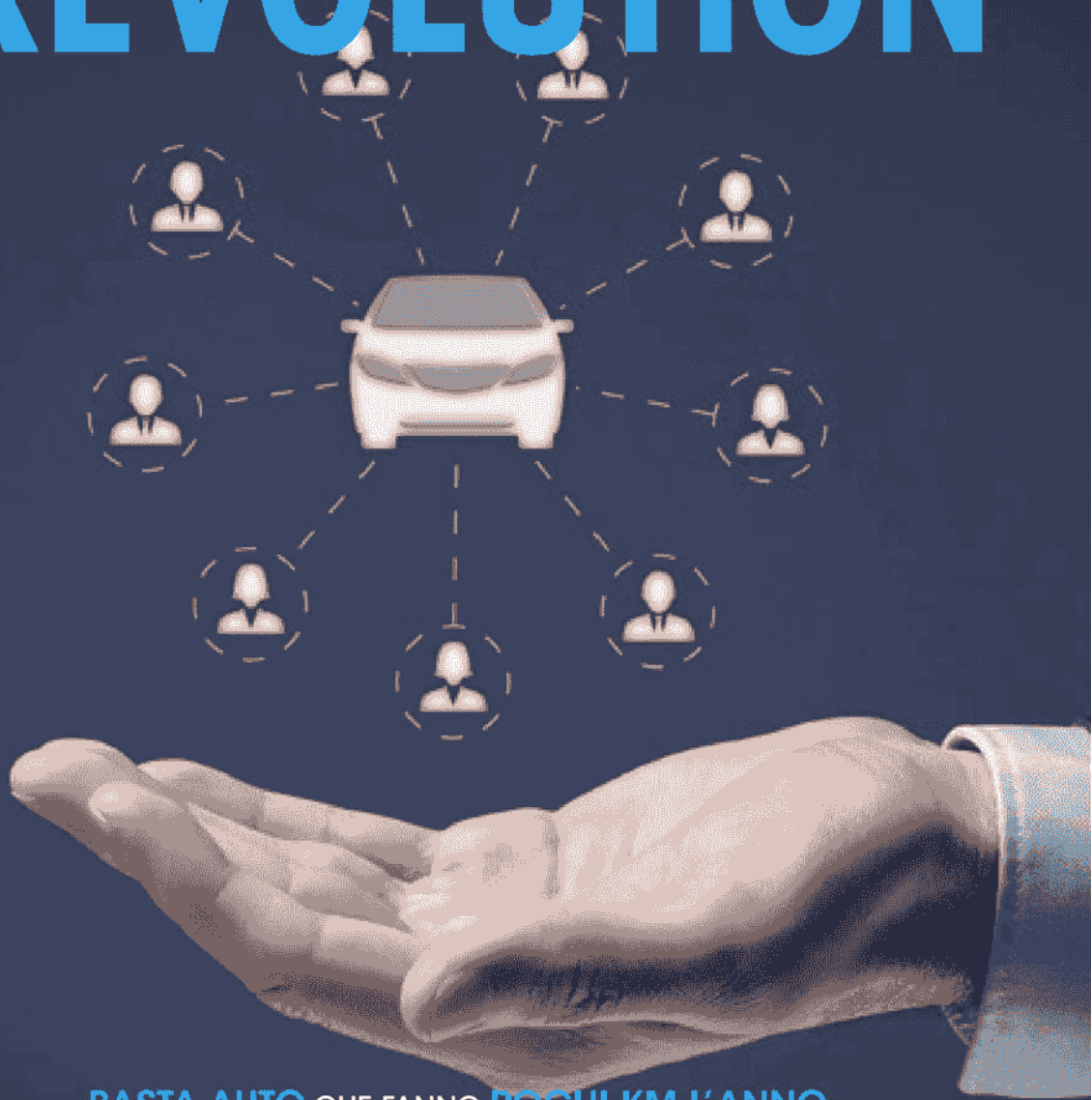


Mobility REVOLUTION



BASTA AUTO CHE FANNO POCCHI KM L'ANNO:
LA NUOVA **SFIDA** DEL SETTORE È FAR USARE
AL **MAGGIOR NUMERO** DI **UTENTI**
GLI **STESSI VEICOLI**, GRAZIE A **TECNOLOGIA**
E **CONTRATTI FLESSIBILI**

