

web

mercuryspa.it

comune

Brescia

settore

Autonoleggio

Mercury

La società bresciana è un punto di riferimento nel Nord Italia per i servizi di autonoleggio

Un parco circolante di 1.400 veicoli; un portafoglio clienti di 26 milioni di euro; la spiccata propensione alla ricerca di nicchie di mercato che spaziano dal noleggio di veicoli usati al noleggio ai neopatentati, al servizio a domicilio del veicolo sostitutivo di pari livello. È questa la realtà di Mercury, storica realtà del noleggio a lungo termine guidata dal presidente Ambra Folonari e dall'a.d. Italo Folonari. Mercury è un qualificato punto di riferimento del Nord Italia dove capillarizza il servizio dalle sedi di Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza e Trento. Da sempre Mercury punta sulla qualità del servizio, una strategia che viene costantemente implementata: «Negli ultimi cinque anni sono nate molte società e broker di renting - conferma l'a.d. Italo Folonari -. Il noleggio a lungo termine è diventato una moda, ma è doveroso ricordare che, rispetto al cliente, non vendiamo auto ma servizi. Troppi intermediari o erogatori troppo grandi vanno a discapito del cliente che nel

momento del bisogno non sa come raggiungere il decision maker. Invito a diffidare di chi si improvvisa noleggiatore o di chi propone marchi premium a poche centinaia di euro al mese, e se vengono scelti non si sorprendano quando scopriranno la ragione di tale risparmio».

La qualità del servizio vale la fidelizzazione del cliente: «Mercury è sul mercato da 25 anni e cresce in continuazione grazie al passaparola dei propri clienti veri e propri ambasciatori dell'eccellenza del servizio. Per noi il noleggio va da 1 giorno a 5 anni, con la possibilità di scegliere il veicolo ideale, dalla Dacia all'Aston Martin, alle auto elettriche sostitutive. La rotazione del nostro parco auto è veloce: l'84% dei nostri veicoli è sopra l'Euro 6 garantendo la massima sicurezza e il minor impatto ambientale».

A proposito di ambiente, Folonari è rappresentante di Aniasa in Leaseurope: come si deve interpretare la demonizzazione del diesel? «Pare più un attacco all'industria europea dell'auto che una vera crociata ambientale - spiega



Italo Folonari, amministratore delegato di Mercury

Folonari -. Il Politecnico di Milano dice che l'auto a minor impatto ambientale è quella a metano, mentre l'ibrido deve superare notevoli criticità - ha un motore a combustione e il peso delle batterie - mentre per l'elettrico si deve ragionare su come verrà prodotta e distribuita l'energia - oggi le

**Italo Folonari:
«L'84% dei nostri
veicoli garantisce
massima sicurezza
e minor impatto
ambientale»**

infrastrutture di ricarica sono insufficienti - e sullo smaltimento delle batterie. Il legislatore dovrebbe concentrare la leva fiscale solo sulle emissioni, e non sui cavalli fiscali, per agevolare il rinnovamento del parco circolante incentivando strumenti come il noleggio, che in Germania e Francia beneficiano di trattamenti fiscali migliori. Secondo uno studio condotto da Aniasa con il Centro studi Fleet&Mobility, le auto a noleggio emettono meno della metà (se a benzina) e due terzi in meno (se diesel) di monossido di carbonio, mentre le emissioni di ossido di azoto sono dimezzate rispetto alla media del parco circolante. Inoltre, il particolato emesso dai diesel a noleggio è inferiore dell'85% rispetto al parco circolante e gli idrocarburi incombusti sono inferiori del 70%». ●