

La situazione

Città e furgoni, brilla il noleggio l'unica nube sono le norme fiscali

VITO DE CEGLIA, MILANO

Il 18° rapporto di Aniasa mette in luce un ottimo bilancio per il 2018 e un promettente primo trimestre. Tuttavia i provvedimenti presi e l'assenza delle istituzioni possono minacciare il futuro

Il mercato del noleggio è solido. Chiude il 2018 con un fatturato di 6,8 miliardi di euro (+10% sul 2017). Una flotta circolante di 1,1 milioni di veicoli, tutti Euro 6 (+11,8%). E un numero di immatricolazioni a quota 482 mila unità (+0,4%), quasi il 25% del mercato nazionale. La crescita del noleggio prosegue anche nei primi 3 mesi del 2019 con un giro di affari che segna un +9%, pari 1,7 miliardi di euro (erano 1,5 miliardi nel 2018).

Sono i numeri che aprono il 18° rapporto di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il mondo del noleggio a breve e lungo termine, rent-a-car, car sharing, fleet management, servizi di infomobilità e assistenza automotive. Il rapporto, presentato lunedì scorso a Milano, fotografa un'industria in salute nonostante il mercato dell'auto in Italia, dopo 4 anni di risultati positivi, si sia fermato registrando nel 2018 un calo delle immatricolazioni (-3,3%), nel 1° trimestre 2019 un andamento a corrente alternata e nel 2° trimestre un'ulteriore flessione sia per i privati (-2,4%) che per le aziende (-9,3%).

«In uno scenario così incerto, assume ancora più valore la crescita del fatturato complessivo del noleggio. Inoltre, arrivano segnali molto interessanti da alcuni segmenti di business come quelli delle città (+3,9%) e dei furgoni (+28,6%) nel breve termine. Così come quello del car sharing

(+26,5%)» premette Massimiliano Archiapatti. Il presidente di Aniasa intravede però spuntare qualche nube all'orizzonte: «In questo momento, stanno influenzando negativamente sul mercato dell'automotive le recenti regole Wltp (le nuove procedura di omologazione delle auto per misurare consumi ed emissioni, ndr), e la campagna anti-diesel. In più bisogna aggiungere la diminuzione degli indici di fiducia da parte di famiglie e aziende a causa dell'incertezza economica e politica».

Dai dati di Aniasa risulta che queste criticità abbiano solo lambito il mondo del noleggio. Alla lunga, però, i contraccolpi si potrebbero sentire: lo scorso anno le società del settore hanno immatricolato per il 70% veicoli diesel. Se in prospettiva il problema delle alimentazioni potrebbe essere assai serio per il comparto, il presente dice che i dati del breve termine sono in attivo: nel 2018 le 1.030 stazioni di noleggio hanno firmato oltre 5,4 milioni di contratti, quasi 15 mila contratti al giorno (+3,2% sul 2017), per un totale di 36 milioni di giorni di noleggio (+4,7%). Il fatturato raggiunge 1,2 miliardi (+1,8%), con una flotta media di 130 mila veicoli (+8,2%).

IL SEGMENTO RENT-A-CAR

La tendenza che si sta consolidando nel breve termine è l'innalzamento della qualità dell'offerta, con uno spostamento dalle piccole auto (segmento A) alle utilitarie

(segmento B), con conseguente incremento del valore degli acquisti. In particolare, si registra ancora un aumento del segmento rent-a-car. «Per rifornirsi dei veicoli, gli operatori, oltre all'acquisto, noleggiavano dalle società del lungo termine, per poi locarle ai clienti finali: questa modalità d'acquisizione ha riguardato 52.503 veicoli».

L'aumento più consistente per gli operatori arriva però dal noleggio a lungo termine, che nel 2018 ha superato le 900 mila unità gestite (+14%) riportando un giro di affari di 5,5 miliardi di euro, generati da clienti corporate e Pubblica amministrazione (77 mila aziende e 2.900 PA), in più dai privati (40 mila). L'obiettivo è di raggiungerne quota 50 mila a fine 2019. Il noleggio a lungo termine è un business che cresce per il quinto anno consecutivo, con volumi superiori al 50% rispetto al 2015. «I due fattori più incisivi per la crescita sono il super ammortamento per i veicoli (finito nel 2018) e il bisogno di volumi da parte dei costruttori, che hanno portato a offerte vantaggio-



Peso: 68%

se nei confronti dei noleggiatori». Continua a pesare l'assenza del mondo istituzionale che «trascura il valore dell'automotive che vale l'1,1% del Pil e il 16% del gettito fiscale. La nostra proposta di incentivare la rottamazione di Euro 0-1 con un usato Euro 5-6 avrebbe meritato più attenzione. È poi apprezzabile la volontà di aggiornare il Codice della Strada del 1992, lo è meno il fatto di non considerare l'e-

voluzione del *car sharing* e di non contemplare adeguatamente il noleggio. Ci delude la recente richiesta all'Ue di prorogare di 3 anni il regime di detraibilità Iva al 40%, quando i nostri colleghi europei hanno una detraibilità del 100%».

I numeri



Il rapporto è stato presentato lunedì scorso a Milano e fotografa un'industria in salute nonostante il mercato dell'auto

6,8

MILIARDI

Il settore del noleggio chiude il 2018 con un fatturato di 6,8 miliardi di euro (+10% sul 2017) La flotta circolante è di 1,1 milioni di veicoli, tutti Euro 6 (+11,8%)



ALESSANDRO BALLINI



Peso:68%

Sezione: ANIASA

Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa,
l'Associazione nazionale
industria dell'autonoleggio
e servizi automobilistici



Peso: 68%

Il trend

Connessa e sicura, l'auto 4.0

LUIGI DELL'OLIO, MILANO

Già oggi un italiano su tre guida una vettura assistita dalla tecnologia e la tendenza è destinata a salire

Già oggi un italiano su tre guida un'automobile connessa e l'incidenza è destinata a crescere rapidamente, dato l'interesse degli automobilisti per le soluzioni tecnologiche in grado di migliorare l'esperienza di guida. Con un limite: che la trasmissione dei propri dati non metta a rischio la privacy delle persone o esponga a rischi di sicurezza il mezzo. È quanto emerge dallo studio "L'auto connessa...vista da chi guida. Il ruolo ed i rischi dei dati nell'industria dell'auto", condotto da Aniasa e dalla società di consulenza strategica Bain & Company su un campione di 1.200 persone.

Lo studio evidenzia come l'evoluzione della telematica offra servizi più puntuali di quelli tradizionali ad esempio per la manutenzione periodica o in caso di incidente, grazie alla possibilità di localizzazione l'autovettura e attivare l'assistenza in tempi brevi individuando i professionisti più vicini.