DI A.P. ARTEMI



Peso: 39-35%,40-72%,41-35%,42-69%

Se a fine 2014 il bicchiere del settore del noleggio risultava mezzo pieno, la chiusura del 2015 ha colmato la misura e tratteggia un cambiamento epocale nel modo in cui gli italiani interpretano la mobilità. I dati Aniasa dicono che le flotte contano 570 mila veicoli, con un incremento del 4,5% rispetto all'anno precedente, a dimostrazione che gli indici di fiducia delle aziende virano verso il rosa. E poi ci sono i 10 mila privati che hanno abbandonato il concetto di proprietà dell'auto per puntare su più razionali formule che prevedono un costo predefinito e onnicomprensivo.

Sulle immatricolazioni nazionali, le vetture date in locazione pesano ormai per un eclatante 20%, ma gli operatori non devono neppure sognarsi di dormire sugli allori, perché si stanno manifestando i primi sintomi di una rivoluzione copernicana. «Nei prossimi anni si imporrà un servizio 2.0 che andrà da una durata di cinque minuti a cinque e più anni con una flessibilità mai vista prima», preconizza il più recente rapporto di Aniasa e Censis. L'interfaccia con i clienti sarà digitale e i contratti dovranno poter essere attivati, interrotti, prolungati o modificati in qualsiasi momento, senza preavviso. Dall'autonoleggio, insomma, ci si sposta inesorabilmente verso il mobi-noleggio, indispensabile per garantire la medesima libertà e indipendenza con un numero inferiore di auto disponibili mettendo fine, tra l'altro, all'ipertrofia da possesso tutta italiana che porta milioni di macchine a fare pochi chilometri l'anno, in palese contraddizione con qualsiasi base dell'economia familiare prima ancora che aziendale.

Peccato che le smart city, habitat ideale delle nuove forme di mobilità, siano ancora proclami sulla carta e che, solo per fare un esempio, per trovare la copertura wi-fi con reti 4G su cui le auto possono comunicare alla massima velocità possibile, si farebbe prima a varcare l'Atlantico. Peccato anche che il trattamento fiscale resti legato solo a un tetto, che considera esclusivamente il valore dell'auto e non ipotizza neppure un benefit riguardante molteplici servizi di mobilità che comprendano veicoli assegnati, occasionali, car sharing e altre forme di mobilità.

In attesa delle decisioni che tardano ad arrivare dall'alto, una buona notizia viene dal basso, ovvero dalla pra-

tica quotidiana delle aziende del settore: se è vero che il diesel si conferma alimentazione regina delle flotte, con l'81,6% del totale, è altrettanto vero che le emissioni medie dei parchi auto delle aziende italiane sono ormai scese sotto la soglia dei 120 grammi a chilometro di CO₂. Lo certifica la ricerca » *Flotte aziendali 2016*, promossa da Top Thousand, l'osservatorio sulla mobilità aziendale composto da fleet e mobility manager: merito dello sfondamento di quota 9% da parte delle motorizzazioni ibride e del più che rispettabile 4,4% raggiunto dalle elettriche dure e pure. Se poi a questi dati si aggiungono le vetture a Gpl e metano (entrambe all'1,3%), ecco che la strategia anti-smog prende una forma molto concreta, favorita anche dal continuo turnover dei veicoli a noleggio che, in media, vengono sostituiti ogni 48 mesi. La crescita delle auto green è musica per le orecchie di Giuseppe D'Angelo, General Manager Fleet, Lcv & Re-Marketing Toyota e Lexus, che dice: «Oggi i responsabili delle flotte sono disposti a investire qualcosa in più perché le loro company car inquinino meno, anche se non si può certo dire che le aziende italiane godano di incentivi mirati da parte del Governo. L'investimento nei motori ibridi, comunque, si ripaga da solo perché comporta minori costi di gestione e altri benefici in termini di libertà ed economia come, per esempio, il libero accesso nelle zone a traffico limitato e l'esenzione dal pagamento di molti parcheggi...». Ma la novità più interessante resta l'aumento del numero di privati che, conti alla mano, stanno iniziando ad assaporare i vantaggi del noleggio. Gli italiani sono quindi pronti a rinnegare il concetto di possesso di un'automobile? Nicola Marsala, direttore vendite di Kia Motors Italia, ci crede poco. «La proprietà è ancora un punto fermo», dice, «e lo dimostra il fatto che sono molto pochi gli operatori che hanno promosso a livello consumer dei piani pubblicitari che incentivano l'Nlt per i privati. Nel 2015/16 l'unico brand che lo ha fatto con investimenti apprez-



