

Continua a crescere il numero di automobilisti che preferisce noleggiare la vettura invece di acquistarla. La tendenza si consolida grazie a formule sempre più flessibili come la card che contiene chilometri da utilizzare a libera scelta

Anche l'auto ha la sua ricarica

IL CAMBIAMENTO

Una volta ricaricavamo il credito del telefono acquistando minuti, domani potremo ricaricare l'automobile acquistando chilometri. E tutto con una carta. Anzi, a dire il vero lo possiamo già fare con Ricaricar, la formula che permette di prendere a noleggio una vettura a piacere per 300, 500 o 800 km al mese e di integrare le percorrenze fissate acquistando una carta con altri chilometri: per andare a fare la settimana bianca, un week end fuori città o le vacanze estive.

L'ha pensata ALD Automotive, una delle maggiori società di noleggio a lungo termine, una formula prima riservata ai grandi parchi aziendali e che ultimamente si sta evolvendo in modo inaspettato per raggiungere quello che l'amministratore delegato Andrea Badolati definisce «il target di consumatori individuali», ovvero professionisti e privati. Ma se i primi erano da tempo obiettivo delle società di NLT, i secondi sono arrivati inaspettatamente come quei grossi pesci che neppure il più ottimista e paziente dei pescatori immagina di prendere all'amo.

L'Italia è il paese pilota per Ricaricar e i risultati sono stupefacenti: «Il 90% della clientela è privato: seconda o terza macchina, neopatentati e altri ancora - ribadisce Badolati - così abbiamo creato un nuovo capitolo della mobilità "pay per use" rendendola più semplice e accessibile a un target ancora più ampio». Anche i numeri forniti dall'Aniasa - l'associazione che rappresenta pres-

so Confindustria le società di noleggio e di servizi per la mobilità - confermano questa tendenza: nel 2015 sono stati 10mila i nuovi clienti privati del NLT, il triplo dell'anno precedente, nonostante il fisco impedisca loro di scaricare le spese come alle partite Iva. Servizi inclusi, sicurezza nei costi e nessuna immobilizzazione per l'acquisto dell'auto sono l'amo migliore, ma si guarda oltre.

Per dirla con le parole del direttore di Arval Italia, Grégoire Chové, «sarà sempre più strategico esaudire richieste di noleggio da 10 minuti a 10 anni» e Leaseplan con FlexiPlan consente già di prendere in affitto l'auto anche solo per un mese e restituirla in qualsiasi momento. Un bel progresso da quando il cliente si impegnava per almeno 3 anni, ma anche una grande sfida organizzativa che implica un totale ripensamento dei canali di distribuzione e comunicazione, di nuovi meccanismi per entrare nella testa e nelle abitudini delle persone. Ecco perché l'assimilazione auto-telefono è un dato di marketing, funzionale e di fruizione allo stesso tempo: l'auto diventa

un oggetto nell'"Internet delle cose" come il telefono, ma soprattutto entrambi funzionano allo stesso modo. Che cosa è quell'oggetto che potrai ricaricare alla spina, prendere con un abbonamento o "acquistare" per il tempo che ti serve? Risposta esatta: l'automobile, anzi qual-

cosa di ben più ampio. «Le società di noleggio a lungo termine si può dire che stiano scaldando i motori sulla mobilità - afferma Alessandro Palumbo, partner di Fleet&Mobility - e con alcuni

prodotti innovativi stanno scardinando il vecchio concetto che si basava sull'offerta rigida di modello, durata e km predefiniti. Questa è innovazione, ma non mobilità. A mio avviso ciascun noleggiatore dovrebbe farsi una domanda: il mio settore è quello della gestione dell'auto e dei servizi collegati, oppure è quello della mobilità delle persone? Se la risposta fosse la seconda, allora sarà entusiasmante assistere alle future evoluzioni di questo settore».

