

opinioni

LE MILLE VITE DI TELEPASS

Ormai non serve più solo a pagare l'autostrada: "Vogliamo far muovere i clienti"
Ha debuttato con le "Notti magiche" del 1990 e ha risvegliato la concorrenza

Telepass al ritmo di "Notti magiche" dal sei giugno racconta attraverso uno spot la

DI MARIO ALBERTO CUCCHI

sua "Estate italiana". Un giovane Roberto Mancini al volante percorre un viaggio dai suoi esordi fino ai giorni nostri in cui lo si ritrova come Commissario Tecnico della Nazionale. La scelta della colonna sonora dei Mondiali di Italia '90 cantata dalla coppia Nanni-Bennato e del protagonista dello spot non sono affatto casuali. Proprio nel 1990 ha infatti debuttato l'apparato telepass e per la prima volta gli italiani hanno potuto pagare il pedaggio senza fermarsi al casello. Oggi, più che maggioremente, telepass non è più solo telepedaggio ma offre una moltitudine di servizi dedicati alla mobilità integrata. Una trasformazione avvenuta negli ultimi 5 anni. E allora nello spot

all'interno di un racconto spazio-temporale che si snoda dal 1990 Mancini finisce la benzina e arriva con la sua auto, spinta dal centrocampista Matteo Pessina e dall'attaccante Matteo Cancellieri, a un distributore. Li grazie a telepass si possono pagare carburanti e ricariche elettriche utilizzando l'app del telefonino. I tre giungono poi in città dove sempre con il cellulare è possibile pagare il parcheggio sulle strisce blu. Quindi si passa alla cosiddetta micromobilità e il C.T. e i suoi allievi salgono su tre monopattini elettrici noleggiati con Telepass. Il passaggio successivo è poi sulle bici del bikesharing su cui pedalano allegramente. Infine lo spot si chiude con Mancini in sella a uno scooter elettrico con "i suoi" che gli corrono dietro allenandosi prima di scendere in campo.

La sfida è continuare a inno-

varsi e oggi grazie a un sapiente utilizzo della tecnologia le possibilità di "crossselling" ovvero di vendite abbinate e integrazioni dei servizi sono quasi infinite. E allora restando in tema automotive grazie a Telepass si può anche assicurare l'auto e pagare il bollo. Comprare cibo all'autogrill. Ma anche prenotare un treno o un pullman e persino un traghetti. Un po' fuori tema il fatto che si possa persino acquistare lo skipass per andare a sciare ma d'altra parte in montagna ci si va in auto. Questo lascia intuire che non ci sono limiti agli utilizzi se non quelli dettati dalla creatività. D'altra parte i risultati di questa evoluzione per telepass sono stati davvero importanti.

Ad oggi ci sono 7,5 milioni di utenti dei quali circa il 40% utilizza anche i servizi aggiuntivi al telepedaggio. "Tutto quello che occorre per spostarsi a

portata di App: questo è oggi Telepass, trasformatosi in pochi anni dal mezzo di pagamento, a cui ricorrevano gli italiani per evitare le code ai caselli autostradali, in un ecosistema per la mobilità integrata - spiega Aldo Agostinelli, Chief Consumer Sales and Marketing Officer - I nuovi servizi Voli e Venezia Pass rappresentano un ulteriore passo importante nel nostro sviluppo: Telepass completa il proprio ecosistema di servizi di mobilità, su cui l'azienda sta investendo non solo per integrare nuove funzionalità e assicurare un'esperienza sempre più completa, ma anche per migliorare l'offerta già presente. Il nostro obiettivo è che i nostri clienti possano muoversi facilmente su più mezzi, non solo in auto, sperimentando un'esperienza di mobilità e di pagamento unica, integrata e sostenibile, non solo in autostrada ma anche in città, per far sì che possano sfruttare il proprio tempo libero nel modo migliore, sempre".

