

BENVENUTI NELL'ERA DEL CANONE

**OGGI IL CONCETTO DI PROPRIETÀ
SEMBRA ORMAI SUPERATO:
OLTRE CHE ALLE AZIENDE
IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE
PIACE ANCHE AI PRIVATI, SEMPRE
PIÙ ATTRATTI DA FORMULE
CONVENIENTI E SU MISURA.
E COSÌ IL SETTORE PRENDE IL VOLO**

testo di A.P.Artemi

Il settore del noleggio aveva chiuso il 2017 col botto: un giro d'affari superiore a 7 miliardi di euro, di cui 4,9 provenienti dal lungo termine, 1,2 dal breve e altrettanti dalla rivendita dei veicoli. Ma i dati dei primi otto mesi di quest'anno confermano una scoppiettante Piedigrotta: le immatricolazioni sono aumentate del 7,5% con la quota di mercato salita fino a 25 punti rispet-



to al precedente 23,2%. «Sono numeri che diventano ancora più interessanti se si considera che nel primo semestre il mercato dell'auto ha fatto registrare una frenata che, al giro di boa, lo ha portato a chiudere con un segno negativo, sia pur leggero, il business delle nuove immatricolazioni», commenta Pietro Teofilatto, direttore della sezione Noleggio a lungo termine dell'Aniasa. Una recente rilevazione del Centro studi auto aziendali pone però un problema non da poco: il 90% delle auto che compongono le flotte italiane sono diesel, ovvero equipaggiate con motori che sono stati travolti da uno tsunami di scandali. Comunque la si pensi resta un fatto: il gasolio per l'occhio sociale oggi è una sorta di moderno untore e nessuno vorrebbe legare la propria immagine a una tecnologia finita agli onori della più nera delle cronache. In teoria una manna per chi punta da tempo sulle ibride e sulle elettriche, in pratica una nuova sfida: incrementare il 5% delle auto a benzina, pensare in salsa verde o giocarsela, per esempio, sulle benzina-gpl? «Aspetterei a intonare il de profundis per il gasolio, soprattutto in Italia», esordisce Dario Mennella, Corporate Direct & Special Sales Manager di Bmw Italia. «È vero che le aziende ne stanno valutando costi e benefici, ma sono in attesa di regole omogenee su tutto il territorio nazionale prima di puntare decisamente su altri tipi di alimentazione». Più ottimista nei confronti del futuro di ibride ed elettriche è Andrea Castronovo, presidente e a.d. di Alphabet Italia, che argomenta: «Avere una flotta eco-friendly è un'esigenza pressante per un numero sempre maggiore di aziende, soprattutto per quelle che vogliono darsi un'immagine moderna e farsi ambasciatrici di valori positivi». La buona notizia per i fleet manager consiste nel fatto che l'hardware, ossia le auto, adesso c'è in abbondanza con quasi tutti i costruttori impegnati nella progettazione di ibride plug-in ed elettriche; quella cattiva è lo stato delle infrastrutture destinate a supportarle partendo, banalmente, dalle centraline di ricarica. «Manca anche una legislazione specifica che agevoli in modo sostanziale chi punta sul verde», aggiunge Castronovo, «e se tutto resterà come è adesso il mercato delle elettriche è destinato a restare una nicchia anche se qualcosa sta cambiando. Noi, per esempio, proponiamo ai clienti AlphaElectric e, partendo da un'analisi del potenziale di elettrificazione, individuiamo in base alle esigenze di business quali veicoli elettrici possono essere introdotti nella flotta, quali soluzioni di ricarica possono essere adottate e quali servizi di e-mobility possono supportare al meglio i driver e i fleet manager in un cammino di eco-sostenibilità». Ma a porre una pietra tombale sulla rivalità tra gasolio e watt ecco Marco Dainese, Head of Corporate Sales EmeaRegion di Maserati: «I costi di gestione del