SEMPLIFICARE LA VITA

È uno scenario dove l'automobile è solo un pezzo di una mobilità fatta di NLT, rent-a-car, car sharing, ma anche treno, aereo e qualsiasi altro mezzo o servizio, che però dovrà essere resa accessibile attraverso una sola porta, che può avere la forma di una carta o una app. In corsa per piazzare la propria sui nostri smartphone o nei nostri portafogli ci sono tre concorrenti: le case automobilistiche, le aziende di noleggio e le tech company come Google o Uber. Chi offrirà il pacchetto più comprensivo e semplice da raggiungere e usare avrà vinto questa battaglia. Oggi possiamo acquistare traffico telefonico nelle edicole, nei tabaccai e persino nei supermercati. Ci arriveremo anche con la mobilità? «Sicuramente - afferma deciso Badolati - ci stiamo già lavorando».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE
RISERVATA



Peso: 64%

IN FUTURO VERRANNO USATI DIVERSI MEZZI DI TRASPORTO E COME PER IL TRAFFICO TELEFONICO ACQUISTEREMO KM

Lo scorso anno sono triplicati i clienti privati che si sono rivolti al noleggio a lungo termine

APRIPISTA
Sotto le compatte e agili citycar Smart di car2go e la Fiat 500 di Enjoy



FUNZIONALE
Sopra, ecco i nuovi modi di utilizzare le autovetture: si prende il possesso solo quando serve si prenota e si individua facilmente con le app dagli smartphone magari si ricarica perché elettrica, una opzione ecologica ancora poco diffusa con le auto di proprietà



Peso: 64%

Si rafforza lo sharing la mobilità condivisa

LA CERTEZZA

L'automobile passa solo il 5-10% della sua vita in funzione, il resto sta ferma. Nel migliore dei casi in garage, nella maggior parte ai lati della strada, auspicabilmente non in seconda fila. Un commercialista direbbe che è un'immobilizzazione prevalentemente immobile, un fisico potrebbe dire "eppur si muove", un gestore di una società di autonoleggio, abituato a vedere i propri mezzi utilizzati per il 70%, direbbe che è uno spreco di tempo e di spazio. Bastano queste considerazioni per mostrare quali sono le potenzialità del car sharing che, arrivato in Italia alla metà del decennio scorso, è letteralmente esploso in questi ultimi tre anni con l'avvento del cosiddetto "free flow", ovvero la possibilità di prenotare l'auto condivisa attraverso lo smartphone e di prelevarla e parcheggiarla dove ci serve e non nei parcheggi dedicati più vicini. Ha iniziato car2go di Smart, ha seguito a ruota Enjoy di Eni, leader

di mercato e che da qualche mese ha attivato anche lo scooter sharing a Milano con 150 Piaggio Mp3 a 3 ruote.

E della partita è anche Aci Global che, con il suo Giraci, è presente a Verona, Firenze e Bari dove, grazie ad un accordo con Nissan, ha in flotta 30 Leaf elettriche, ma ci sono anche altri operatori ad emissioni zero come e-vai e Share'ngo. Altre città come Bergamo, Palermo, Catania si stanno muovendo e hanno già pubblicato bandi per l'istituzione della macchina condivisa. È un mondo che vale mezzo milione di utenti che nel 2015 hanno utilizzato poco più di 3.300 mezzi per 5,5 milioni di volte, ma che si va sempre più organizzando: da tempo esiste ICS (Iniziativa Car Sharing) che riunisce gli enti locali coinvolti, e dall'ottobre 2015 il car sharing fa parte dell'**Aniasa**, l'associazione che in Confindustria rappresenta le società di autonoleggio e dei servizi legati alla mobilità.

I GRANDI CENTRI ABITATI

È un mondo che trova evidentemente campo fertile nei grandi centri, dove parcheggi e accessi sono fortemente regolamentati (e pesantemente tariffati), in particolare a Milano dove il comune vuole riaprire i bandi e già c'è stata la manifestazione di interesse da parte di BMW con il suo DriveNow, presente dal 2011 in altri paesi europei e negli Usa.

Ma anche nella Capitale, Roma Car Sharing sta aumentando flotta e stalli ed a Firenze e Prato hanno deciso di rendere il car sharing intercittadino. E il futuro? Più scelta tra le auto, integrazione con le altre forme di mobilità e nuovi sistemi di tariffazione, flat o ricaricabile. Intanto c'è chi con il car sharing ci sta persino facendo la campagna elettorale.

N.Des.