I dispositivi già in commercio permettono infatti di scambiare

dati diversi sui guidatori (stile di guida, percorsi preferiti, punti di interesse), sul veicolo (pressione pneumatici, stato del motore), fino a quelli ambientali (presenza di pioggia, situazione del traffico). La condivisione di questi dati può portare benefici a soggetti diversi: al guidatore prima di tutto, quindi ai gestori di flotte aziendali e alle aziende di servizi. Tendenze che cambiano volto a tutta la filiera dell'automotive, dato che i margini si vanno spostando progressivamente da chi produce i veicoli a chi fornisce i servizi connessi. Si stima che il mondo legato all'auto connessa valga oggi più di 60 miliardi di euro a livello globale e si prevede una crescita del 260% nell'arco dei prossimi otto anni. Questo anche perché entro il 2022 saranno consegnati 125 milioni di auto connessi. Con potenzialità dirompenti: basti pensare allo sviluppo della cosiddetta Internet of things, con gli oggetti capaci di parlarsi tra di loro, tramite sensori, che ha come approdo finale lo sviluppo dei mezzi a guida autonoma.

Il 60% degli automobilisti si dice disposto a condividere i dati del veicolo (ma non quelli personali del telefono) per servizi che possano aumentare la sicurezza personale e dell'auto. Circa l'80% dei rispondenti è disponibile a pagare un sovrapprezzo (il 37% fino a 500 euro) per avere queste funzionalità, sia una tantum al momento dell'acquisto, sia in modalità di abbonamento.

Tuttavia, l'altra faccia della medaglia è data dalla possibilità che malintenzionati sfruttino le reti per attaccare i sistemi informatici. Ed è per questa ragione che resta

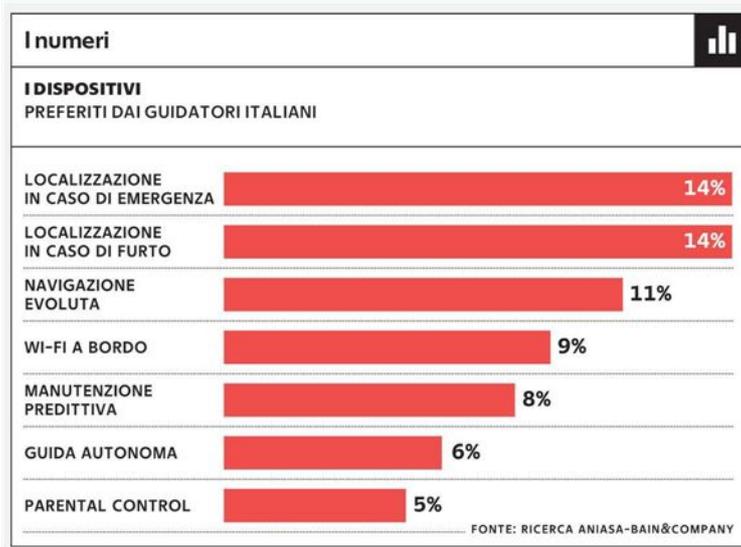
un po' di prudenza da parte dei driver. In generale, spiegano gli autori della ricerca, gli automobilisti si dimostrano molto pragmatici e sono ben disposti a condividere dati che portino benefici pratici e tangibili, come l'assistenza stradale, la manutenzione predittiva, la riduzione dei premi assicurativi, la diagnostica remota del veicolo. In tutti questi casi un 50% è "abbastanza disposto" e un 20-30% è "molto disposto" alla condivisione. "Il discorso cambia quando si tratta dei dati afferenti alla sfera personale, come i dati del telefono/rubrica o i dettagli dell'infotainment, vero tabù per qualsiasi forma di condivisione", si legge nello studio.

Oltre il 70% ritiene, inoltre, che i propri dati debbano essere accessibili solo per un determinato lasso di tempo. I principali timori che si celano dietro questa richiesta riguardano diversi aspetti: non è chiaro chi ne entri in possesso (75% del campione), l'auto potrebbe essere hackerata (54%), privacy a rischio (43%).

«Dopo l'incontro con il mondo dell'auto, la telematica si sta democratizzando - è l'analisi di Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company - e ci sono nuovi attori che entrano nell'arena competitiva». Per sfruttare pienamente il potenziale del settore «occorre investire nella giusta regolamentazione (privacy) e nella comunicazione dei reali benefici, per convincere gli scettici a connettere le proprie auto dati gli indubbi vantaggi».



Peso: 43%



Peso: 43%

Il dossier

Europa, la fuga dal diesel

MILANO

Il consumatore è sempre più orientato a passare a modelli con alimentazione meno inquinante, ma resta disorientato sulle scelte. Immatricolazioni differenti nei vari Paesi: Olanda e Spagna in cima alla classifica

Il trend comune del passaggio verso modelli ad alimentazione meno inquinante e il differente andamento delle immatricolazioni, fortemente legato a quello delle economie nazionali. È la duplice chiave di lettura che si ricava dal confronto tra i principali Paesi europei in tema di flotte aziendali in base all'ultimo Rapporto Annuale di Aniasa. Secondo cui lo scorso anno queste ultime hanno registrato nei primi sette mercati del Vecchio Continente 3,15 milioni di immatricolazioni, con un leggero calo (-0,73%) rispetto all'anno precedente, che si era distinto per il record assoluto su questo canale.

In ogni caso questo comparto (nel calcolo delle compravendite sono compresi acquisti e leasing finanziario noleggio lungo termine) si è fermato uno dei più importanti per il settore automobilistico complessivamente considerato, attestandosi a un quarto (il 25,7% per l'esattezza) delle immatricolazioni totali. Nel 2009 non andava oltre il 18%, ma poi è iniziata una rapida crescita, con i prin-

cipali motori rappresentati dalla recessione globale e dal passaggio delle priorità di consumo che si sono spostate per molti dalla proprietà al possesso, che ha portato ai livelli attuali nel 2014, con una successiva stabilizzazione negli ultimi anni.

IL RAPPORTO DI ANIASA

Le flotte hanno sottratto quote di mercato al canale dei privati, che tra il 2009 e il 2019 ha visto crollare il suo peso nel segmento delle compravendite dal 64,1 al 46,1%. In crescita anche il comparto nel noleggio a breve termine (dal 6,7 al 10,3%) e quello delle case e dei concessionari (dall'11,2 al 17,9%).

L'andamento complessivo delle vendite nei principali sette Paesi europei (12,27 milioni di unità, con un -0,42% rispetto al 2017), segnala il Rapporto Annuale di Aniasa, è stato parecchio differenziato. Le performance migliori sono state messe a segno dall'Olanda (+7,06%, con 444mila nuove targhe) e dalla Spagna (+6,95%, con 1,38 milioni di immatricolazioni che segnano il livello più alto di tutti i tempi), seguite a distanza dalla Francia (+2,97%) e dal Belgio (+0,65%). All'estremo opposto il Regno Unito (-6,83%), alle prese con la Brexit che rende incerto l'outlook economico, e l'Italia in calo del 2,93% (con un vero crollo per le case e i concessionari, il 10,3% in meno nel confronto a un anno), per chiudere con la Germania sostanzialmente stabile (-0,16%).

