

l senza vergogna di una storia italiana

È un nostro impegno quello di denunciare ad ogni occasione i tanti vergognosi dettagli che caratterizzano il fenomeno, tutto ed esclusivamente italiano, della mancanza di numeri ufficiali e tempestivi del mercato dei veicoli da lavoro. Vogliamo ribadire che si tratta di veicoli "da lavoro" la cui dimensione rappresenta, fra le tante altre cose, un serio indicatore della situazione economica. Anche per questo motivo chi dice di avere a cuore i destini dell'automotive italiani, chi si straccia le vesti per le anomalie del mercato, chi finge di non vedere o non vede perché effettivamente cieco dunque incapace di ogni tipo di gestione, dovrà alla fine sciogliere un nodo che si sta sempre più aggrovigliando nell'indifferenza generale. La mancanza di risposte ci convince sempre di più di essere al centro di qualcosa non trasparente dal quale non sono estranei grossi attori del settore presenti all'interno e all'esterno delle Case costruttrici, nei centri di potere o nel sottobosco di un ambiente che avrebbe bisogno di essere ripulito per salvarsi da sé stesso e dai suoi affossatori che in tempo di crisi andrebbero messi in riga. È davvero una vergogna.

Certo, vergogna. È l'unica parola che, come prima reazione, avremmo voluto ripetere per l'intera colonnina del nostro "fondino" di questo mese. Poi il buon senso ha preso il sopravvento, ed eccoci per l'ennesima volta a scrivere della bruttissima storia dei dati italiani del mercato dei veicoli commerciali. Vergogna per il colpevole silenzio degli organismi rappresentativi dell'automotive nazionale, che non sentono il dovere di comunicare all'Acea che esistono enti italiani capaci di dare valutazioni del mercato italiano dei commerciali senza dover fare ricorso ad una azienda francese (la AAA).

Vergogna per la poca attenzione al problema che stanno dimostrando i responsabili del Ministero dei Trasporti, che da tempo avrebbero dovuto risolvere il problema dei dati mensili di mercato sia dei veicoli commerciali, sia di quelli industriali.

Vergogna per l'evidente disinteresse degli interessati (e scusate il gioco di parole) delle singole Case operanti in Italia, che hanno certamente trovato il modo di risolvere il problema in casa ma che non sentono il dovere di farne partecipe la stampa.

Vergogna, almeno per una parte della stampa di settore, che non ha immediatamente reagito con vigore alla rarefazione dei dati del mercato, con una implicita ammissione di non sapere nemmeno il valore che quei dati hanno per gli operatori del settore.

Vergogna per chi rappresenta gli operatori del settore dei veicoli commerciali, che non ha imbracciato il fucile per sparare, metaforicamente s'intende, su coloro che impediscono la diffusione aggiornata dei dati di mercato.

Volkswagen conquista la MAN. Nasce un colosso dei veicoli da trasporto

Con un plebiscito degli azionisti della MAN che hanno accettato l'offerta del Gruppo Volkswagen, il gigante dell'auto di Wolfsburg diventa anche un gigante dei veicoli da trasporto, avendo già il controllo della svedese Scania. Un colosso in grado di misurarsi alla pari con Daimler, principale protagonista di questo mercato, con Volvo, con Iveco, con Daf, con Renault V.I., Ferdinand Piech, numero uno del Gruppo tedesco che già comprende, nel settore auto, Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Bentley e Lamborghini ha infatti conquistato ora anche la maggioranza della MAN con il 53,7% delle azioni e il 55,9% del diritto di voto. Ricordiamo che il Gruppo Volkswagen, lo scorso maggio, aveva lanciato un'offerta pubblica di 95 euro per azione della MAN. *(Altri dettagli a pagina 23)*

L'Europa del trasporto sta riemergendo (ma per l'Italia resta il mistero dei dati)

Buone notizie dall'Acea, l'associazione dei costruttori europei. Il mercato dei veicoli da trasporto, in maggio (ultimo dato disponibile), ha fatto registrare saldi positivi in 3 dei 4 comparti in cui sono suddivisi i veicoli: commerciali fino a 3,5 t +11,66%, medi da 3,5 a 16 t +19,56%, pesanti oltre 16 t +61,28%, bus -0,20%. Valore, quest'ultimo, che non ha certo inciso sul bilancio complessivo del mercato che in maggio ha chiuso con un sostanzioso +25,48% che induce all'ottimismo, specie se si considera che il saldo dei primi cinque mesi indica un sostanzioso +15,97%. *(A pagina 16)*