GLI OPERATORI PIÙ GRANDI COME CAR2GO ED ENJOY VENGONO AFFIANCATI DA NUOVE REALTÀ ARRIVA L'ELETTRICO



IMMEDIATA
A sinistra lo smartphone fornirà sempre più le informazioni necessarie se si vuole noleggiare una vettura sia con la formula del car sharing sia con quella del noleggio classico



Peso: 21%

Continua a crescere il numero di automobilisti che preferisce noleggiare la vettura invece di acquistarla. La tendenza si consolida grazie a formule sempre più flessibili come la card che contiene chilometri da utilizzare a libera scelta

Anche l'auto ha la sua ricarica

IL CAMBIAMENTO

Una volta ricaricavamo il credito del telefono acquistando minuti, domani potremo ricaricare l'automobile acquistando chilometri. E tutto con una carta. Anzi, a dire il vero lo possiamo già fare con Ricaricar, la formula che permette di prendere a noleggio una vettura a piacere per 300, 500 o 800 km al mese e di integrare le percorrenze fissate acquistando una carta con altri chilometri: per andare a fare la settimana bianca, un week end fuori città o le vacanze estive.

L'ha pensata ALD Automotive, una delle maggiori società di noleggio a lungo termine, una formula prima riservata ai grandi parchi aziendali e che ultimamente si sta evolvendo in modo inaspettato per raggiungere quello che l'amministratore delegato Andrea Badolati definisce «il target di consumatori individuali», ovvero professionisti e privati. Ma se i primi erano da tempo obiettivo delle società di NLT, i secondi sono arrivati inaspettatamente come quei grossi pesci che neppure il più ottimista e paziente dei pescatori immagina di prendere all'amo.

L'Italia è il paese pilota per Ricaricar e i risultati sono stupefacenti: «Il 90% della clientela è privato: seconda o terza macchina, neopatentati e altri ancora - ribadisce Badolati - così abbiamo creato un nuovo capitolo della mobilità "pay per use" rendendola più semplice e accessibile a un target ancora più ampio». Anche

i numeri forniti dall'Aniasa - l'as-

sociazione che rappresenta presso Confindustria le società di noleggio e di servizi per la mobilità - confermano questa tendenza: nel 2015 sono stati 10 mila i nuovi clienti privati del NLT, il triplo dell'anno precedente, nonostante il fisco impedisca loro di scaricare le spese come alle partite Iva. Servizi inclusi, sicurezza nei costi e nessuna immobilizzazione per l'acquisto dell'auto sono l'amo migliore, ma si guarda oltre. Per dirla con le parole del direttore di Arval Italia, Grégoire Chové, «sarà sempre più strategico esaudire richieste di noleggio da 10 minuti a 10 anni» e Leaseplan con FlexiPlan consente già di prendere in affitto l'auto anche solo per un mese e restituirla

in qualsiasi momento. Un bel progresso da quando il cliente si impegnava per almeno 3 anni, ma anche una grande sfida organizzativa che implica un totale ripensamento dei canali di distribuzione e comunicazione, di nuovi meccanismi per entrare nella testa e nelle abitudini delle persone. Ecco perché l'assimilazione auto-telefono è un dato di marketing, funzionale e di fruizione allo stesso tempo: l'auto diventa

un oggetto nell'"Internet delle cose" come il telefono, ma soprattutto entrambi funzionano allo stesso modo. Che cosa è quell'oggetto che potrai ricaricare alla spina, prendere con un abbonamento o "acquistare" per il tempo che ti serve? Risposta esatta: l'automobile, anzi qual-

cosa di ben più ampio. «Le società di noleggio a lungo termine si può dire che stiano scaldando i motori sulla mobilità - afferma Alessandro Palumbo, partner di Fleet&Mobility - e con alcuni prodotti innovativi stanno scardinando il vecchio concetto che si basava sull'offerta rigida di modello, durata e km predefiniti. Questa è innovazione, ma non mobilità. A mio avviso ciascun noleggiatore dovrebbe farsi una domanda: il mio settore è quello della gestione dell'auto e dei servizi collegati, oppure è quello della mobilità delle persone? Se la risposta fosse la seconda, allora sarà entusiasmante assistere alle future evoluzioni di questo settore».

SEMPLIFICARE LA VITA

È uno scenario dove l'automobile è solo un pezzo di una mobilità fatta di NLT, rent-a-car, car sharing, ma anche treno, aereo e qualsiasi altro mezzo o servizio, che però dovrà essere resa accessibile attraverso una sola porta, che può avere la forma di una carta o una app. In corsa per piazzare la propria sui nostri smartphone o nei nostri portafogli ci sono tre concorrenti: le case automobilistiche, le aziende di noleggio e le tech company come Google o Uber. Chi offrirà il pacchetto più comprensivo e semplice da raggiungere e usare avrà vinto questa battaglia. Oggi possiamo acquistare traffico telefonico nelle edicole, nei tabaccai e persino nei supermercati. Ci arriveremo anche con la mobilità? «Sicuramente - afferma deciso Badolati - ci stiamo già lavorando».