Quanto alle alimentazioni, segnala il rapporto, "l'industria europea si trova a fare i conti con un consumatore generalmente sollecitato a lasciare il diesel, ma disorientato sulle possibili alternative. Al calo generalizzato dell'acquisto di auto a gasolio non è corrisposto un pari incremento delle alimentazioni alternative (soprattutto ibride ed elettriche), bensì è aumentato il ricorso alle motoriz-

zazioni a benzina".

La transizione verso nuove forme di alimentazione meno inquinanti è problematica soprattutto per l'utenza business, per quegli automobilisti che percorrono decine di migliaia di km all'anno, spesso in ambito extra-urbano. "Passare tout court dall'auto alimentata a gasolio, che è in assoluto quella che ancor oggi garantisce la migliore economia d'esercizio, all'auto ibrida, se non addirittura elettrica, è impossibile per gran parte delle flotte aziendali", segnala lo studio. "Anche perché non sono soltanto le problematiche inerenti ai consumi di carburante o all'autonomia delle batterie a rappresentare le incognite nell'ipotesi di un turn over più accelerato, ma sono anche le incognite legate al valore residuo, componente fondamentale del *total cost of ownership* della flotta".

Complessivamente la media del diesel nei sette Paesi automobilisticamente più rilevanti è scesa dal 2017 al 2018 dal 47 al 36%, ma anche in questo caso ci sono differenze sensibili tra i singoli mercati. Il maggiore calo di acquisti di auto a gasolio si è registrato in Spagna (dal 50 al 38%), in Belgio (dal 47 al 36%) e nel Regno Unito (dal 42 al 32%). Mentre in Italia si è passati dal 56 al 51%, a confermare l'incidenza più alta tra i sette Paesi maggiori del Vecchio Continente. - I.d.o.

I numeri		
LE IMMATRICOLAZIONI DI VETTURE NEL 2018 IN EUROPA		
GERMANIA	3.435.778	-0,16%
REGNO UNITO	2.367.147	-6,83%
FRANCIA	2.173.481	+2,97%
ITALIA	1.913.096	-2,93%
SPAGNA	1.381.769	+6,95%
BELGIO	554.237	+0,65%
OLANDA	443.558	+7,06%

FONTE: ANIASA



Peso: 51%



CAROLIA/GETTY

1 In Europa
il consumatore
è orientato
a lasciare il diesel



Peso:51%

Il rapporto

Noleggino a lungo termine la Panda resta la più amata

La Panda si conferma al vertice delle preferenze tra i clienti del noleggino a lungo termine, anche se vede avvicinarsi i concorrenti. Dal rapporto annuale di Aniasa emerge che il modello di casa Fca-Fiat è risultato al primo posto per immatricolazioni nel 2018, a quota 14.476, un dato comunque inferiore del 23% all'anno precedente. Seguono la 500x con 9.862 unità immatricolate e la Tipo (8.125), a confermare il dominio della casa del Lingotto tra i produttori. Scorrendo la classifica, segnalare l'affermazione della 3008, che fa un balzo del 91% e sale all'ottavo posto (5.757), dietro anche a Qashqai, 500, Golf e Stelvio.

Quanto alle tipologie di alimentazione, il gasolio resta nettamente in testa (198.299 immatricolazioni, con un - 0,5% sul 2017), con i modelli a benzina poco sopra le 40mila unità e quelli ibridi a 15mila.

La classifica per carrozzeria vede sempre in testa le berlina 2 vol (con oltre 90mila unità vendite), davanti alla station wagon e alle monovolume. Tutte le prime tre categorie segnano un andamento negativo rispetto al 2017, mentre gli incrementi più significativi vengono messi a segno dalle fuoristrada con un +34% (a sfiorare le 41mila immatricolazioni) e dalle crossover con un balzo del 30% (oltre 64mila). - **l.d.o.**



Peso: 11%

Il trend

Privati, l'affitto è su misura

MARCO FROJO, MILANO

Il business del lungo termine non conosce crisi. Anche nel 2018 un deciso balzo. La vera novità sono gli utenti in campo

Il business del noleggio a lungo termine non conosce crisi. Anche nel 2018 il suo giro d'affari ha fatto registrare un deciso balzo (+12% a 5,5 miliardi di euro), andamento che conferma come in questo settore si stiano rapidamente sviluppando nuovi segmenti di domanda, siano essi costituiti dai privati che decidono di passare dall'acquisto al noleggio o dalle partite Iva che, a conti fatti, trovano più conveniente rivolgersi a una compagnia di noleggio.

E le indicazioni che si possono ricavare per il 2019 dall'andamento dei primi tre mesi lasciano ipotizzare che il trend di sostenuta crescita possa continuare anche per tutto l'anno in corso. Da gennaio a marzo, infatti, il fatturato ha messo a segno un altro balzo del 10%, mentre il circolante è salito del 12%, portandosi in prossimità della soglia psicologica del milione di veicoli. L'unico valore in calo è quello delle immatricolazioni (-10%) ma per valutare appieno la valenza di questa battuta d'arresto bisognerà attendere il dato su tutti i dodici mesi.

Pur essendosi lasciato alle spalle la crisi da ben otto anni, il settore del noleggio a lungo termine ha iniziato una vera e propria corsa nel 2015, che ancora non si è esaurita, frutto di una strategia ben precisa da parte degli operatori. Tutti gli indicatori del settore stanno accompagnando questa crescita: al 31 dicembre scorso la flotta

gestita ha superato le 900.000 unità, con un aumento del 14% rispetto alla fine del 2017 e del 50% rispetto al 2015, quando i veicoli erano "solo" 600.000. Nel solo 2018 la flotta media gestita ha registrato un incremento del 16%.

L'analisi della composizione della flotta per tipologia di veicolo evidenzia che le vetture, da sempre di gran lunga il segmento più numeroso, hanno fatto registrare un progresso del 14%. I veicoli commerciali, che pesano per il 22% sul totale della flotta, hanno invece mostrato una crescita del 15%. I quasi 25.400 contratti in più rispetto all'anno precedente hanno portato i furgoni a raggiungere una flotta circolante pari a 196.410 unità.

Il segmento delle medie-superiori (gruppo D) è cresciuto più degli altri (+19%), mentre il gruppo delle medie ha registrato un aumento del 17%; le utilitarie (segmento B) si sono fermate a +8% e le city car (+3%) non si sono discostate poi di molto dai valori del 2017. Le vetture superiori e alto di gamma sono infine cresciute rispettivamente del 9% e del 7%.