zabili è Leaseplan, e questo è sintomo del fatto che nessuno ci crede ancora fino in fondo, proprio perché il consumatore italiano non è pronto, anche a causa dell'età media elevata degli automobilisti». Più possibilista è Alberto >> Cestaro, responsabile Flotte Audi, che controbatte: «L'esperienza maturata in altri Paesi europei dimostra che il possesso non è più un dogma. È però anche vero che da noi le tradizioni sono dure a morire...». Saranno pure tradizionali molti utilizzatori di auto tricolori, ma a bordo vogliono sempre più telematica. Lo certifica lo stesso osservatorio Top Thousand, che sottolinea un duplice vantaggio per i fleet manager. Da una parte si soddisfano i dipendenti rendendo più agevole e sicura la guida e, dall'altra, aumenta la capacità di monitorare il proprio parco macchine. Il 40% delle grandi flotte intervistate, in particolare, dispone già di sistemi di controllo per verificare online i consumi di carburante oppure per gestire i sinistri in modo rapido e semplificato. Il 15% del

campione valuta positivamente questi strumenti e dichiara che entro l'anno li attiverà. Sempre a proposito di dispositivi tecnologici, la ricerca ha preso in considerazione due temi chiave: le black box e i sistemi antifurto. Per oltre metà delle aziende intervistate la scatola nera è ancora una sconosciuta, anche se molte stanno per installarla. Più complesso il tema dei furti, che da sempre colpisce in modo significativo i veicoli aziendali (il danno annuo stimato dall'Aniasa è di 57 milioni di euro). Per combattere questa battaglia il 61% delle flotte ha a bordo sistemi satellitari, mentre il 6% adotta antifurti con tecnologia in radio-frequenza. Il restante 33% si affida a più tradizionali sistemi meccanici ed elettronici. Ma quali sono, trappole per topi d'auto a parte, gli equipaggiamenti hi tech preferiti? Il navigatore (a bordo dell'80% dei veicoli) sembra ormai un optional irrinunciabile, seguito dal Bluetooth (65%) e dai sensori di parcheggio (55%). Nell'elenco degli strumenti che semplifica-

no la vita non mancano il cruise control (40%), i sistemi di frenata d'emergenza in città (20%) e quelli di mantenimento corsia (10%). Ancora poco gettonato è il riconoscimento dei cartelli stradali (5%), mentre in forte crescita è la connettività. Infine il car sharing, fenomeno dilagante al punto che di recente hanno aderito all'Aniasa società come Enjoy e Car2Go, che si sono aggiunte ad Aci Global. «Tutte le aziende attive nel noleggio a breve termine stanno attivando nuovi metodi di prenotazione dei veicoli», dice il segretario generale Giuseppe Benincasa, «e varie imprese di noleggio stanno rimodellando la loro offerta di servizi proponendo pacchetti di mobilità a 360 gradi che consentono l'utilizzo di ogni tipo di veicolo in relazione a qualsiasi esigenza, anche oraria». **BP**

(ha collaborato Nicole Berti di Carimate)

ALPHABET EFFICIENZA LOW COST

Andrea Cardinali
PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO



«La flotta perfetta è quella che consente la massima efficienza in termini di mobilità e i minori costi», spiega Andrea Cardinali, presidente e amministratore delegato di Alphabet in Italia. «Il noleggio a lungo termine, per essere vincente, nel 2016 deve essere smart».

Qual è la soluzione che proponete per essere in linea con queste definizioni?
La piattaforma AlphaCity, per esempio, unisce i vantaggi del noleggio a lungo termine al car sharing. Il suo altissimo livello tecnologico ci ha permesso da una parte di coordinare l'intera flotta attraverso un'architettura online semplice da utilizzare e, dall'altra, di mettere a

disposizione di tutti i dipendenti i mezzi del parco auto aziendale anche per il libero utilizzo privato durante i fine settimana: il tutto garantendo razionalizzazione delle spese, contenimento dei consumi (e la conseguente tutela dell'ambiente) e un uso smart delle auto.

Per alcuni operatori del settore il passaggio graduale da auto-noleggio a mobi-noleggio è inevitabile. È d'accordo?