Nicola
Desiderio

Lo scorso anno sono triplicati i clienti privati che si sono rivolti al noleggio a lungo termine

IN FUTURO VERRANNO
USATI DIVERSI MEZZI
DI TRASPORTO E
COME PER IL TRAFFICO
TELEFONICO
ACQUISTEREMO KM



Peso: 65%



FUNZIONALE
Sopra, ecco i nuovi modi di utilizzare le autovetture: si prende il possesso solo quando serve si prenota e si individua facilmente con le app dagli smartphone magari si ricarica perché elettrica, una opzione ecologica ancora poco diffusa con le auto di proprietà

APRIPISTA
Sotto le compatte e agili citycar Smart di car2go e la Fiat 500 di Enjoy



Peso: 65%

Si rafforza lo sharing la mobilità condivisa

LA CERTEZZA

L'automobile passa solo il 5-10% della sua vita in funzione, il resto sta ferma. Nel migliore dei casi in garage, nella maggior parte ai lati della strada, auspicabilmente non in seconda fila. Un commercialista direbbe che è un'immobilizzazione prevalentemente immobile, un fisico potrebbe dire "eppur si muove", un gestore di una società di autonoleggio, abituato a vedere i propri mezzi utilizzati per il 70%, direbbe che è uno spreco di tempo e di spazio. Bastano queste considerazioni per mostrare quali sono le potenzialità del car sharing che, arrivato in Italia alla metà del decennio scorso, è letteralmente esploso in questi ultimi tre anni con l'avvento del cosiddetto "free flow", ovvero la possibilità di prenotare l'auto condivisa attraverso lo smartphone e di prelevarla e parcheggiarla dove ci serve e non nei parcheggi dedicati più vicini. Ha iniziato car2go di Smart, ha seguito a ruota Enjoy di Eni, leader di mercato e che da qualche mese ha attivato anche lo scooter sha-

ring a Milano con 150 Piaggio Mp3 a 3 ruote.

E della partita è anche Aci Global che, con il suo Giraci, è presente a Verona, Firenze e Bari dove, grazie ad un accordo con Nissan, ha in flotta 30 Leaf elettriche, ma ci sono anche altri operatori ad emissioni zero come e-vai e Share'ngo. Altre città come Bergamo, Palermo, Catania si stanno muovendo e hanno già pubblicato bandi per l'istituzione della macchina condivisa. È un mondo che vale mezzo milione di utenti che nel 2015 hanno utilizzato poco più di 3.300 mezzi per 5,5 milioni di volte, ma che si va sempre più organizzando: da tempo esiste ICS (Iniziativa Car Sharing) che riunisce gli enti locali coinvolti, e dall'ottobre 2015 il car sharing fa parte dell'Aniasa, l'associazione che in Confindustria rappresenta le società di autonoleggio e dei servizi legati alla mobilità.

I GRANDI CENTRI ABITATI

È un mondo che trova evidentemente campo fertile nei grandi centri, dove parcheggi e accessi sono fortemente regolamentati (e pesantemente tariffati), in particolare a Milano dove il comune vuole riaprire i bandi e già c'è stata la manifestazione di interesse da par-

te di BMW con il suo DriveNow, presente dal 2011 in altri paesi europei e negli Usa.

Ma anche nella Capitale, Roma Car Sharing sta aumentando flotta e stalli ed a Firenze e Prato hanno deciso di rendere il car sharing intercittadino. E il futuro? Più scelta tra le auto, integrazione con le altre forme di mobilità e nuovi sistemi di tariffazione, flat o ricaricabile. Intanto c'è chi con il car sharing ci sta persino facendo la campagna elettorale.

N.Des.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI OPERATORI PIÙ GRANDI COME CAR2GO ED ENJOY VENGONO AFFIANCATI DA NUOVE REALTÀ ARRIVA L'ELETTRICO



IMMEDIATA
A sinistra lo smartphone fornirà sempre più le informazioni necessarie se si vuole noleggiare una vettura sia con la formula del car sharing sia con quella del noleggio classico



Peso: 22%