Analogamente sono aumentati i veicoli venduti (una volta terminato il loro impiego nel campo del noleggio), che hanno toccato le 196.800 unità con un progresso del 9% rispetto al 2017. La rotazione ha dunque riguardato circa un terzo dei veicoli che componevano la flotta quattro anni fa. Le immatricolazioni del 2018, infine, sono state 309.000 (+2% rispetto ai dodici mesi precedenti) e in cinque anni la loro incidenza sul totale delle auto nuove vendute in Italia è passata dal 10% al 14%.

A favorire lo sviluppo del noleggio a lungo termine hanno contribuito fattori esogeni quali il basso costo del denaro favorito dalle decisioni della Bce e le politiche aggressive delle compagnie di assicurazione: i due elementi di

maggior peso sono stati però probabilmente il super-ammortamento per i veicoli, terminato nel corso del 2018, ed il parallelo bisogno di volumi da parte dei costruttori, che hanno portato ad offerte estremamente interessanti per i noleggiatori.

“La grande novità del mercato del noleggio a lungo termine si confermano i privati, automobilisti che ritengono più vantaggioso rispetto all'acquisto servirsi delle nuove forme di condivisione, dal car sharing al noleggio a breve, medio e lungo termine – si legge nel rapporto 2018 di Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici – Dai 25.000 contratti targati 2017, questo canale è arrivato ai 40.000 a fine 2018 ed a fine 2019 si prevede supererà quota 50.000. Le proposte del noleggio sono molto cambiate, rappresentando una rivoluzione nel marketing automotive: sui siti entrano in scena, addirittura in home page, i configuratori, semplici, pronti a costruire un'offerta modulabile e flessibile, con possibilità di permuta e valorizzazione del veicolo per ridurre i canoni mensili, senza anticipo o con acquisto di pacchetti di percorrenza”.

A offrire questi servizi oltre alle aziende storiche di noleggio, si sono aggiunte altre società, spesso emanazione diretta proprio di concessionari. Tutti questi operatori offrono oggi la possibilità di utilizzare un'auto per un periodo che va dai pochi minuti necessari per un singolo, breve spostamento fino ai cinque anni dei contratti più lunghi.



Peso: 44%

Sezione: ANIASA



Inumeri



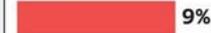
**IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE
L'ANDAMENTO NEL 2018**

VARIAZIONI %2018-2017

FATTURATO DA CONTRATTI



VEICOLI USATI VENDUTI



FLOTTA MEDIA



VEICOLI IN NOLEGGIO A FINE ANNO



IMMATRICOLAZIONI (AUTO+VLC)



FONTE: ANIASA



Peso: 44%

SECONDO UN'INDAGINE, GLI AUTOMOBILISTI LA TOLLERANO SOLO PER LA SICUREZZA

Privacy al volante, c'è da fidarsi della connettività?

OGNIGIORNO si creano 2,5 milioni di terabyte di dati, dalla provenienza più disparata, tra cui quelli provenienti dal settore *automotive*. Ciò ha fatto sì che, negli ultimi anni, il baricentro dell'intera filiera automobilistica si sia spostato sempre più dalla produzione industriale verso la fornitura di servizi legati ai veicoli: significa che l'auto *tout court* rischia di interessare sempre meno. E del prodotto, l'aspetto più rilevante è diventato la connessione. Secondo un'indagine di Aniasa (associazione interna a Confindustria), sul ruolo e i rischi dei dati nell'industria dell'auto, un automobilista su tre è alla guida di un

veicolo connesso, mentre quasi il 60% è intenzionato ad acquistarlo: c'è, però, un 12% che non si fida a mettere i propri dati in "mani" sconosciute.

DALSONDAGGIO è emersa una forte propensione alla condivisione dei dati (se il 50% è abbastanza disposto a farlo, il 20-30% lo è "molto"), purché ne benefici l'automobilista stesso ottenendo in cambio più sicurezza. La condivisione dei dati che il veicolo connesso può gestire, infatti, è usata per servizi come la localizzazione - in caso di furto o emergenza - per la manutenzione predittiva, per la diagnostica da remoto e la navigazione intelligente. Un punto che pare mettere tutti abba-

stanza d'accordo è, invece, lo scetticismo verso la cessione di dati personali contenuti nel proprio smartphone, come ad esempio i contatti della rubrica: i più hanno paura di attacchi informatici e, in generale, di violazione della privacy. Non a caso, il 70% degli intervistati ritiene la legislazione in vigore non in grado di tutelare i consumatori.

STEFANIA SEVERINI



Nell'abitacolo La tecnologia applicata al settore dell'automotive



Peso:14%

Il graffio IL CAR SHARING NON BAGNA NAPOLI

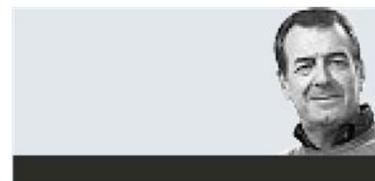
di **Enrico Sbandi**

Dicono gli esperti di mobilità che il «car-sharing» - vetture che si noleggiavano tramite app solo per il tempo di effettivo utilizzo - toglie da 8 a 10 veicoli privati dalla strada. Ora, a migliorare questo fenomeno che già è in crescita esponenziale, si aggiunge un'app semplice e geniale che aumenta i livelli di condivisione rendendo disponibile l'auto ad utenti con esigenze di percorso simili, con un ulteriore risparmio di mezzi in circolazione e conseguente calo del 25% di emissioni di CO2. Questa invenzione è partita da Napoli la scorsa settimana, dalla «Hack-Gov», la gara che ha messo a confronto presso la Apple Academy di San Giovanni a Teduccio 200 sviluppatori su progetti di applicazioni per smartphone destinate ai servizi pubblici per la collettività. In Italia le

auto destinate a car-sharing in circolazione nelle metropoli sono in totale 6.600 (fonte: Aniasa), suddivise in diverse flotte, le 500 rosse di Enjoy, gruppo Eni, le auto di ShareNow, joint venture in via di perfezionamento fra DriveNow (auto Bmw e Mini) e Ca2Go (le Smart del gruppo Daimler), le full electric Share'nGo: il tutto equivale a 66mila auto private in meno ogni giorno, ripartite nelle diverse città. Sì, ma quali? Milano, in testa, e Roma, fanno assieme oltre 5.200 vetture in flotta, la maggior parte di queste cosiddette «free floating», che possono cioè essere prese e lasciate dovunque in strada, purché in regolare parcheggio. Seguono, con numeri più contenuti, Torino, Firenze, Bologna. E al Sud? Eni-Enjoy proprio in questi giorni ha chiuso l'esperimento di Catania: pochi utenti e troppi vandali. Restano tracce in Sicilia, Puglia (Salento),

Sardegna: in totale circa qualche centinaio di veicoli elettrici, distribuiti fra operatori locali. Ma Napoli? 11 - dico undici - veicoli disponibili. Si chiamano Amicar, se ne occupa Gesco, appena 4 stazioni fisse. Per utilizzarli, la prima volta il turista deve accreditarsi e ritirare di persona un tesserino in via De Blasiis, zona Decumani. Comodissimo. La capitale mondiale dei trasporti 2019 è servita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:15%

Un milione di italiani condivide veicoli non di sua proprietà

Gli iscritti alle piattaforme sono già un milione e 800 mila e più della metà utilizza ogni giorno auto e perfino furgoni. I numeri del rapporto Aniasa

L'auto condivisa comincia a conquistare anche gli automobilisti italiani. Secondo l'ultimo rapporto dell'Aniasa, (l'associazione che all'interno della Confindustria rappresenta i servizi per la mobilità) sono più di un milione le persone che ogni giorno ricorrono a vetture e furgoni non di proprietà per gli spostamenti.