Insomma un terreno di conquista in cui il dogma pare sia quello di facilitare le transazioni ed eliminare o almeno limitare molto l'uso del contante. Anche se a fine mese i soldi in banca ci devono sempre essere. Le alternative ai nuovi servizi offerti da Telepass sono molteplici. Dalle società di sharing per monopattini e biciclette. Al semplice bancomat per pagare benzina e autostrada. Ai siti on line e alle app per traghetti, treni e autobus. Ma si può avere un'unica app per tutto. Un solo referente rende tutto più semplice. Esiste un'alternativa al telepedaggio di Telepass? Sì e si chiama Unipol Move. Il funzionamento è analogo. Una realtà che ha visto la sua nascita nel 2022 e che è in crescita. D'altra parte il mercato lo sa: la concorrenza fa sempre bene.

Il successo del Mimo: 60 mila spettatori



Si è chiusa con un grande successo di pubblico la terza edizione del Mimo, il Milano Monza Motorshow, ideato da Andrea Levy, che in tre giorni ha richiamato all'Autodromo di Monza oltre sessantamila spettatori per vedere da vicino (e anche provare) le auto del futuro. L'appuntamento 2024 è per fine giugno.

QUANTO È BELLO ANDARE IN BICI

Lo studio di Banca Ifis sull'ecosistema della bicicletta: un settore fatto di innovazione e tecnologia che porta benessere

Karl Drais. Questo il nome di un impiegato statale del Granducato di Baden, in Germania, a cui si deve l'invenzione della bicicletta chiamata all'epoca Draisine in suo onore. Era il 1817 e pare che Drais cercò e trovò un'alternativa all'uso del cavallo. In realtà esisteva già una sorta di velocipede composto da due ruote e un pezzo di legno, ma Drais lo innovò applicandogli lo sterzo senza il quale il mezzo poteva andare solo dritto. Mancavano ancora i pedali che arrivarono molto più tardi, nel 1861 grazie al francese Ernest Michaux che li applicò fissandoli al perno anteriore della ruota. Solo nel 1888 con Dunlop arrivò il primo pneumatico a camera d'aria. Attraverso i secoli si arriva sino ai giorni nostri.

La bicicletta resta un evergreen. Non è mai passata di moda, anzi. Primo mezzo di mobilità individuale, sinonimo di libertà, utilizzabile per divertimento ma anche per spostarsi su lunghe distanze. In modo sempre più facile. Oggi grazie all'elettrificazione, alle batterie, alla pedalata

assistita ci si sente tutti un po' come campioni al Giro d'Italia in grado di percorrere centinaia di chilometri superando dislivelli sino ieri riservati ai soli professionisti delle due ruote. "La bicicletta rappresenta la sintesi perfetta di innovazione, tecnologia, benessere delle persone e prosperità delle imprese e dei territori. - Spiega Ernesto Furstenberg Fassio, Presidente di Banca Ifis - Siamo perfettamente consapevoli dell'importanza di un settore, quale quello della produzione di biciclette, che genera sempre più impatti positivi sulle persone sull'ambiente e le comunità".

Banca Ifis ha presentato in questi giorni lo studio "Ecosistema della Bicicletta" 2023 che fotografa l'andamento e la prospettiva del settore. I numeri raccontano un vero e proprio successo. Nel 2022 i ricavi dei produttori italiani di biciclette e di componentistica sono cresciuti del 10% raggiungendo la soglia dei due miliardi di euro. L'Italia continua ad essere leader tra i produt-

tori di biciclette a livello europeo e si prevede un'ulteriore crescita nel 2023 di ben 6 punti percentuali. L'esportazione pesa per il 21% del fatturato. E va detto che l'80% della produzione e il 92% del fatturato si concentra in Nord Italia.

