investito in un super simulatore, mentre nel 2021 ha dotato una Xev Yoyo di sensori e mappe HD (con informazioni ultra-dettagliate su strade, semafori, strisce pedonali eccetera) per sviluppare nuove funzioni. "L'abbiamo testata in un'area controllata", ha rivelato Gadda, "e il prossimo step sarà uscire e affrontare la città, nelle zone dove, grazie alle nuove normative, si potrà fare sperimentazione". Poi, ha fatto una previsione: robotaxi e roboshuttle saranno le prime applicazioni di guida autonoma e le vedremo già nel 2025. Infine, la parola è andata a Lorenzo Sistino, con un passato di 25 anni in FCA (di cui sette come membro del Group executive council), nel quale ha ricoperto ruoli apicali in diverse aziende, tra cui quelli di ceo del brand Fiat e di senior vicepresident commercial operation Emea per tutti i marchi del gruppo. La persona giusta per raccontare ai tanti fleet manager presenti le opportunità di business offerte dai numerosi servizi digitali che nel corso del tempo si sono sviluppati nel mondo automotive. E anche di quelle che arriveranno, grazie alle nuove auto connesse. "Siamo comparatori", ha detto il ceo di MiaCar, "ma dal 2017 ci occupiamo anche di vendita dell'usato e con la nostra piattaforma proponiamo su internet a un prezzo più basso le vetture di 150 concessionarie. Ora le vendite online sono poco sopra l'1,5%, ma rarriveranno a doppia cifra entro il 2025". Importante è avere "traffico" e "trust". Entrambi, ormai, due elementi essenziali nel mondo web. ||

LA TRANSIZIONE SPIEGATA DA TRULLI

Al nostro Fleet&Business Day c'è stato molto spazio anche per la passione: quella per la guida, con i test drive di dieci modelli elettrificati messi a disposizione dai costruttori (vedere il riquadro a pag. 25), ma anche quella per il motorsport. Il direttore di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini, ha infatti intervistato Jarno Trulli, testimone in prima persona del passaggio dell'auto dal mondo endotermico a quello elettrico. Dopo 14 anni di Formula 1, con 11 podi, compreso uno sul gradino più alto (grazie al successo con la Renault nel Gran Premio di Montecarlo del 2004), e il "sogno Ferrari" che non si è mai concretizzato, ("ma ai tempi a Maranello c'era Michael Schumacher e poi lo credevo nel progetto Toyota, con la quale avevo

firmato per cinque anni, arrivando vicino alla vittoria", dice l'ex pilota). Trulli ha vissuto il passaggio dai motori endotermici a quelli elettrici, nel 2014, quando ha partecipato con la Trulli GP, a fianco di Michela Cerruti, al neonato campionato di Formula E. Nella scuderia figuravano Lucio Cavuto (manager del driver abruzzese, nonché suo socio nella casa vinicola Podere Castorani), con il ruolo di direttore sportivo del team, e Francesco Guarnieri, che ne era presidente e amministratore delegato. Trulli ha raccontato l'evoluzione della Formula E ("queste monoposto non sono bellissime da guidare perché si deve pensare troppo alla gestione dell'energia"), ma anche delle soddisfazioni che gli dà il suo ancora diciassettenne figlio Enzo, che ora corre in F.3, dopo le vittorie in F.4.

