



Bridgestone Europe acquista TomTom Telematics: cosa cambia

Le auto stanno diventando sempre più smart e connesse. E anche gli pneumatici non sono da meno. Sul mercato stanno arrivando pneumatici sempre più connessi ed intelligenti. In grado di comunicarci eventuali problemi, anomalie e usure. In modo che non ci troveremo più in spiacevoli e pericolose situazioni di pneumatici che si “bucano” mentre siamo alla guida. Nell’ambito di questa tecnologizzazione degli pneumatici, rientra l’accordo tra Bridgestone Europa – sussidiaria di Bridgestone Corporation nell’area Emea – e TomTom Telematics. Con la prima che ha acquistato la seconda per 910 milioni di euro. Lo scopo di questa operazione è quella di creare il più grande produttore al mondo di pneumatici e prodotti in gomma iperconnessi e intelligenti. Bridgestone entra nel mercato degli pneumatici intelligenti. Il colosso degli pneumatici Bridgestone vuole così entrare nel mercato delle soluzioni digitali per l’automotive. Questa la dichiarazione di Paolo Ferrari, ceo e presidente di Bridgestone Emea: «Abbiamo trovato in TomTom Telematics un perfetto alleato. Le nostre competenze complementari creeranno un potente motore di soluzioni per le flotte e rafforzeranno ulteriormente la divisione di Bridgestone dedicata alla tecnologia digitale». Accedendo ai dati messi a disposizione da TomTom Telematics, migliorerà la fase di sviluppo e favorirà l’innovazione legata ai pneumatici connessi a vantaggio di tutti i clienti, compresi i produttori di veicoli. Gli utenti registrati a TomTom Euronics conta già 860 mila veicoli, con almeno il 60% costituito da veicoli commerciali. La piattaforma aperta è basata sulla nuova tecnologia cloud. Riesce a gestire in media oltre 800 milioni di posizioni Gps, 3,3 milioni di viaggi e 200 milioni di messaggi in arrivo al giorno. Peraltro, il ruolo del nostro Paese per Bridgestone Europe è fondamentale. Infatti, conta una sede a Roma con 600 dipendenti, una Bari con altrettanti impiegati e 200 commerciali in lungo e largo nello stivale. Il centro di ricerca e sviluppo include un Digital Garage con 150 ingegneri. Ai quali si uniranno altri 150 ingegneri del settore ricerca e sviluppo di TomTom telematics. TomTom Electronics cos’è TomTom Telematics è una Business Unit di TomTom dedicata alla gestione della flotta, alla telematica dei veicoli e ai servizi di auto connessi. WEBFLEET è una soluzione Software-as-a-Service, utilizzata dalle piccole e grandi imprese per migliorare le prestazioni dei veicoli, risparmiare carburante, supportare i conducenti e aumentare l’efficienza complessiva della flotta. Inoltre, TomTom Telematics offre servizi per le industrie di assicurazione, noleggio e leasing, importatori di auto e aziende che si rivolgono alle imprese e ai consumatori. TomTom Telematics supporta oltre 848.000 automobili connesse in tutto il mondo. La società gestisce i driver in oltre 60 paesi, offrendo loro la più forte rete di supporto locale del settore e la più ampia gamma di applicazioni e integrazioni di terze parti specifiche del settore. TomTom Telematics è un servizio certificato ISO / IEC 27001: 2013, ricontrollato a novembre 2017. Come detto, il 22 gennaio 2019, TomTom ha accettato di vendere la sua attività di gestione della flotta alla Bridgestone giapponese per 910 milioni di euro (1 miliardo di dollari). Bridgestone Europe Bridgestone Europe ha la propria sede principale a Bruxelles, in Belgio, ed è stata costituita nel 1972 come ufficio di rappresentanza. Ci sono 7 stabilimenti di produzione nella regione e un centro di ricerca e sviluppo di 32 ettari vicino a Roma, in Italia. L’azienda distribuisce oltre 25 milioni di pneumatici all’anno attraverso 17 filiali nazionali di vendita e 2 distributori. Impiegano direttamente oltre 12.000 persone con il signor Tsuda come amministratore delegato. Attualmente sono presenti sedi centrali nazionali nelle seguenti località: Vienna, Austria; Praga, Repubblica Ceca; Hinnerup, Danimarca; Vantaa, Finlandia; Fresnes, Francia; Bad Homburg, Germania; Atene, Grecia; Budapest, Ungheria; Dublino, Irlanda; Milano, Italia; Moerdijk, Paesi Bassi; Oslo, Norvegia; Varsavia, Polonia; Alcochete, Portogallo; Madrid, Spagna; Sundsvall, Svezia; Spreitenbach, Svizzera; e Warwick, Regno Unito. Bridgestone Europe gestisce uno schema continentale chiamato Truckpoint in cui le flotte possono portare i loro veicoli a qualsiasi officina autorizzata Bridgestone in tutta Europa e portare a termine i loro lavori con gomme Bridgestone. Non ci sono fabbriche Bridgestone nel Regno Unito, ma c’è un vano tecnico in cui gli pneumatici restituiti da clienti insoddisfatti vengono ispezionati a Coventry. Più in generale, l’azienda madre è Bridgestone Corporation, un produttore multinazionale di ricambi