Tre le ragioni di questo successo: la ricerca di una mobilità sempre più sostenibile, l'aumento del cicloturismo, l'accelerazione della produzione di e-bike. La produzione di quest'ultime è cresciuta tra il 2019 e il 2022 del 21,3% compensando un lieve calo di produzione di bici ad azionamento esclusivamente muscolare (-3,1%). Per quanto riguarda il cicloturismo, secondo lo studio di Banca Ifis, la bicicletta è stata la compagna di viaggio per 6,3 milioni di turisti in Italia con una durata media di viaggio che si è attestata in 11 giorni. Di questi 1,9 milioni si sono dichiarati veri e propri cicloturisti ovvero non occasionali. Importante la ricaduta economica pari a 7,4 miliardi di euro di spesa suddivisi tra strutture ricettive, ristorazione,

abbigliamento e attività "leisure". Meta preferita il Trentino Alto Adige. Il Sud Italia ha comunque attirato il 18% dei flussi. Il 45% dei cicloturisti chiede un aumento delle ciclovie e il 71% degli stranieri vorrebbe più disponibilità di tour organizzati in gruppo.

E se la bicicletta è nata trasformando l'energia muscolare in energia cinetica la sua evoluzione odierna è quella di un mezzo che è ideale per trasformare l'energia elettrica in energia cinetica. Proprio così, si tratta del mezzo elettrificato più sostenibile in assoluto. Questo grazie al peso ridotto della bicicletta che consente ottime autonomie con piccoli pacchi batterie che si possono ricaricare velocemente. Un vero e proprio ibrido che al posto del motore termico ha le gambe. Tutti vogliono una e-bike ed ecco che si spiega come mai il 58% delle imprese italiane produttrici di biciclette sostiene di averne in produzione uno o più modelli.

m.a.c.



Il presidente Aci Sticchi Damiani con Geronimo La Russa, il sindaco Sala, il governatore della Lombardia Fontana e il viceministro Bignami all'inaugurazione della mostra fotografica sul 120 anni di AC Milano nella sede di Corso Venezia

IFESTEGGIAMENTI

AC MILANO, 120 ANNI SEMPRE AL FIANCO DEGLI AUTOMOBILISTI

Guidato da Geronimo La Russa l'Automobile Club milanese oggi vanta più di 40 mila soci

DI PAOLO MATTEO COZZI

Questa storia è un viaggio lungo centoventi anni. Fin dal primo giorno, ha come oggetto la mobilità dei cittadini, in ogni suo aspetto: sicurezza stradale, tutela dell'automobilista, prestazione di servizi e assistenza, organizzazione di gare automobilistiche.

Perché questa è la storia di Automobile Club Milano, ma è un po' anche la storia d'Italia e del Novecento tutto. Socio fondatore dell'ACI (Automobile Club d'Italia) e dell'Autodromo di Monza, l'Ente oggi è ben guidato dall'avvocato Geronimo La Russa e, con oltre 40 mila soci, è una delle più grandi associazioni della provincia.

