

Come vengono gestiti i dati raccolti dalle auto connesse

La loro proprietà è ancora un tema aperto: case automobilistiche, officine e regolatori si contendono il controllo in un mercato sempre più digitale

L'auto connessa si sblocca da remoto con un tocco sullo smartphone. Grazie a dati in tempo reale, il navigatore suggerisce il percorso migliore per evita il traffico e i punti in cui è opportuno fare rifornimento. Il climatizzatore si adatta automaticamente alle preferenze del conducente, mentre il sistema di infotainment riproduce l'ultima playlist ascoltata. Ogni azione è fluida e intuitiva. Ma dietro questa comodità si nasconde una rete complessa di informazioni digitali: i dati sulla posizione, lo stile di guida, i consumi, la diagnostica del motore e persino i parametri biometrici del conducente vengono raccolti, analizzati e inviati a server remoti. Ma chi gestisce queste informazioni e chi decide come verranno utilizzate?

L'auto connessa non è più un'idea futuristica, ma una realtà consolidata. In Italia, circa 18 milioni di veicoli – il 45% del parco circolante – sono già dotati di tecnologie che permettono la comunicazione tra veicolo, produttori e altre entità. Un'evoluzione che apre a nuove opportunità, ma anche a interrogativi sulla proprietà e gestione dei dati. A queste domande ha provato a rispondere l'incontro *L'Auto connessa: chi possiede i tuoi dati?* organizzato da Autopromotec presso l'Automobile club Milano, dove esperti e aziende del settore hanno analizzato il presente e il futuro della mobilità digitale.

Automobile sapiens: un nuovo ecosistema di dati

Fabio Orecchini, docente alla Luiss Business School, ha introdotto il **concetto di 'automobile sapiens'**, un veicolo che non si limita più a trasportarci, ma evolve con noi attraverso la raccolta e l'elaborazione dei dati grazie alla sua capacità di connettersi alla rete. In un suo recente studio, mostra come **il 70% degli automobilisti italiani abbia una conoscenza medio-alta delle tecnologie di intelligenza artificiale applicate ai veicoli** e come il 75% le consideri altamente innovative. Ma se le auto diventano intelligenti, i conducenti devono diventare **automobilisti sapiens**, consapevoli delle implicazioni di questa evoluzione.

Orecchini ha sottolineato che ogni auto connessa è un **gemello digitale** del suo proprietario, ovvero una **replica virtuale che raccoglie e analizza in tempo reale dati fondamentali per il funzionamento del veicolo**. Questo modello consente di monitorare prestazioni, manutenzione e sicurezza, ma apre anche interrogativi sulla gestione e il controllo di queste informazioni. Dati di posizione, velocità, diagnostica, consumo di carburante o batteria, **persino parametri biometrici del conducente vengono raccolti e analizzati**. Informazioni essenziali per migliorare sicurezza e comfort, ma che sollevano il problema della loro gestione.

My car, my data? Non proprio

La **normativa attuale non offre risposte univoche sulla proprietà dei dati**. Il professor **Enrico Al Mureden**, dell'Università di Bologna, ha evidenziato come il quadro normativo europeo tenti di bilanciare **protezione della privacy e innovazione** attraverso regolamenti come il Gdpr (*General data protection regulation*), il Data Act e l'AI Act. Il Gdpr regola la gestione e la protezione dei dati personali, garantendo che chi raccoglie e utilizza informazioni sensibili rispetti il diritto alla privacy degli utenti. Il **Data Act, invece, stabilisce le regole per l'accesso e l'utilizzo dei dati generati dai dispositivi connessi**,

come le automobili, promuovendo la trasparenza e la concorrenza. L'**AI Act**, ancora, **disciplina l'uso dell'intelligenza artificiale**, imponendo vincoli specifici per le applicazioni ad alto rischio, inclusi i sistemi installati nei veicoli connessi.

