

# Veicoli commerciali: la corrente convince

Chi noleggia dei mezzi da lavoro punta ancora sulla praticità del diesel, ma l'elettrico è diventato un'alternativa gettonata

**P**ur se con volumi nettamente inferiori rispetto alle auto, il noleggio a lungo termine dei veicoli commerciali leggeri resta una formula apprezzata. Lo dimostrano i numeri in crescita. Nel periodo gennaio-settembre ci sono state 44.110 nuove immatricolazioni: un progresso del 22% sugli stessi mesi del 2022.

## GASOLIO A VALANGA

I veicoli diesel, imbattibili nel rapporto

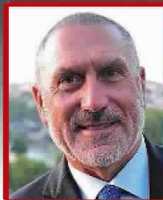
fra praticità e spesa per il carburante, la fanno ancora da padroni: includendo le versioni ibride leggere toccano l'80,45% del totale, con addirittura l'84,65% fra giugno e settembre. E vanno bene pure i mezzi elettrici: se, nel noleggio a lungo termine, le auto a batteria si fermano al 4,31% del totale, i commerciali arrivano al 6,84%. Quanto al breve termine, infine, è dominio del gasolio con il 92,25%.

## PIACE MOLTO IL "MADE IN ITALY"

Nel noleggio a lungo termine dei veicoli commerciali leggeri la Fiat ha praticamente il monopolio, con Ducato, Doblò, Panda e Fiorino. Prima "straniera" è la Citroën C3, in versione Van. L'affitto a breve termine vede al primo posto il più grande Iveco Daily, tallonato dal Fiat Ducato; fra i primi cinque anche due Ford.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	Primi nove mesi 2023
1 Fiat Ducato	3.268
2 Fiat Doblò	2.554
3 Fiat Panda	1.578
4 Fiat Fiorino	1.485
5 Citroën C3	1.469
<b>TOTALE</b>	<b>24.390</b>

NOLEGGIO A BREVE TERMINE	Primi nove mesi 2023
1 Iveco Daily	1.444
2 Fiat Ducato	1.301
3 Ford Transit Custom	541
4 Fiat Scudo	490
5 Ford Transit	455
<b>TOTALE</b>	<b>8.226</b>



### GIUSEPPE BENINCASA

Direttore generale dell'Aniasa (Associazione nazionale dell'autonoleggio)

#### La neutralità tecnologica sarà fondamentale

#### Qual è la panoramica degli incentivi per il settore del noleggio?

A oggi, le società di noleggio godono di incentivi pari al 50% di quelli riservati all'acquisto. Abbiamo avviato un dialogo proficuo con i ministri competenti per ottenere il 100% e riteniamo che i fondi necessari ci siano. Puntiamo poi a ottenere maggiori risorse per i fringe benefit dei lavoratori dipendenti, mentre modifiche a detraibilità e deducibilità richiedono risorse ben più consistenti. Non credo che vedremo novità a breve.

Qual è stato, finora, l'effetto degli incentivi? In generale non hanno smosso più di tanto il

mercato, né dato la spinta decisiva alla vendita delle auto elettriche. Va detto, però, che le vetture a batteria in proporzione ottengono buoni risultati nel noleggio a lungo termine. Questa formula limita il problema dell'obsolescenza tecnica: il progresso è così rapido che chi compra oggi rischia di investire su un bene che fra pochi anni sarà superato, sia nell'autonomia sia nelle prestazioni, e di conseguenza molto svalutato. Un canone mensile fisso, con la possibilità di restituire l'auto dopo tre-quattro anni, lascia un ottimo margine di sicurezza in tal senso.

#### I furgoni elettrici hanno successo...

Sì, perché consentono di muoversi nelle ztl e nei periodi di blocchi del traffico per i veicoli

più inquinanti. E comunque, se è vero che i mezzi commerciali elettrici sono indicati per l'uso in città, sempre più spesso le aziende tendono a spingersi anche fuori dalla cerchia urbana. Tutto dipende dal numero e dalla distribuzione delle colonnine per la ricarica quando il veicolo può stare fermo per qualche ora.

#### E l'idrogeno? Per ora, tante parole...

Lasciamo lavorare i tecnici. Di certo, noi siamo favorevoli a qualsiasi soluzione che aiuti a ridurre rapidamente le emissioni del circolante. Si tratta di una tecnologia interessante per il trasporto pesante e di lunga percorrenza, che in Italia rappresenta una quota molto consistente.

#### Nel noleggio dei commerciali i marchi italiani hanno un netto vantaggio. Come mai?

Molto dipende dalla disponibilità di prodotto e dalla rete di assistenza capillare. Un mezzo da lavoro fermo è una perdita di fatturato.