Tutto ha inizio nel 1903 quando, di fatto, le automobili erano ancora poche, anzi, pochissime. Nel 1900 la Fiat ne aveva vendute otto, ma tre anni più tardi nel Paese se ne contano già 1440, di cui 194 a Milano. L'automobile sta rapidamente conquistando tutti. Fra i primi a cogliere il segnale del cambiamento, s'iscrivono i 43 pionieri che la sera del 3 giugno 1903 si danno appuntamento al ristorante Savini al Parco. Capiscono prima degli altri che è giunto il momento di accogliere il progresso. Di organizzarsi, strutturarsi; che serve un'associazione in grado di governare quel futuro. Non si può più aspettare. A quel tempo a Milano c'erano già due organizzazioni a contendersi le strade e, per via di una spiccata rivalità, a dar vita a epici duelli: l'Automobile Club Italiano-Milano e il Club Automobilistico Lombardo. Senza dubbio il capoluogo lombardo è una città all'avanguardia: è il nodo ferroviario più importante del Regno e alla Breda si costruiscono i treni che attraversano il Gottardo e l'imminente Sempione, superando le Alpi. In via Santa Redogonda c'è la prima centrale termoelettrica d'Europa, inaugurata nel giugno 1883, è la seconda al mondo dopo quella di Pearl Street a New York e poi ci sono le acciaierie Falck, in piena attività come la Pirelli, o la Ercole Marelli di Sesto San Giovanni, periferia operosa, diventata subito rosso Campari per l'apertura del primo stabilimento della bevanda. Soprattutto, sono qui 5 delle 12 carrozzerie italiane, 13 garage e 5 delle 15 fabbriche di automobili nazionali, come l'Isotta Fraschini di via Melzi d'Eril e la Fabbrica d'Automobili e Velocipedi Edoardo Bianchi, fondata da un fabbro ferrario forgiato all'orfanotrofio martinitt, che darà un volante a Nuvolari e Ascari e, nei Cinquanta, diventerà AutoBianchi. A Milano l'automobile corre davvero veloce, così nel 1922, per celebrare i 25 anni di vita del Club, in 110 giorni viene realizzato l'Autodromo Nazionale di Monza: il circuito più antico, più veloce e anche quello che ha ospitato più gare del Mondiale: prima di lui esistevano solo Brooklands, costruito in Inghilterra nel 1907, e l'americanissimo Indianapolis, del 1909. Ma è solo l'inizio. La crescita esponenziale del rapporto uomo-macchina segna l'intera seconda metà del Novecento e i primi due decenni del Duemila. Un processo che sposta il paradigma dall'automobilismo alla mobilità, ma che vede sempre al centro della scena Milano e il suo Automobile Club.

Logico quindi che questa storia prenda il via proprio sotto la Madunina 120 anni fa. Buon Compleanno AC Milano.

IL FOGLIO quotidiano
Direttore Responsabile: Claudio Cerasa
Vicedirettrici: Maurizio Crippa (sicario) Salvatore Merlo, Paola Peduzzi
Caporedattore: Matteo Matrassini
Redazione: Ermete Antonucci, Giovanni Battistuzzi, Anna Bonini, Simone Canettieri, Luciano Capone, Carmelo Casuso, Enrico Cicchetti, Micol Taramini, Luca Gambardella, Michele Maneri, Giulio Mosti, Giulia Pompoli, Roberto Raja, Marianna Rizzani, Luca Roberto, Cecilia Sala, Maria Carla Sicilia, Valerio Valentini.
Giuseppe Sottile (responsabile dell'insero del sabato)
Presidente: Giuliano Ferrara
Editore: Il Foglio Quotidiano società cooperativa
Corso Vittorio Emanuele II 30, 20122 Milano
Testata beneficiaria dei contributi previsti dal decreto legislativo 15 maggio 2017, n. 70

Responsabile del trattamento dei dati (D. Lgs. 196/2003): Claudio Cerasa
Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 30, 20122 Milano
02 57491100 - Tel. 02 57491101
Redazione Roma: Piazza in Campo Marzio 3, 00186 Roma
Registrazione Tribunale di Milano n. 431/68/712/1995
Tipografie
Monza Stampa S.r.l. Via Michelangelo Buonarroti, 133 20090 Monza (MB) - Tel. 039 2628031
STEC S.r.l. - Via Giacomo Peroni, 280 00131 Roma - Tel. 06 41882109
Distribuzione: Presso di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. - Via Mondadori, 1 20090 Segrate (MI)
Concessionaria per la raccolta di pubblicità e pubblicità legale: A. MANZONI & C. SpA - Via Nervosa, 21 20139 Milano tel. 02 574911
Pubblichi sul sito: ADP/AV Srl Via Giulio Cesare Proccacci, 33 20154 Milano sfo@adp.it
Arretrati Euro 3,00 - Sped. Post. ISSN 1128 - 6164
© copyright - Il Foglio.it
Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo quotidiano potrà essere riprodotta senza permesso scritto da quest'editore.
www.ilfoglio.it e-mail: lettere@ilfoglio.it