diesel restano, per ora, imbattuti e a dimostrarlo c'è la presenza nelle flotte a quota 80%». Mentre Teofilatto sottolinea che uno studio condotto da Aniasa e dal Centro studi Fleet&Mobility dimostra come le vetture in locazione oggi possano contare su emissioni ridotte rispetto a quelle del parco circolante nazionale, che è tra i più vecchi d'Europa. «Per le auto a benzina siamo a meno della metà», afferma, «per quelle a gasolio a due terzi in meno di monossido di carbonio. Aggiungete poi il 50% in meno di ossido di azoto e un secco -70% di idrocarburi incombusti...». Se il gasolio resiste comunque eroicamente, il fronte in- → tero della mobilità è letteralmente squassato da prepotenti innovazioni. Per prima cosa dai sistemi di sicurezza Adas, che adeguano la velocità di marcia ai cartelli stradali, in autostrada frenano e accelerano seguendo il ritmo dei veicoli che li precedono, e che se un ostacolo si presenta all'improvviso davanti alla macchina, frenano da soli. «Sicuramente la tecnologia aiuta e permette anche di risparmiare. Per esempio i sistemi Adas, disponibili su Ghibli, Quattroporte e Levante, aumentano notevolmente la sicurezza. Ma anche il comfort. È vero, si deve tenere una mano sul volante, ma la guida è più fluida, più rilassata e l'elettronica è un vero e proprio angelo custode», dice Dainese. «Queste funzioni inoltre consentono di ottimizzare i tempi di viaggio e consumare meno: il navigatore intelligente avverte se ci sono code e segnala percorsi alternativi, e se si impostano i 130 km/h all'ora in autostrada con il cruise control adattivo, le nostre vetture, abbassano i consumi in maniera ottimale». Poi dal car sharing, di qualunque tipo e classe di automobili. «L'immagine dell'auto condivisa è ormai completamente sdoganata», dice Teofilatto, «e il car sharing ha fatto da acceleratore per un maggior interesse verso i veicoli a noleggio, sul cui utilizzo si sono focalizzate le nuove attenzioni di mobilità. Nell'arco di pochi anni le tessere sono arrivate a più di 1,3 milioni e i noleggi sono in costante crescita e hanno superato i 7 milioni annui. Un fenomeno che sta innovando radicalmente il modo di approcciarsi al trasporto individuale all'interno delle grandi città, imbattibile per spostamenti di breve durata». Insomma: la proprietà non sarà un furto, come teorizzava nell'800 il filosofo ed economista Pierre-Joseph Proudhon, ma sicuramente nel mondo delle quattro ruote continua a perdere colpi a tut-

to vantaggio dei consumatori a motore. Un esempio? Il servizio AlphaCity di Alphabet che, come spiega Castronovo, «Consente anche a chi non ha diritto a un'auto aziendale di utilizzare vetture premium per viaggi di lavoro o nel tempo libero». Insomma: dire agli amici «ecco la mia macchina» sottolineando con orgoglio quel "mia" non va più di moda e, soprattutto, non conviene più. Ed ecco che sul mondo del noleggio si sta affacciando il popolo dei codici fiscali. «Se a fine 2017 si stimavano circa 25 mila contratti a lungo termine per privati, oggi siamo sopra quota 35 mila», afferma Teofilatto, «con la concreta possibilità di arrivare a 50 mila alla fine dell'anno». Nuovi clienti che stimolano alla realizzazione di offerte altrettanto nuove, tagliate su misura come i migliori abiti sartoriali. «Noi puntiamo su un sistema all inclusive», precisa Fabrizio Quinti, Fleet, Rental & Remarketing Manager di Ford Italia, «un noleggio a lungo termine studiato per chi desidera un pacchetto di servizi completo, modulabile e una gestione del veicolo a 360 gradi. Il piano trova la sua massima espressione abbinato alla nostra gamma Vignale, sintesi dell'eleganza e della cura dei dettagli Ford. Ci è sembrata la strategia più efficace per unire la semplicità e la certezza di un canone mensile onnicomprensivo all'opportunità di guidare un prodotto esclusivo». Sulla stessa linea, tra gli altri, Jaguar-Land Rover Italia, con Francesco Roversi che chiosa: «La nostra rete presta una particolare attenzione alle partite Iva e al popolo dei codici fiscali, e offre un ventaglio di proposte capace di soddisfare ogni esigenza del cliente». Il prezzo di listino di un'auto, insomma, ormai fa sempre meno testo. Siamo entrati prepotentemente nell'era del canone, signore e signori, e chi resta indietro la pagherà cara. Sul bilancio familiare... 

(ha collaborato Nicole Berti di Carimate)