Nel dettaglio si tratta di 900.000 italiani che utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 130.000 quello a breve termine e

33.000 il *car sharing*. Nel 2018, la flotta in circolazione di veicoli a noleggio e di *vehicle sharing* ha raggiunto 1.092.000 unità (+12% sul 2017), con un fatturato di 6,8 miliardi di euro (+10%).

Secondo il rapporto dell'Aniasa, giunto alla diciottesima edizione, al giorno d'oggi ricorrono alla mobilità condivisa del noleggio a lungo termine 77.000 aziende e 2.900 amministrazioni pubbliche.

Tra i particolari più interessanti del rapporto è senz'altro il fatto che la realtà del mercato è ormai il noleggio a lungo termine per i privati (senza partita Iva): «Dai 25.000 contratti del 2017 – si legge – questo ca-

nale è arrivato a 40.000 a fine 2018 e al termine di quest'anno si prevede supererà quota 50.000».

Sono dati a cui vanno aggiunti nel 2018 i ben 5,3 milioni di contratti per esigenze di breve termine e 12 milioni di noleggi del *car sharing*.

Proprio in relazione ai servizi di auto condivisa, il rapporto sottolinea che «il 2018 è stato un anno di ulteriore crescita e di consolidamento per il *car sharing* ora con un milione e 800 mila iscritti. A fronte di una flotta stabile a 6.600 unità, il numero di noleggi è salito di circa il 27% rispetto al 2017, raggiungendo quasi i 12 milioni di contratti».

Si tratta, comunque, di

un fenomeno limitato alle grandi città: «Milano e Roma – conclude l'Aniasa – si confermano regine dell'auto condivisa con 9,5 milioni di noleggi, oltre l'80% del totale». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

FENOMENO CAR SHARING



La condivisione delle auto si diffonde ma solo nelle grandi città



Peso:21%

Un milione di italiani condivide veicoli non di sua proprietà

Gli iscritti alle piattaforme sono già un milione e 800 mila e più della metà utilizza ogni giorno auto e perfino furgoni. I numeri del rapporto Aniasa

L'auto condivisa comincia a conquistare anche gli automobilisti italiani. Secondo l'ultimo rapporto dell'Aniasa, (l'associazione che all'interno della Confindustria rappresenta i servizi per la mobilità) sono più di un milione le persone che ogni giorno ricorrono a vetture e furgoni non di proprietà per gli spostamenti.

Nel dettaglio si tratta di 900.000 italiani che utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 130.000 quello a breve termine e

33.000 il *car sharing*. Nel 2018, la flotta in circolazione di veicoli a noleggio e di *vehicle sharing* ha raggiunto 1.092.000 unità (+12% sul 2017), con un fatturato di 6,8 miliardi di euro (+10%).

Secondo il rapporto dell'Aniasa, giunto alla diciottesima edizione, al giorno d'oggi ricorrono alla mobilità condivisa del noleggio a lungo termine 77.000 aziende e 2.900 amministrazioni pubbliche.

Tra i particolari più interessanti del rapporto è senz'altro il fatto che la realtà del mercato è ormai il noleggio a lungo termine per i privati (senza partita Iva): «Dai 25.000 contratti del 2017 - si legge - questo ca-

nale è arrivato a 40.000 a fine 2018 e al termine di quest'anno si prevede supererà quota 50.000».

Sono dati a cui vanno aggiunti nel 2018 i ben 5,3 milioni di contratti per esigenze di breve termine e 12 milioni di noleggi del *car sharing*.

Proprio in relazione ai servizi di auto condivisa, il rapporto sottolinea che «il 2018 è stato un anno di ulteriore crescita e di consolidamento per il *car sharing* ora con un milione e 800 mila iscritti. A fronte di una flotta stabile a 6.600 unità, il numero di noleggi è salito di circa il 27% rispetto al 2017, raggiungendo quasi i 12 milioni di contratti».

Si tratta, comunque, di

un fenomeno limitato alle grandi città: «Milano e Roma - conclude l'Aniasa - si confermano regine dell'auto condivisa con 9,5 milioni di noleggi, oltre l'80% del totale». —

 BY-NC-ND DALCUNO I DIRITTI RISERVATI



La condivisione delle auto si diffonde ma solo nelle grandi città



Peso: 21%

Un milione di italiani condivide veicoli non di sua proprietà

Gli iscritti alle piattaforme sono già un milione e 800 mila e più della metà utilizza ogni giorno auto e perfino furgoni. I numeri del rapporto Aniasa

L'auto condivisa comincia a conquistare anche gli automobilisti italiani. Secondo l'ultimo rapporto dell'Aniasa, (l'associazione che all'interno della Confindustria rappresenta i servizi per la mobilità) sono più di un milione le persone che ogni giorno ricorrono a vetture e furgoni non di proprietà per gli spostamenti.

Nel dettaglio si tratta di 900.000 italiani che utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 130.000 quello a breve termine e

33.000 il *car sharing*. Nel 2018, la flotta in circolazione di veicoli a noleggio e di *vehicle sharing* ha raggiunto 1.092.000 unità (+12% sul 2017), con un fatturato di 6,8 miliardi di euro (+10%).

Secondo il rapporto dell'Aniasa, giunto alla diciottesima edizione, al giorno d'oggi ricorrono alla mobilità condivisa del noleggio a lungo termine 77.000 aziende e 2.900 amministrazioni pubbliche.

Tra i particolari più interessanti del rapporto è senz'altro il fatto che la realtà del mercato è ormai il noleggio a lungo termine per i privati (senza partita Iva): «Dai 25.000 contratti del 2017 – si legge – questo ca-

nale è arrivato a 40.000 a fine 2018 e al termine di quest'anno si prevede supererà quota 50.000».

Sono dati a cui vanno aggiunti nel 2018 i ben 5,3 milioni di contratti per esigenze di breve termine e 12 milioni di noleggi del *car sharing*.