Noleggio a Lungo Termine dei furgoni mercato che denuncia la crisi del settore

Il Noleggio a Lungo Termine, sul mercato italiano, vale 118.000 veicoli, una massa importante nel giudizio dell'Aniasa, il cui Direttore Pietro Teofilatto, in una intervista rilasciata al nostro mensile, traccia un quadro d'insieme del settore del noleggio, spiegando come il Noleggio a Breve ha scarso impatto sul business, mentre quello a Lungo Termine ha un peso molto maggiore, pur trasmettendo ancora segnali non certo incoraggianti. *(A pagina 20)*

Renault, Fiat e Volkswagen sul podio continentale dei veicoli commerciali

Dopo i primi cinque mesi, secondo le elaborazioni di Jato Dynamics, al vertice della classifica delle vendite per marca figurano Renault con 103.177 immatricolazioni, Fiat (84.848) e Volkswagen (78.901) che ha aumentato il distacco dalla Ford che dopo i primi quattro mesi si aggirava sulle 1.000 unità. Ford che invece domina fra i modelli, con il suo sempreverde Transit, che nella Top delle vendite europee precede il Mercedes Sprinter e il Kangoo della Renault, con il Fiat Ducato vicinissimo al veicolo francese. *(Le classifiche a pagina 19)*

Mercedes con Actros anticipa i tempi proponendo anche l'edizione Euro6

Grande evento per Mercedes, con il lancio alla stampa internazionale dell'Actros - suo vero cavallo di battaglia - anche in una edizione totalmente rinnovata nel design e dotata di motori Euro6, che va ad affiancarsi all'attuale Actros che resterà sul mercato. *(Dettagli e interviste alle pagine 6 e 7)*

Dal Noleggio a Lungo Termine dei furgoni la conferma di un'economia ancora nel tunnel

Il rapporto Aniasa sul noleggio in Italia nel 2010 contiene solo fra le righe dati e cifre relativi al comparto dei commerciali. A Pietro Teofilatto, direttore dell'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa), manifestiamo questo nostro appunto negativo prima di affrontare un'intervista che ci aiuti a "rintracciare" nel rapporto gli elementi di interesse per il nostro giornale. Dopo aver ammesso che la lacuna è effettiva ed aver manifestato il proposito di rimediare fin dal prossimo anno, Teofilatto ricorda che alcuni anni fa i furgoni avevano un loro specifico spazio all'interno del rapporto ed "è fondamentale che Aniasa nei prossimi studi riprenda a considerare in maniera più scientifica questo segmento, barometro della situazione economica generale".

Vediamo intanto quali sono gli elementi più importanti relativi ai commerciali nel rapporto del 2010...

"Per quanto riguarda il Noleggio a Breve Termine abbiamo una situazione di mercato di breve respiro, con una flotta di veicoli fino a 35 quintali ferma da un paio d'anni sulle 6-7.000 unità, dopo un picco di oltre 7.000 nel 2008. Il 40% dei clienti sono privati che noleggiavano per esigenze personali in ambito locale/regionale con utilizzo da weekend per piccoli traslochi, mentre l'altro 60% è utilizzato da imprese medio-piccole (operato da aziende di noleggio anche di ridotte dimensioni che si sono affiancate a quelle tradizionali) per affrontare un'attività momentaneamente aumentata per brevi periodi con contratti mensili o plurimensili".

Quale consuntivo e quali prospettive per il Noleggio a Breve?

"Il business dei furgoni ha perso il 4% del giro d'affari. I noleggi sono diminuiti del 3%, ma grazie all'aumento delle durate del 4%, i giorni di noleggio sono cresciuti dell'1% (vedi tabella 1). C'è stata qualche momentanea riduzione di immatricolazioni rispetto al 2009, ma si tratta di un fenomeno di 'gonfia-sgonfia' al quale il settore è abituato. Si è però registrata una buona utilizzazione dei veicoli conservando un tasso medio del 60%".

Il Noleggio a Breve può essere considerato un indicatore della situazione economica generale?

"Direi di no, anche considerando che il Noleggio furgoni a Breve Termine è pari circa al 6% del noleggio totale. Comunque, chi ha bisogno di un furgone dal venerdì al lunedì deve avere qualche conoscenza importante per trovare un veicolo disponibile".