auto e camion fondato nel 1931 da Shojiro Ishibashi nella città di Kurume, Fukuoka, Giappone. Il nome Bridgestone deriva da una traduzione di calibro e trasposizione di ishibashi, che significa "ponte di pietra" in giapponese. Nel 2017, l'azienda è il più grande produttore di pneumatici al mondo, seguita da Michelin (Francia), Goodyear (Stati Uniti), Continental (Germania) e Pirelli (Italia). Bridgestone Group aveva 181 stabilimenti di produzione in 24 paesi a partire dal luglio 2018. La storia di Bridgestone America risale alle due società separate che si sono fuse per formare la società Bridgestone Tire. Il primo è Firestone Tire & Rubber Company, fondata nell'agosto del 1900 da Harvey Firestone e con sede ad Akron, nell'Ohio. La seconda è Bridgestone Tire Company Ltd., fondata nel 1931 da Shojiro Ishibashi in Giappone. Il primo pneumatico Bridgestone è stato prodotto il 9 aprile 1930 dalla giapponese "Tabi" Socks Tire Division (effettivamente realizzata con jika-tabi). Un anno dopo, il 1 ° marzo 1931, il fondatore, Shojiro Ishibashi, rese indipendente la divisione di pneumatici "Tabi" Socks e fondò la Bridgestone Tire Co., Ltd. nella città di Kurume, nella prefettura di Fukuoka. "Bridgestone" prende il nome dal nome del fondatore, Shojiro Ishibashi (Ishi = Stone, Bashi = Bridge). Bridgestone in Formula Uno Bridgestone ha iniziato a investire nel motorsport negli anni '80 sviluppando pneumatici da gara per serie di alimentatori come Formula 2, Formula 3, Formula Ford, Formula Opel Lotus e karting. Al fine di aumentare la consapevolezza del marchio della controllata Firestone, Bridgestone Firestone NAH Ltd, è rientrata il marchio Firestone nelle competizioni CART IndyCar a ruote scoperte nel 1995 per sfidare Goodyear. Le gomme si sono dimostrate migliori e Goodyear si è ritirato per il 2000. Da allora, Firestone è stato il singolo fornitore di pneumatici per la Champ Car rinominata e scomparsa, la IndyCar Series e la sua serie di alimentatori Firestone Indy Lights. Schumacher in pratica al Grand Prix degli Stati Uniti del 2005. Bridgestone ha fornito pneumatici in Formula Uno dal 1997, anche se la compagnia ha prodotto pneumatici Formula One al Gran Premio del Giappone del 1976 e 1977 per i concorrenti giapponesi come Heros Racing di Kazuyoshi Hoshino e Kojima. Bridgestone ha utilizzato un Ligier JS41 come banco di prova nel 1996. Anche se è stato programmato di entrare nel campionato nella stagione 1998, questo è stato anticipato nel 1997 perché la sezione ingegneristica guidata da Hirohide Hamashima ha avuto un rapido sviluppo avanzato. Così, Hiroshi Yasukawa, direttore generale del dipartimento Motorsport, ha anche sfruttato al meglio l'esperienza e le reti in Europa dall'era F2 europea di Bridgestone (1981-1984) e costruito logisticamente per la Formula Uno in una volta. Il primo titolo è stato acquisito correttamente via nel secondo anno, 1998 da Mika Häkkinen e McLaren-Mercedes. E gli utenti di Bridgestone hanno conquistato cinque titoli piloti e cinque titoli di campionato costruttori (1998, 2001-2004) per il periodo in competizione con Goodyear (1997-1998) e Michelin (2001-2006). Soprattutto, la collaborazione con la Scuderia Ferrari e Michael Schumacher ha funzionato bene in questo periodo. L'autore dell'articolo pubblicato su webeconomia.it esprime le sue libere opinioni in merito alle analisi in oggetto. Dichiaro che tutte le considerazioni fatte all'interno del post e le eventuali altre analisi sugli strumenti finanziari (valute, azioni, criptovalute, materie prime) sono soggettive e non devono essere considerate come incentivi e raccomandazioni di investimento. Le analisi e le quotazioni degli strumenti finanziari sono mostrate al solo scopo di informare e non per incentivare le attività di trading o speculazione sui mercati finanziari. Lo staff di webeconomia.it e gli autori degli articoli non si ritengono dunque responsabili di eventuali perdite di denaro legate ad attività di investimento. Lo staff del sito e i suoi autori dichiarano di non possedere quote di società, azioni o strumenti di cui si parla all'interno degli articoli. Leggendo i contenuti del sito l'utente accetta esplicitamente che gli articoli non costituiscono "raccomandazioni di investimento" e che i dati presentati possono essere non accurati e/o incompleti. Tutte le attività legate agli strumenti finanziari e ai mercati come il trading su azioni, forex, materie prime o criptovalute sono rischiose e possono comportare perdita di capitali. L'utente, quindi, solleva lo staff di webeconomia.it e i suoi autori dalla responsabilità di qualunque perdita o danno subito legato ad attività di investimento che scaturisce dalla consultazione dei dati contenuti nel sito.