Proprio in relazione ai servizi di auto condivisa, il rapporto sottolinea che «il 2018 è stato un anno di ulteriore crescita e di consolidamento per il *car sharing* ora con un milione e 800 mila iscritti. A fronte di una flotta stabile a 6.600 unità, il numero di noleggi è salito di circa il 27% rispetto al 2017, raggiungendo quasi i 12 milioni di contratti».

Si tratta, comunque, di

un fenomeno limitato alle grandi città: «Milano e Roma – conclude l'Aniasa – si confermano regine dell'auto condivisa con 9,5 milioni di noleggi, oltre l'80% del totale». —

 BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI

FENOMENO CAR SHARING



La condivisione delle auto si diffonde ma solo nelle grandi città



Peso:21%

MOBILITÀ Nella Capitale la metà dei noleggi annui rispetto a Milano. E soltanto 600 mila iscritti contro gli 850 mila del capoluogo lombardo. I dati del settore raccolti nell'ultimo rapporto dell'Aniasa

Roma poco car sharing

di Gianluca Zapponini

Sul car sharing Milano batte ancora Roma. L'ultimo rapporto dell'Aniasa, l'associazione della mobilità, presentato in questi giorni, parla fin troppo chiaro. A Roma ci sono 600 mila utenti iscritti a servizi di car sharing, contro gli 850 mila di Milano. Un gap che la dice lunga sulle condizioni della mobilità nella Città Eterna, che modifica nel lungo termine le stesse abitudini dei cittadini. Un altro dato che mette ben in evidenza il gap tra le due città è quello relativo ai noleggi: oltre 6,3 milioni nel corso di un anno a Milano, poco più della metà, circa 3,2 milioni, a Roma. Inoltre, su scala nazionale, prosegue il rapporto dell'Aniasa, all'ombra della Madonnina risiede il 47% della flotta nazionale, mentre a

Roma solo il 32. Nel complesso, dice il rapporto Aniasa, nel 2018 il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una crescita della flotta che ha superato di slancio il milione di veicoli in circolazione e del fatturato, ormai vicino ai 7 miliardi di euro (6,8 miliardi, +10% sul 2017). Il positivo andamento ha subito un deciso rallentamento nella seconda parte dell'anno con le immatricolazioni che, dopo anni di crescita in doppia cifra, hanno rallentato la corsa (482 mila, +0,4%), pur confermando la significativa incidenza sull'intero mercato automotive (quasi il 25%). I dati relativi al primo trimestre del 2019 hanno confermato la rilevanza del

settore e il contestuale rallentamento del trend di nuove immatricolazioni (-14%). A frenare lo sviluppo, oltre a ragioni di calendario (festività pasquali e «ponti» nel mese di aprile) per il noleggio a breve termine, è il quadro di incertezza economica che sta rallentando le scelte di mobilità di privati e aziende. A ciò si aggiungono alcune misure assunte negli ultimi mesi a livello nazionale (normativa bonus-malus) e locale (blocchi della circolazione anche per i veicoli diesel Euro 6), che hanno prodotto un generale clima di attesa. (riproduzione riservata)



Car sharing a Roma



Peso: 26%

Noleggio, nuova frontiera

In Italia sono sempre più gli automobilisti, le aziende e i turisti che utilizzano veicoli a noleggio. Oggi la flotta della smart mobility, in noleggio o in sharing sulle strade italiane, ha superato quota 1 milione: ogni giorno per ragioni di business e turismo oltre 900.000 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 130.000 quelli del noleggio a breve termine e 33.000 il car sharing.

Sono questi in sintesi dati e trend sullo sviluppo della mobilità condivisa e sostenibile in Italia illustrati nella 18esima edizione del Rapporto Aniasa (Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità).

Nel 2018 il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una crescita della flotta che ha superato di slancio il milione di veicoli in circolazione (1.092.000 unità e + 12% vs 2017) e del fatturato, ormai vicino ai 7 mld di euro (6,8 mld e +10% vs 2017). Anche la Sicilia gioca un ruolo strategico nell'offerta di mobilità a noleggio. Lo scorso anno gli aeroporti di Catania e Palermo si sono classificati, rispettivamente, 3° e 8° nella speciale classifica degli scali che hanno registrato il mag-

gior numero di noleggi a breve termine.

Grazie alla forte vocazione turistica, nell'aeroporto internazionale etneo sono stati circa 292.000 i turisti e i cittadini, italiani e stranieri, che si sono rivolti alle società di noleggio per le proprie esigenze di mobilità. I noleggi registrati all'aeroporto Falcone e Borsellino sono stati, invece, 172.000.

Il 2018 è stato un anno di ulteriore crescita e di consolidamento anche per il car sharing: è cresciuto il numero di iscritti, ormai prossimo a quota 1 milione e 800mila. A fronte di una flotta stabile a 6.600 unità, il numero di noleggi è salito di circa il 27% rispetto al 2017, raggiungendo quasi i 12 milioni di contratti. Oggi ci si affida allo sharing per necessità di lavoro o ricreative, tutti i giorni della settimana e nelle diverse fasce orarie. L'utilizzatore medio è uomo (63% del totale, ma si registra un aumento del pubblico femminile) e ha poco più di 35 anni.

Il positivo andamento del settore della mobilità a noleggio ha subito un deciso rallentamento nella seconda parte dell'anno con le immatricolazioni che, dopo anni di crescita in doppia cifra, hanno rallentato la corsa (482.000, +0,4%), pur confermando la significativa incidenza

sull'intero mercato automotive (quasi il 25%). I dati relativi al primo trimestre del 2019 hanno confermato la rilevanza del settore e il contestuale rallentamento del trend di nuove immatricolazioni (-14%).

L'incertezza economica e le frizioni politiche, sommate alle antiquate normative in tema di mobilità e ad alcuni inefficaci recenti interventi (su tutti la normativa bonus-malus ed il prolungamento della penalizzazione fiscale per l'auto aziendale), stanno di fatto frenando il trend, che presenta ricadute virtuose in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza, oltre a costituire un volano per lo sviluppo economico e turistico del nostro Paese.

«I dati testimoniano l'inarrestabile evoluzione della mobilità italiana con il graduale passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli - ha evidenziato il ppPresidente Aniasa Massimiliano Archiapatti - anche se il clima di incertezza economica e il quadro politico degli ultimi mesi stanno rallentando questa spinta innovativa. Occorre aggiornare quanto prima il Codice della Strada».