Passiamo al Lungo Termine, per il quale troviamo maggiori riferimenti anche nel rapporto Aniasa...

"La più grande differenza risiede nell'ampiezza della flotta di veicoli che nel Lungo Termine, tra furgoni e minibus, hanno ormai superato le 118mila unità. Il comparto è esemplificativo delle tipologie di attività che ne usufruiscono, basate con il segmento Van (55,3%) sull'assistenza e manutenzione, sulla prestazione di servizi in rete e sul trasporto di merci con mezzi attrezzati (44,6%) di portata media (vedi tabella 2)".

Primi risultati significativi del 2011?

1 - I INDICATORI CHIAVE BUSINESS FURGONI

	2010	2009	Diff. %
Fatturato	64.568.010	67.168.564	-3,87
Giorni di noleggio	1.477.808	1.468.709	0,62
Flotta media	6.698	6.673	0,37
Utilizzo	60%	60%	0,00
Numero di noleggi	314.219	324.233	-3,09
Durata	4,7	5	4,44
Prezzo medio per giorno	44	46	-4,35
Prezzo medio per noleggio	205	207	-0,97
Flotta puntuale al 30 agosto (*)	6.151	6.620	-7,08
Immatricolazioni	4.625	4.952	-6,60
Prezzo medio immatricolazioni	16.791	14.573	15,22
Furti	27	43	-37,21
Appropriazioni indebite	8	11	-27,27

* La flotta puntuale calcolata al 30 agosto risulta più bassa della flotta media perché per alcuni operatori il 30 agosto non rappresenta il picco massimo della flotta dei furgoni

2 - DISTRIBUZIONE DELLA FLOTTA CIRCOLANTE FURGONI E MINIBUS PER SEGMENTO

	2010	Quota %	2009	Quota %	Diff. %
Van	66.022	55,86	68.397	57,50	-3,47
Furgoni PTT fino a 3,5 t	52.051	44,04	49.409	41,54	5,35
Furgoni PTT oltre 3,5 t	127	0,11	642	0,54	-80,22
Minibus	117	0,10	493	0,41	-76,27
Totale	118.200	100,00	118.941	100,00	-0,62

Van, furgone derivato da vettura: classificato categoria N art 47 C.d.S.

Furgoni con PTT (Peso Totale a Terra) non superiore a 3,5 t, categoria N1 art 47 C.d.S.

Furgoni con PTT (Peso Totale a Terra) superiore a 3,5 t, categoria N2 art. 47 C.d.S.

3 - DISTRIBUZIONE DELLA FLOTTA CIRCOLANTE PER TIPOLOGIA DI VEICOLO

Tipologia veicoli	1° trim 2011	Quota %	1° trim 2010	Quota %	Diff. %
Vetture	395.121	76,99	392.539	76,46	0,66
Furgoni + minibus	116.753	22,75	118.200	23,02	-1,22
Altro	1.322	0,26	2.679	0,52	-50,65
Totale	513.197	100,00	513.418	100,00	-0,04

4 - DISTRIBUZIONE DELLE IMMATICOLAZIONI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO

Tipologia veicoli	1° trim 2011	Quota %	1° trim 2010	Quota %	Diff. %
Vetture	38.830	85,96	26.436	84,88	46,88
Furgoni + minibus	5.980	13,24	4.492	14,42	33,13
Altro	362	0,80	218	0,70	66,06
Totale	45.172	100,00	31.146	100,00	45,03

Fonte: Aniasa

"Nel Lungo Termine dall'analisi dei primi risultati del 2011 emerge una situazione sostanzialmente stabile della flotta del settore rispetto alla fine del 2010. Non si rilevano (vedi tabella 3) variazioni di rilievo nel circolante, si evidenzia comunque un aumento delle vetture ed una riduzione dei furgoni. Il mercato è peraltro caratterizzato nel primo trimestre dal rinnovo di rilevanti commesse (e dalla conseguente dismissione di veicoli). Forse con i dati semestrali si avranno indicazioni più complete. Per quanto riguarda le immatricolazioni a uso noleggio (vedi tabella 4) a fronte di un mercato automobilistico in netto calo, fanno registrare sensibili percentuali di crescita sia nelle auto (+47%) che nei commerciali con una crescita su base annua del 32%".