

Il mercato e le tendenze. La spinta della sostenibilità indirizza le scelte delle imprese verso modelli di cilindrata e taglia più contenute e con motorizzazioni alternative al diesel

Le flotte sono più grandi ma le auto si restringono

Simonluca Pini

Compatto, elettrificato e con il diesel che si conferma ancora la scelta preferita. È questo il trend intrapreso dai fleet manager, con le flotte auto che stanno abbandonando modelli dalle grandi dimensioni verso mezzi più compatti e sempre più abbinati a motorizzazioni elettrificate. Nonostante la profonda demonizzazione del gasolio, i modelli diesel continuano a rappresentare la stragrande maggioranza dei parchi auto delle flotte delle grandi aziende nonostante percentuali in calo.

Oltre alla crescita delle vetture a benzina ed elettrificate, il dato più interessante arriva dalla crescita del noleggio a lungo termine per aziende e privati, con una flotta che complessivamente nei primi sei mesi dell'anno si è avvicinata al milione di veicoli. Come reso noto dai dati pubblicati da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, il noleggio a lungo termine da gennaio a giugno 2019 ha superato i 3 miliardi di euro di giro d'affari. La contrazione delle immatricolazioni (161.000 unità e -1% vs 2018), insieme alla contestuale cre-

scita della flotta, ha certificato il ritorno al prolungamento temporale dei contratti in essere, ben oltre i tradizionali 36 mesi.

L'estensione delle durate è un'opzione cui le aziende anche in passato hanno fatto ricorso per rinviare nuovi investimenti e, contestualmente, ridurre i costi complessivi della flotta. Nel primo semestre 2019 si è confermato il trend in crescita dei privati che, al posto dell'acquisto dell'auto, scelgono di prenderla in noleggio a lungo termine. Secondo stime dell'Associazione già oggi è stata superata quota 52.000 contratti. Collegato alla crescita dei privati spicca il dato di significativo aumento delle utilitarie, 42.000 veicoli (+17% e una quota che supera il 25% del totale immatricolato a noleggio), a fronte di un calo complessivo di tutti gli altri segmenti, in particolare delle medie superiori (35.000 e -13%). Dopo un 2018 che aveva registrato addirittura un aumento dell'1%, nei primi sei mesi dell'anno il gasolio (che resta comunque di gran lunga l'alimentazione "regina" del long term) ha visto ridursi la propria quota di quasi 10 punti percentuali (dal 75,5% al 66,2% del totale immatricolato).

A beneficiarne sono stati quasi esclusivamente i motori a benzina

(passati al 16,4% al 25%). Quasi tutte in crescita anche le alimentazioni alternative: 8.300 le vetture ibride (+9% vs lo stesso periodo del 2018), 3.400 le GPL (+19%), l'elettrico (quasi 1.500 auto e +42%) ha ormai superato il metano in calo (1.000 unità e -32%). Addio quindi al diesel? Al contrario. Come evidenziato nella ricerca realizzata da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da fleet e mobility manager di grandi aziende, sull'auto elettrica e ibrida nelle flotte aziendali, l'87,3% delle vetture è alimentata a gasolio. I dati certificano anche la crescita di interesse per l'ibrido, che in tre anni è passato dallo 0,7% al 5,5% del parco, mentre l'elettrico resta una frontiera in via d'esplorazione (dallo 0,5% del 2016 all'1,5% del 2019). Le motorizzazioni benzina sono cresciute, ma rappresentano solo il 4,2% della flotta del campione esaminato di 85.000 vetture. Vista la maggiore attenzione a modelli compatti, e mossi anche da motorizzazioni alternative, i suv di segmento B come la Skoda Kamiq rappresentano una delle nicchie in forte crescita tra le scelte dei fleet manager.

Il motivo è legato all'ottimo rapporto tra l'abbondante spazio a bor-

do e misure eterne compatte, a cui si va aggiungere una dotazione di sistemi di sicurezza da vettura di segmento superiore e un gamma di motorizzazioni che spazia tra diesel, benzina e metano. Con la nuova Peugeot 208 si aggiunge anche la propulsione completamente elettrica e 340 km di autonomia prima di doversi collegare ad una presa.

La ricarica è proprio uno dei principali problemi per la diffusione delle vetture a zero emissioni, con le aziende che oltre a montare colonnine di ricarica al loro interno utilizzano i modelli elettrici in condivisione tra più persone. Per risolvere a questo problema una soluzione arriva dai modelli ibridi, a partire dalla quarta generazione della Toyota Yaris. Completamente rinnovata rispetto alla serie precedente, monta una motorizzazione 3 cilindri hybrid e possibilità di viaggiare in elettrico fino a 130 km/h.