(Sicilia Motori)

In Italia sono sempre più gli automobilisti, le aziende e i turisti che utilizzano veicoli non di proprietà. Oggi la flotta della smart mobility, in noleggio o in sharing sulle strade italiane, ha superato quota 1 milione. Gli aeroporti di Catania e Palermo in prima fila fra gli scali italiani in quanto a mobilità condivisa



Peso: 31%

ROBOT AL VOLANTE

Autonoma e connessa È l'auto che non si guida

Ecco come l'intelligenza artificiale cambierà la mobilità

■ Sempre più automatizzate e robotizzate, le auto del futuro più che un semplice mezzo di trasporto, diventeranno un po' come una seconda casa, un posto dove rilassarsi o lavorare, mentre l'auto si guida da sola e il guidatore diventa passeggero. È l'idea a cui stanno lavorando i ricercatori del Fraunhofer Institute for Industrial Engineering Iao e altri partner industriali, per realizzare un prototipo. Con i veicoli che curvano, accelerano e frenano in totale autonomia, il guidatore avrà il tempo di ammirare l'ambiente in modo diverso dal parabrezza o dai finestrini o di mettersi a guardare un film, con l'interno dell'auto che si trasforma in ufficio o salotto. Sebastian Stegmüller, coordinatore del gruppo di ricerca, sta lavorando alle auto autonome del futuro. «Un'idea potrebbe essere quella di immaginare servizi che, attraverso l'intelligenza artificiale, trasformino il parabrezza in uno schermo multifunzionale, dove per esempio comprare i biglietti per uno spettacolo, mentre si va a guardarlo, o imparare un'altra lingua». La tecnologia e l'intelligenza artificiale vengono usate anche per migliorare la sicurezza delle auto, e in particolare i crash-test, fatti finora con manichini. Per renderli più efficienti, si stanno usando dei modelli di corpo umano virtuale, che simulano il comportamento difensivo che ha una persona prima dell'incidente, come irrigidire i muscoli e aggrapparsi al volante mentre si tiene il piede sul freno. Ciò porterà a ridisegnare l'interno del veicolo e rivedere cinture di sicurezza ed airbag. Il futuro ci riserva quindi auto a guida totalmente autonoma e anche iperconnesse. In sostanza, al volante saremo sempre

rintracciabili e tracciabili. Un universo senza privacy, per qualcuno una prospettiva da incubo. In realtà, il 60% degli automobilisti italiani si dice già oggi pronto a condividere i dati relativi all'utilizzo del veicolo che guida, ma non del proprio telefonino, e solo se questo sacrificio può portare vantaggi alla propria sicurezza. È il dato più significativo che emerge dalla ricerca «L'auto connessa vista da chi guida. Il ruolo e i rischi dei dati nell'industria dell'auto», effettuata da Aniasa in collaborazione con Bain&Company, presentato a Milano. I servizi per cui viene accettato un monitoraggio esterno sono quelli che «possano aumentare la sicurezza personale e dell'auto, come la localizzazione in caso di emergenza o furto, la diagnostica da remoto e la manutenzione predittiva». Non si tratta di una rinuncia a cuor leggero perché «persistono timori su possibili accessi ai dati, violazioni della privacy o hackeraggio del veicolo». Nei prossimi 3-4 anni saranno consegnati 125 milioni di auto connesse. Nel 2017 il mercato relativo a questa tecnologia valeva più di 60 miliardi di euro a livello globale, con una previsione di crescita del 260% in otto anni. I numeri, quindi, sono importanti. L'indagine, basata su un campione rappresentativo di 1.200 automobilisti, evidenzia come l'interesse sul tema connessione stia crescendo. Il 29% guida già un'auto connessa, con dispositivi in grado di scambiare informazioni con altri sistemi (non il solo Bluetooth). Il 59% dichiara di non



Peso:47%

averla ancora, ma intende dotarsene; solo il 12% sostiene di non volerla. Per quel che riguarda i benefici per la sicurezza attesi dall'utilizzo di sistemi telematici, gli intervistati hanno risposto indicando la localizzazione in caso di emergenza e in caso di furto (14%), la navigazione evoluta (11%), la connettività con strade «smart» (11%). In generale - conclude il report - gli automobilisti si dimostrano pragmatici e sono ben disposti a condividere dati che portino benefici pratici, come l'assistenza stra-

dale, la manutenzione predittiva, la riduzione dei premi assicurativi, la diagnostica remota del veicolo. In tutti questi casi un 50% è «abbastanza disposto» e un 20-30% è «molto disposto» alla condivisione. Il discorso cambia quando si tratta dei dati afferenti la sfera personale, come quelli di telefono o i dettagli dell'infotainment. Ben 7 su 10 ritengono che la legislazione attuale non sia sufficiente a tutelare la privacy dei consumatori.



La guida autonoma, grazie all'intelligenza artificiale, in futuro cambierà il nostro modo di viaggiare in automobile



Peso:47%

ROBOT AL VOLANTE

Autonoma e connessa È l'auto che non si guida

Ecco come l'intelligenza artificiale cambierà la mobilità

■ Sempre più automatizzate e robotizzate, le auto del futuro più che un semplice mezzo di trasporto, diventeranno un po' come una seconda casa, un posto dove rilassarsi o lavorare, mentre l'auto si guida da sola e il guidatore diventa passeggero. È l'idea a cui stanno lavorando i ricercatori del Fraunhofer Institute for Industrial Engineering Iao e altri partner industriali, per realizzare un prototipo. Con i veicoli che curvano, accelerano e frenano in totale autonomia, il guidatore avrà il tempo di ammirare l'ambiente in modo diverso dal parabrezza o dai finestrini o di mettersi a guardare un film, con l'interno dell'auto che si trasforma in ufficio o salotto. Sebastian Stegmuller, coordinatore del gruppo di ricerca, sta lavorando alle auto autonome del futuro. «Un'idea potrebbe essere quella di immaginare servizi che, attraverso l'intelligenza artificiale, trasformino il parabrezza in uno schermo multifunzionale, dove per esempio comprare i biglietti per uno spettacolo, mentre si va a guardarlo, o imparare un'altra lingua». La tecnologia e l'intelligenza artificiale vengono usate anche per migliorare la sicurezza delle auto, e in particolare i crash-test, fatti finora con manichini. Per renderli più efficienti, si stanno usando dei modelli di corpo umano virtuale, che simulano il comportamento difensivo che ha una persona prima dell'incidente, come irrigidire i muscoli e aggrapparsi al volante mentre si tiene il piede sul freno. Ciò porterà a ridisegnare l'interno del veicolo e rivedere cinture di sicurezza ed airbag. Il futuro ci riserva quindi auto a guida to-