Restano però **molte incertezze su come questi regolamenti si applicheranno concretamente nel settore automobilistico**, specialmente in merito alla proprietà e al controllo dei dati. *"Chi genera i dati? Il veicolo. Chi li usa? Il produttore. E il proprietario del veicolo?"*. La risposta, per ora, non è chiara. In assenza di una regolamentazione solida, molte case automobilistiche rivendicano il controllo sui dati generati dai loro veicoli, a discapito di conducenti e officine indipendenti. L'accesso ai dati può diventare un'arma strategica nel mercato. Le informazioni raccolte vengono utilizzate per la **profilazione degli utenti**, la **manutenzione predittiva** e, in alcuni casi, vendite a terze parti. Questo apre scenari preoccupanti, soprattutto quando si parla di pubblicità mirata o di **decisioni assicurative** basate sullo stile di guida.

Le officine indipendenti

Michele Mangano, dirigente del **Pubblico registro automobilistico** (Pra), ha sottolineato che la **trasparenza nella gestione dei dati è fondamentale** anche per il mercato della riparazione. Oggi, i veicoli moderni possono avere fino a 50 centraline elettroniche e centinaia di milioni di righe di codice software. Questo significa che la manutenzione non è più solo meccanica, ma digitale.

"Se un'auto ha bisogno di una riparazione, ma il produttore impedisce l'accesso ai dati diagnostici, le officine indipendenti sono tagliate fuori", ha spiegato Iginio De Lotto di **Texa SpA**. Il **diritto alla riparazione è già un tema caldo negli Stati Uniti**, mentre in Europa si fatica ancora a trovare un equilibrio tra protezione dei dati e libero mercato. **Oggi oltre 500 modelli sono dotati di queste restrizioni**, che si traducono in barriere tecniche e commerciali per il mercato indipendente dell'autoriparazione.

Chi controlla gli aggiornamenti?

Un altro nodo cruciale è quello degli **aggiornamenti software**. Andrea Cantadori di **Mahle Aftermarket** ha spiegato come gli aggiornamenti **Over-The-Air** (Ota) abbiano reso più semplice mantenere le auto sempre aggiornate, ma anche più vulnerabili. *"Un aggiornamento software può migliorare le prestazioni di un'auto, ma chi verifica che non alteri parametri critici come emissioni e sicurezza?"*, ha domandato. Attualmente, **solo i costruttori hanno accesso a questi dati** e decidono unilateralmente quando e come distribuire gli aggiornamenti.

La revisione periodica dei veicoli non prevede ancora **controlli standardizzati per verificare la versione del software installato**. Questo significa che eventuali bug o falle di sicurezza potrebbero passare inosservati, con potenziali conseguenze sulla sicurezza stradale.

Adas e parabrezza intelligenti: l'accesso ai dati è cruciale

Le auto di ultima generazione integrano sistemi Adas (*Advanced driver assistance systems*), che si basano su sensori, telecamere e radar per migliorare la sicurezza di guida. *"Ogni parabrezza moderno è una miniera di informazioni"*, ha spiegato **Roberto Nicolini di Nexion SpA**. Ma senza un accesso standardizzato ai dati, **anche la semplice sostituzione di un parabrezza può diventare un'operazione complessa e costosa**.

Marco Pozzatello di Adas Mobile Group ha evidenziato come l'obbligo di questi sistemi in Europa, a partire da luglio 2024, **aumenterà la domanda di calibrazioni e riparazioni specializzate**. *"Il problema è che senza accesso ai dati, le officine indipendenti rischiano di essere escluse dal mercato"*, ha detto. Una situazione che potrebbe portare a una riduzione della concorrenza e a un aumento dei costi per gli automobilisti.

Il futuro della mobilità è nei dati (ma di chi?)

I dati dell'auto connessa sono la nuova moneta del settore automotive. **Stefano Giorgi di Gilbarco Italia** ha citato una frase ormai iconica: *"I dati sono il nuovo petrolio"*. E proprio come il petrolio, chi li controlla ha un vantaggio competitivo enorme.

Il futuro dell'auto connessa si gioca sulla gestione delle informazioni. La sfida non è solo tecnologica, ma politica e giuridica. E riguarda tutti noi: automobilisti, officine, produttori e regolatori. Chi possiede i dati? Oggi, la risposta è ancora nebulosa. Ma una cosa è certa: il controllo sulle informazioni determinerà il futuro della mobilità.