

## La tendenza

Cresce il sistema alternativo all'acquisto diretto, ancora problematico per i privati. Il debutto di Sifà, Gruppo italiano tra molti stranieri

LUCA MAZZA  
MILANO

La formula è datata, ma non per questo motivo è automatico che sia in via di estinzione. Anzi, in tempi in cui tutto ciò che gravita attorno al pianeta auto sembra avere una particolare forza attrattiva sul mercato (basti vedere la crescita costante del numero di immatricolazioni di nuovi veicoli o il successo del car sharing a Milano), anche il noleggio a lungo termine non fa eccezione. Quest'alternativa all'acquisto, tradizionalmente utilizzata dalle aziende per le proprie flotte, sta vivendo una fase di ripresa dopo gli anni cupi della Grande Crisi.

Dal report semestrale sullo stato di salute del comparto condotto da Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria) emerge chiaramente il ritorno al benessere. Le immatricolazioni per il noleggio a lungo termine, nei primi sei mesi del 2015, sono state 116.546. Dunque un numero decisamente in salita se si considera che, nello stesso periodo dello scorso anno, ci si era fermati a quota 96.059. La crescita è data soprattutto dall'aumento delle attività di noleggio di auto aziendali, riferiscono gli autori dell'indagine. Molte grandi imprese, infatti, dopo mesi di rinvii dovuti al ciclo economico negativo, ai primi spifferi di ripresa hanno deciso di rinnovare il proprio parco auto. L'ingresso del lungo termine nel bacino dei privati, invece, è ancora un fenomeno molto limitato. I contratti di Nlt (noleggio a lungo termine) stipulati da persone fisiche prive di partita Iva tra gennaio e giugno si limitano a 8mila in tutto. Poche briciole dell'intera torta, nulla di più. Tuttavia gli esperti del settore sono convinti ci siano buoni margini di sviluppo nei prossimi anni. E la stessa Aniasa promette di monitorare attentamente l'andamento sui privati in un arco temporale più

## LA "MITICA" CITROËN TRENT'ANNI DOPO



### La Mehari elettrica Un ritorno al futuro

Quasi 30 anni dopo la fine della produzione della versione originale, una nuova Citroën Mèhari è pronta a tornare sulle spiagge di tutta Europa, ma con il nome preceduto da una E. La Citroën E-Mèhari, infatti, sarà 100% elettrica, sviluppata dal marchio francese con la collaborazione del Gruppo Bolloré. L'auto arriverà sul mercato la prossima primavera, ha un'autonomia di 200 km, che diventano 100 km nella guida extra-urbana. Per la ricarica completa sono necessarie tra le 8 e le 13 ore. La velocità massima è 110 km/h.

# Guidare a lungo termine Il noleggio non per tutti

## DA SAPERE

### Conviene a chi può "scaricare" I chilometri extra si pagano carissimi

**Che cos'è.** Il noleggio a lungo termine è una formula che risponde alle esigenze di mobilità di professionisti e piccole/medie imprese. Offre la possibilità di avere un'auto a disposizione, per lunghi periodi, senza doversi preoccupare di tutti gli oneri che l'utilizzo di questa comporta. L'utente ha la completa e continua disponibilità della vettura in esclusiva pagando un canone mensile fisso alla società che gliela fornisce. Il chilometraggio è prefissato, così come il tempo di utilizzo del veicolo. **I vantaggi.** Costi fissi e pianificabili nel tempo; tutte le spese e i servizi inclusi (bollo, assicurazione, manutenzione); alcuni costi sono deducibili fiscalmente; il cliente può decidere se a fine contratto cambiarla o meno. **Gli svantaggi.** Impossibilità di ammortizzare la spesa visto che non si è proprietari dell'auto; canoni mensili in genere molto alti; forti spese supplementari in caso di percorrenze più alte di quelle contrattualizzate.

ampio di un semestre. Rispondere alla domanda generica "il noleggio a lungo termine conviene o no?" resta comunque un'impresa. Dipende da tante, troppe variabili. A partire da un fattore chiave: il numero di chilometri che si percorrono. In linea di massima, però, optare per il noleggio dà la certezza di non avere preoccupazioni sulle tante vicissitudini legate alla

gestione del veicolo. Si pensi alla sostituzione delle gomme, al passaggio a quelle invernali, al soccorso e all'assistenza stradale. Altro vantaggio innegabile risiede nella possibilità di dedurre le spese sul piano fiscale (per chi può). Tutto il pacchetto di benefici, ovviamente, ha un prezzo: quello di un canone mensile che non può essere basso visto che include pure assicurazione, bol-

lo e qualunque spesa straordinaria per l'auto. A conti fatti, quindi, resta da pagare solo il carburante. C'è da dire, infine, che la proprietà resta in capo alla società di noleggio, a meno che non si decida di pagare una maxi-rata finale al termine dell'affitto della vettura.