Il gasolio rimane di gran lunga in testa alle opzioni ma per la prima volta si riscontra un calo delle immatricolazioni



Peso: 53%



Motori

UN SISTEMA INTEGRATO

L'informazione
automotive del
Sole 24 Ore,
coordinata da
Mario Cianflone,
si compone della
pagina
settimanale
Motori al sabato,
dei Rapporti
Motori e Auto
business e del
canale online
Motori24



Peso:53%

Big data. A un anno dal varo, resta l'incertezza sull'applicazione del regolamento dell'Unione Europea in materia di trattamento dei dati personali e di privacy

Il rebus della gestione dei file tenuti in archivio

Pier Luigi De Viscovo

Una company car del manager di una qualsiasi azienda italiana è dotata di una scatola nera che registra i movimenti e altri dati che pone alcune domande. Per quanto tempo le informazioni devono essere conservate? Chi ha il diritto di conoscerle? Nel caso che vengano richiesti dalle autorità di pubblica sicurezza per un'indagine, bisogna comunicarlo al titolare dei dati?

A un anno dall'operatività del GDPR (General Data Protection Regulation, il regolamento dell'Unione Europea in materia di trattamento dei dati personali e di privacy) il settore delle flotte inizia a confrontarsi con l'osservanza delle norme, alla luce del pronunciamento del Garante per la Protezione dei Dati Personali (privacy). Questi, col provvedimento n. 396 del 28 giugno 2018, nel mettere al centro gli aspetti relativi alla geolocalizzazione del veicolo, ha posto l'enfasi sul principio di proporzionalità, per cui la liceità del trattamento dei dati trova il suo limite nella realizzazione della finalità a cui il trattamento stesso tende: laddove il trattamento dei dati ecceda tale finalità diventa non più pertinente.

Come si capisce, diventano essenziali alcune valutazioni di merito, a cui sono chiamati gli operatori della telematica, che ne avvertono il disagio. Una norma stringente, puntuale, sarebbe di gran lunga più confortevole, nella misura in cui porrebbe appunto dei confini precisi tra cosa fare e cosa non fare e, soprattutto, uguali

per tutti. Per questo gli operatori della telematica associati ad Aniasa (l'associazione dei noleggiatori) hanno lavorato negli ultimi mesi per delineare alcune fattispecie concrete che, a loro avviso, avrebbero bisogno di un'indicazione circoscritta da parte del Garante.

Lo scopo è non ritrovarsi sul mercato a offrire dei servizi che recepiscano i vincoli del GDPR in modo variabile, a seconda delle diverse sensibilità dei legali che stanno dietro ai vari operatori. Ovviamente, alcuni si sentono penalizzati da interpretazioni eccessivamente restrittive, laddove altri magari potranno rischiare di essere giudicati troppo permissivi. È ciò che accade quando nel business si usa il common sense, un attributo che sempre più di frequente viene evitato. Entrando nel merito, i punti in questione sono i seguenti.

Innanzitutto, il periodo di conservazione dei dati. Oggi ogni soggetto operatore si muove in autonomia, creando una varietà di offerte sul medesimo servizio. Seguendo il principio di proporzionalità, il tempo dovrebbe essere tale da consentire di perseguire la finalità del servizio. Il punto è che i dati sono molteplici e servono a tanti scopi, dalla ricostruzione della dinamica di un sinistro alle violazioni del Codice della Strada. Di conseguenza, gli operatori dovrebbero configurarli e gestirli in maniera segmentata, con evidenti complicazioni e aggravati di costo. Oppure ignorare simili sottigliezze e rischiare, assumendo che una finalità agisca da salvacondotto per tutti i da-

ti. Faccenda più che opinabile.

L'altra fattispecie, come anticipato, è legata a quei casi in cui i dati relativi ai movimenti di un driver siano osservati dall'autorità di pubblica sicurezza, nel corso di un'indagine. La normativa impone agli operatori di informare il titolare dei dati, ossia il soggetto osservato, della richiesta di acquisizione dei dati. La preoccupazione degli operatori è che, rispettando la lettera del GDPR, possano compromettere l'attività investigativa.

Una possibilità di mettere tutti d'accordo potrebbe essere l'indicazione da parte del Garante di impostare le scatole nere sulla posizione "privacy-by-default". Impostazione che verrebbe automaticamente annullata in caso di crash e/o di SOS.

Un ulteriore terreno di incertezza è quello dell'intervallo di raccolta dei dati di geolocalizzazione. Oggi gli operatori possono impostare sia la frequenza di generazione del dato (un secondo o frazioni) sia la modalità di pubblicazione (secondi o minuti). Anche qui, il principio di proporzionalità impone che tali intervalli siano dimensionati in funzione delle finalità: infatti, ognuno si regola in modo diverso.

Ultimo, ma non ultimo, l'opportunità di considerare estranei al perimetro della Privacy i dati relativi alla diagnostica del veicolo.

Insomma, una materia nuova e sfaccettata, su cui gli operatori delle flotte e della telematica avranno mo-

do di confrontarsi il prossimo 23 novembre a Roma, in un tavolo organizzato appositamente per loro dal Centro Studi Fleet&Mobility.

Dubbi sui tempi e sulla natura delle informazioni in possesso di operatori e fleet manager

Medie e grandi imprese hanno la necessità di soluzioni costruite su misura e di servizi ad hoc

Digital car.
Un particolare dell'equipaggiamento di bordo della Audi e-tron elettrica



Peso: 26%