talmente autonoma e anche iperconnesse. In sostanza, al volante saremo sempre rintracciabili e tracciabili. Un universo senza privacy, per qualcuno una prospettiva da incubo. In realtà, il 60% degli automobilisti italiani si dice già oggi pronto a condividere i dati relativi all'utilizzo del veicolo che guida, ma non del proprio telefonino, e solo se questo sacrificio può portare vantaggi alla propria sicurezza. È il dato più significativo che emerge dalla ricerca «L'auto connessa vista da chi guida. Il ruolo e i rischi dei dati nell'industria dell'auto», effettuata da Aniasa in collaborazione con Bain&Company, presentato a Milano. I servizi per cui viene accettato un monitoraggio esterno sono quelli che «possano aumentare la sicurezza personale e dell'auto, come la localizzazione in caso di emergenza o furto, la diagnostica da remoto e la manutenzione predittiva». Non si tratta di una rinuncia a cuor leggero perché «persistono timori su possibili accessi ai dati, violazioni della privacy o hackeraggio del veicolo». Nei prossimi 3-4 anni saranno consegnati 125 milioni di auto connesse. Nel 2017 il mercato relativo a questa tecnologia valeva più di 60 miliardi di euro a livello globale, con una previsione di crescita del 260% in otto anni. I numeri, quindi, sono importanti. L'indagine, basata su un campione rappresentativo di 1.200 automobilisti, evidenzia come l'interesse sul tema connessione stia crescendo. Il 29% guida già un'auto connessa, con dispositivi in grado di scam-



biare informazioni con altri sistemi (non il solo Bluetooth). Il 59% dichiara di non averla ancora, ma intende dotarsene; solo il 12% sostiene di non volerla. Per quel che riguarda i benefici per la sicurezza attesi dall'utilizzo di sistemi telematici, gli intervistati hanno risposto indicando la localizzazione in caso di emergenza e in caso di furto (14%), la navigazione evoluta (11%), la connettività con strade «smart» (11%). In generale - conclude il report - gli automobilisti si dimostrano pragmatici e sono ben disposti a condividere dati che portino benefici pratici, come l'assistenza stradale, la manutenzione predittiva, la riduzione dei premi assicurativi, la diagnostica remota del veicolo. In tutti questi casi un 50% è «abbastanza disposto» e un

20-30% è «molto disposto» alla condivisione. Il discorso cambia quando si tratta dei dati afferenti la sfera personale, come quelli di telefono o i dettagli dell'infotainment. Ben 7 su 10 ritengono che la legislazione attuale non sia sufficiente a tutelare la privacy dei consumatori.



La guida autonoma, grazie all'intelligenza artificiale, in futuro cambierà il nostro modo di viaggiare in automobile



Peso: 48%

ROBOT AL VOLANTE

Autonoma e connessa È l'auto che non si guida

Ecco come l'intelligenza artificiale cambierà la mobilità

■ Sempre più automatizzate e robotizzate, le auto del futuro più che un semplice mezzo di trasporto, diventeranno un po' come una seconda casa, un posto dove rilassarsi o lavorare, mentre l'auto si guida da sola e il guidatore diventa passeggero. È l'idea a cui stanno lavorando i ricercatori del Fraunhofer Institute for Industrial Engineering Iao e altri partner industriali, per realizzare un prototipo. Con i veicoli che curvano, accelerano e frenano in totale autonomia, il guidatore avrà il tempo di ammirare l'ambiente in modo diverso dal parabrezza o dai finestrini o di mettersi a guardare un film, con l'interno dell'auto che si trasforma in ufficio o salotto. Sebastian Stegmuller, coordinatore del gruppo di ricerca, sta lavorando alle auto autonome del futuro. «Un'idea potrebbe essere quella di immaginare servizi che, attraverso l'intelligenza artificiale, trasformino il parabrezza in uno schermo multifunzionale, dove per esempio comprare i biglietti per uno spettacolo, mentre si va a guardarlo, o imparare un'altra lingua». La tecnologia e l'intelligenza artificiale vengono usate anche per migliorare la sicurezza delle auto, e in particolare i crash-test, fatti finora con manichini. Per renderli più efficienti, si stanno usando dei modelli di corpo umano virtuale, che simulano il comportamento difensivo che ha una persona prima dell'incidente, come irrigidire i muscoli e aggrapparsi al volante mentre si tiene il piede sul freno. Ciò porterà a ridisegnare l'interno del veicolo e rivedere cinture di sicurezza ed airbag. Il futuro ci riserva quindi auto a guida to-

talmente autonoma e anche iperconnesse. In sostanza, al volante saremo sempre rintracciabili e tracciabili. Un universo senza privacy, per qualcuno una prospettiva da incubo. In realtà, il 60% degli automobilisti italiani si dice già oggi pronto a condividere i dati relativi all'utilizzo del veicolo che guida, ma non del proprio telefonino, e solo se questo sacrificio può portare vantaggi alla propria sicurezza. È il dato più significativo che emerge dalla ricerca «L'auto connessa vista da chi guida. Il ruolo e i rischi dei dati nell'industria dell'auto», effettuata da Aniasa in collaborazione con Bain&Company, presentato a Milano. I servizi per cui viene accettato un monitoraggio esterno sono quelli che «possano aumentare la sicurezza personale e dell'auto, come la localizzazione in ca-

so di emergenza o furto, la diagnostica da remoto e la manutenzione predittiva». Non si tratta di una rinuncia a cuor leggero perché «persistono timori su possibili accessi ai dati, violazioni della privacy o hackeraggio del veicolo». Nei prossimi 3-4 anni saranno consegnati 125 milioni di auto connesse. Nel 2017 il mercato relativo a questa tecnologia valeva più di 60 miliardi di euro a livello globale, con una previsione di crescita del 260% in otto anni. I numeri, quindi, sono importanti. L'indagine, basata su un campione rappresentativo di 1.200 automobilisti, evidenzia come l'interesse sul tema connessione stia crescendo. Il 29% guida già un'auto connessa, con dispositivi in grado di scam-



Peso:47%

biare informazioni con altri sistemi (non il solo Bluetooth). Il 59% dichiara di non averla ancora, ma intende dotarsene; solo il 12% sostiene di non volerla. Per quel che riguarda i benefici per la sicurezza attesi dall'utilizzo di sistemi telematici, gli intervistati hanno risposto indicando la localizzazione in caso di emergenza e in caso di furto (14%), la navigazione evoluta (11%), la connettività con strade «smart» (11%). In generale - conclude il report - gli automobilisti si dimostrano pragmatici e sono ben disposti a condividere dati che portano benefici pratici, come l'assistenza stradale, la manutenzione predittiva, la riduzione dei premi assicurativi, la diagnostica remota del veicolo. In tutti questi casi un 50% è «abbastanza disposto» e un

20-30% è «molto disposto» alla condivisione. Il discorso cambia quando si tratta dei dati afferenti la sfera personale, come quelli di telefono o i dettagli dell'infotainment. Ben 7 su 10 ritengono che la legislazione attuale non sia sufficiente a tutelare la privacy dei consumatori.



La guida autonoma, grazie all'intelligenza artificiale, in futuro cambierà il nostro modo di viaggiare in automobile



Peso: 47%