Il concetto classico di proprietà cede sempre più il passo al *pay per use*. Così si afferma una mobilità nuova, di cui il noleggio a lungo termine è una componente strategica, che abbraccia le alimentazioni alternative, elettrica in primis, e vede al centro l'idea innovativa dello sharing. Quello aziendale è ancora agli esordi in Italia, ma stiamo registrando un interesse sempre maggiore da parte di clienti e prospect.

I veicoli elettrici hanno un reale futuro nel mondo delle auto aziendali?

Sì, ma solo se vengono inseriti in progetti ad ampio respiro. Noi, per esempio, grazie ad accordi ad hoc con le case costruttrici e alla possibilità di trasformare e allestire i veicoli commerciali elettrici sulla base delle specifiche esigenze dei clienti, siamo stati in grado di dotare le flotte di aziende nazionali e internazionali di van e furgoni, utilizzati per lo più per le consegne green nelle aree urbane. AlphaElectric, insomma, non è una foglia di fico per chi vuole appuntarsi sul bavero una spilletta ecologica a scopo di marketing, ma uno strumento concreto per le aziende che intendono affrontare seriamente il tema della mobilità sostenibile e ridurre in modo sensibile la propria impronta ambientale.



REAL GREEN Alphabet può contare su accordi ad hoc con le case produttrici e sulla possibilità di personalizzare i veicoli commerciali elettrici



AUDI VALORE E INNOVAZIONE

Alberto Cestaro
RESPONSABILE FLOTTE

Molti marchi un tempo considerati di serie B oggi offrono alle flotte macchine di prim'ordine. Le nuove concorrenti, però, non turbano i sonni del responsabile flotte Audi

Alberto Cestaro, che dice sicuro: «La differenza tra i marchi generalisti e quelli premium si gioca sulla disponibilità esclusiva di innovazioni ad alta tecnologia, sulla qualità costruttiva e dei componenti e sul servizio realizzato attorno al cliente. Tutti elementi che richiedono un percorso strategico di lunghissimo periodo».

Qual è, allora, la vostra parola chiave per riuscire a primeggiare nel settore del NLT nel 2016?

In realtà sono due: valore e innovazione. La prima è fondamentale perché nel settore è decisivo offrire ai provider gli alti valori residui che si ottengono dallo sviluppo di prodotti a elevata qualità costruttiva e di propulsori sempre più efficienti. Poi l'innovazione, che crea valore aggiunto e ci distingue in

modo netto dai concorrenti, sia vecchi sia nuovi.

Tra le tipologie di modelli green, quali suscitano maggiore interesse tra i clienti Audi?

Lo sviluppo di modelli ad alimentazione alternativa rappresenta un asset strategico del brand Audi. Recentemente abbiamo introdotto interessanti novità nella gamma A3, e nei prossimi mesi aggiungeremo alle proposte esistenti la nuova A4 g-tron a metano e la Q7 e-tron ibrida con sistema diesel-elettrico. Da parte dei fleet manager, però, registriamo un interesse piuttosto tiepido: la svolta verde nei parchi auto richiederà ancora tempo e sarà condizionata dalla presenza o meno di infrastrutture all'altezza dei tempi.

Lusso e noleggio sono due concetti che fanno a pugni o le due cose possono convivere?

Le due anime possono convivere, ma dipende molto dall'utente finale e dalle sue esigenze. Se si cerca solo

l'offerta meno costosa, ovviamente, si lascia da parte a priori il concetto di lusso. Se, invece, si ritiene che il noleggio sia un'opportuna formula di acquisto, allora anche la personalizzazione e la ricerca del prodotto di lusso divengono elementi sostanziali nella scelta. Non è comunque un binomio scontato e deve esserci un perfetto allineamento tra fornitore e cliente.



PROPOSTE ELETRIZZANTI Dopo le novità nella gamma A3, nei prossimi mesi arriverà la Q7 e-tron ibrida, con sistema diesel elettrico

GRAZIE ALLA CRESCITA DI MOTORIZZAZIONI IBRIDE ED ELETTRICHE, IL SETTORE DEL NLT CONTRIBUISCE A RIDURRE LE EMISSIONI NONOSTANTE L'80% DEI VEICOLI AZIENDALI SIA ALIMENTATO A DIESEL



Peso: 39-35%,40-72%,41-35%,42-69%