La locazione parte da una durata minima di 24 mesi e può arrivare solitamente a un massimo di 5 anni. A breve questa formula potrebbe ricalibrarsi con proposte innovative e con la discesa in campo di nuovi operatori. Perché se finora in questa specifica area dell'automotive hanno operato principalmente i gruppi stranieri, ultimamente pare interessare sempre di più anche a realtà nazionali medio-piccole. Lo dimostra il caso di Sifà, acronimo di Società italiana flotte aziendali, che ha sede a Reggio Emilia e capitale al 100% italiano, con una significativa quota del 35% detenuta da Bper (Banca popolare dell'Emilia Romagna).

Il business plan è ambizioso: 25mila vetture circolanti da qui a cinque anni. Lo slogan è: un prodotto di altissima qualità a un prezzo competitivo. Come tradurre le buone in-

tenzioni in pratica prova a spiegarlo l'amministratore delegato di Sifà, Paolo Ghinolfi: «Stiamo sottoscrivendo accordi con le reti ufficiali delle principali case costruttrici per ottenere sconti e trattamenti economici privilegiati, in modo da garantire ai nostri clienti la certezza assoluta che i veicoli siano trattati unicamente da personale qualificato e che a bordo vengano installati ricambi originali». Si punta a fornire una risposta immediata ai bisogni di chi noleggia: «Perché troppo spesso oggi si tende a trascurare la necessità del cliente una volta che è entrato in possesso dell'auto. E sul mercato quasi sempre non c'è traccia della "vita" di una macchina che viene dal Nlt». I 1.200 sportelli di Bper sparsi su tutto il territorio nazionale potranno fungere, almeno inizialmente, da punti vendita del Nlt. «I volumi si fanno con le aziende, ma puntiamo ad accrescere anche la percentuale di privati, perché il nostro vuole essere un servizio e non solo un business», chiarisce Ghinolfi. Sfida difficilissima da vincere, non c'è dubbio. Ma per Sifà si può fare.

## I nostri test/Audi

### Faccia nuova, vecchie certezze La A4 non sbaglia un colpo

Il 90% di componenti totalmente riprogettati rispetto al modello precedente spiega il claim "Innovazione in evoluzione", scelto per il lancio della nuova Audi A4. Componenti che si notano soprattutto nell'abitacolo, dove l'unica cosa identica al modello precedente è il simbolo dei quattro anelli. Lunga 4,726 metri (4,725 la versione Avant), la nuova A4 vanta 480 litri di capacità di bagagliaio, a conferma della forte attenzione dedicata allo spazio da parte del costruttore tedesco. Questa vettura - sostiene il direttore marketing Audi Italia, Massimo Faraò - continua ad essere la spina dorsale della marca e siamo estremamente orgogliosi della sua storia, iniziata grazie alla mitica A80, nel lontano 1972». Una storia importante, fatta anche di numeri che parlano da soli: 12 milioni di A4 vendute in totale, e più di 386 mila in Italia.

«Questo successo - spiega Faraò - lo si deve soprattutto a quattro pilastri fondamentali: Audi quattro (più di 6 milioni di veicoli e 160 modelli venduti a trazione integrale); Audi Ultra (utilizzo di materiali leggeri: la nuova A4, per esempio, pesa 110 kg in meno rispetto al modello precedente); Audi-tron, la tecnologia specifica che riduce le emissioni; 4) le tecnologie derivate dalle competizioni.

Tra le principali innovazioni della nuova A4, abbiamo apprezzato l'Audi Virtual



cockpit (optional), il cruscotto completamente digitale che visualizza le informazioni più importanti sul monitor da 12,3 pollici ad alta risoluzione; la nuova consolle centrale che ospita l'ottimo sistema di navigazione MMI Navigation plus; e l'S-tronic (cambio automatico) ulteriormente migliorato. Dal punto di vista del comportamento di guida, poi, la nuova A4 è offre davvero grandi sensazioni, grazie in particolare al telaio e allo sterzo che "filtrano" l'irregolarità del fondo stradale. I motori, tutti Euro6, spaziano (oltre ai benzina di minore interesse, eccetto che per il risparmiato 1.4 TFSI) dai 150 Cv del 2.0 TDI ai 272 Cv del 3.0 TDI solo con trazione Quattro, passando per l'ottimo 2.0 TDI 190 Cv che equipaggia la versione più adatta al mercato italiano. La vettura è già disponibile nelle concessionarie a partire da 33.800 euro. In attesa della grande novità, la prima A4 a metano (la Avant g-tron), che sarà commercializzata da fine 2016.

Ferdinando Sarno

## I nostri test/DS

### Crossback, lo stile DS4 viaggia un po' più in alto

Trasversalità ormai non è più sinonimo di rinuncia. Specie al volante, dove eleganza e stile possono coesistere anche su modelli a mezza via tra berlina e Suv. Ecco allora l'ultima arrivata di DS, il marchio di lusso del Gruppo PSA, cioè la variante Crossback della DS4. Una versione idealmente fuoristradistica, più alta di 3 cm. rispetto al modello da cui deriva, con passaruota protetti da profili rinforzati, barre sul tetto e grandi cerchi in lega da 18", ma chiaramente realizzata solo per l'asfalto, considerata la raffinatezza d'insieme con cui è costruita e il fatto che è disponibile solo a trazione anteriore. Abbiamo guidato la meno potente tra le versioni a gasolio, quella spinta dal 1.6 diesel da 120 CV, già sufficientemente potente anche se un po' penalizzata nel nostro caso da un cambio automatico con il tradizionale convertitore di coppia che non si distingue per agilità. Preciso e diretto lo sterzo mentre le sospensioni, abbastanza morbide nonostante la gommatura sportiva, non compromettono il comfort e contribuiscono a rendere la vettura

agile e ben piantata a terra tra le curve. Tutte positive anche le altre sensazioni al volante, ad iniziare dal parabrezza panoramico che si prolunga nel tetto regalando una buona luminosità. L'originalità della DS4 Crossback risulta alla fine la ragione principale per sceglierla, e la qualità costruttiva generale è a prova di critica. Le plastiche sono ben lavorate e i rivestimenti in pelle dei comodi sedili con funzione di massaggio della zona lombare regalano un ambiente molto accogliente. I nuovi fari a led e la mascherina del frontale aumentano il senso di raffinatezza sportiva, mentre resta il difetto dello spigolo ad angolo delle portiere posteriori (sprovviste di vetri abbassabili), prezzo da pagare al design.

Lunga 428 cm, larga 181 ed alta 150, la DS4 Crossback è in listino a partire da 27.500 euro e una dotazione di serie già particolarmente interessante dall'allestimento So Chic. Oltre al già citato 1.6 diesel, la gamma motori prevede due benzina (un 1.2 da 130 CV e un 1.6 da 165 CV) e il 2.0 a gasolio BlueHDi da 180 CV. Ab-

bastanza contenuti i consumi della versione che abbiamo testato: quelli dichiarati dalla Casa vanno da 5,1 a 5,9 l/100 km per i modelli a benzina e da 3,8 a 4,3 l/100 km per quelli diesel. (A.C.)



Foto: P. Sestini - A3

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### Se l'automobile prende il metrò

Una stazione della metropolitana sponsorizzata da un marchio automobilistico: la novità è singolare, ma concettualmente enorme. Succede a Milano, città guidata da un'amministrazione dichiaratamente ostile alle quattro ruote, tranne naturalmente quando può incassare i denari (parcheggi, multe, Area C, car sharing, e ora pure la pubblicità). Scegliendo di legare il proprio nome per i prossimi tre anni alla fermata Garibaldi FS della linea 5 per lanciare la sua Leaf elettrica, Nissan Italia ha dimostrato invece che il mondo dell'automobile è abbastanza maturo da evitare le battaglie di retroguardia. E soprattutto è capace di avere una visione globale del sistema, che non esclude nessuno ma vuole far coesistere e interagire tutti i sistemi di mobilità, specie se sostenibile. Ora attendiamo che la maturità diventi contagiosa.