

VEICOLI COMMERCIALI

LOGISTICA

Quando il furgone è a noleggio

La soluzione del noleggio è sempre più gettonata per chi ha bisogno di veicoli commerciali ma deve anche stare attento ai costi.

di **Paolo Bianchi**

Percorso di lettura:
www.largoconsumo.info/032012/PL-0312-012.pdf (Veicoli commerciali e flotte aziendali)

Il noleggio rappresenta circa il 30% dei quasi 15 milioni di veicoli immatricolati in Europa e dei circa 1,5 milioni immatricolati in Italia. Nel mercato dei noleggi, incluso il leasing, secondo **Leaseurope**, i veicoli pesano per il 63% su un valore di 232 miliardi di euro, esclusi gli immobili. I veicoli commerciali da soli valgono il 19%. I fattori che influenzano il mercato sono numerosi. Il primo è la crescente attenzione al costo totale di gestione delle flotte, ulteriormente accentuata dalla crisi in atto dal 2008 e dall'aumento della tassazione. La necessità di ridurre i costi dovrebbe favorire il noleggio, in quanto consente di variabilizzarli e di rendere la flotta più flessibile rispetto alle necessità di trasporto.

Secondo un'analisi condotta dall'**Ocse** nel 2013 sulle forme e sui livelli di pressione fiscale nel trasporto merci stradale in 29 Paesi europei, l'imposizione fiscale in Italia, a differenza di quanto accade in altri settori della vita economica, non è fra le più elevate. Secondo lo studio, la tassa media di possesso per un veicolo adibito a trasporto merci è pari nei Paesi europei considerati a 1.417 euro all'anno, e oscilla da 4.833 euro in Irlanda a zero in Slovenia. In Svizzera, Spagna e Italia è fissata su base regionale. In Germania è previsto uno sconto per i possessori di veicoli Euro 5 per favorire il rinnovo del parco verso caratteristiche maggiormente ecocompatibili. L'Italia si colloca nella fascia bassa rispetto agli altri Paesi, con un valore di 825 euro all'anno. Per le accise sui carburanti, i valori più frequenti sono tra 0,40 e

0,50 euro per litro. I Paesi con maggiore livello di tassazione sul carburante per il trasporto merci sono il Regno Unito e la Svizzera, con 0,72 e 0,63 euro per litro rispettivamente. L'Italia, con 0,44 euro al litro, era in linea con la media europea del 2012, ma nel 2013 è salita al secondo posto, con 0,671 euro. Il pedaggio netto per veicolo km vale mediamente 0,20 euro, con variazioni relativamente modeste fra la gran parte dei Paesi considerati. La Svizzera, dove i pedaggi di accesso valgono 0,61 euro al km, è il Paese più caro, Lussemburgo, Lettonia, Lituania e Romania, con 0,11 euro, sono i meno costosi. L'Italia è nella fascia bassa, con un costo medio di 0,13 euro. Per l'Iva, l'Italia, con il 21%, era già nel 2012 davanti ai principali Paesi europei (Uk 20%, Francia 19,6%, Germania 19%). Il recente aumento al 22% ha rafforzato questa posizione.

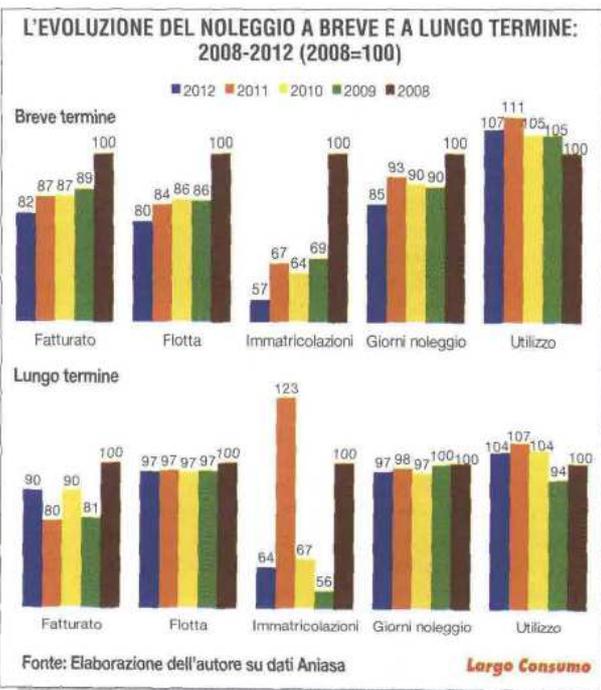
Altri fattori riducono la domanda di trasporto merci su gomma. I più importanti dovrebbero essere una maggiore propensione delle aziende a utilizzare il trasporto su rotaia e la riduzione dei volumi conseguente al calo del Pil.

COSA FRENA LA GOMMA

Il primo, tuttavia, non ha prodotto effetti rilevabili, almeno in Italia, dove la quota della gomma è ferma da alcuni anni al 85%, inferiore soltanto al 92% della Spagna. Pesano il livello di servizio non sempre soddisfacente della ferrovia e la sua rigidità poco compatibile con i ridotti volumi di spedizione delle aziende italiane, prevalentemente medio-piccole. Il secondo si riflette, oltre che sui volumi di merce spediti dalle aziende, anche sulla riduzione del trasporto di beni da parte delle famiglie: per esempio, diminuisce il trasporto di mobili, sia per il minore numero di traslochi, sia per i minori acquisti di mobili. Inoltre, secondo **Luca Maggiore**, direttore Business Unit Furgoni di **Maggiore Rent**, nel mercato europeo, e italiano in modo particolare, permane ancora una forte prevalenza della cultura del possesso, anziché dell'utilizzo. Si intravede, tuttavia, una rinnovata maturità nei confronti del noleggio di veicoli, legata sicuramente alla necessità di controllo del conto economico, ma probabilmente deter-

minata anche dal periodo di recessione che suggerisce alle aziende di operare sui costi variabili, anziché gestire le criticità legate ai costi fissi. E in tale contesto rientra certamente la gestione delle flotte.

In Italia, negli ultimi anni tutto questo si è tradotto in un lieve aumento del peso del noleggio, che secondo il rapporto **Aniasa 2012**, è arrivato a coprire il 37% delle immatricolazioni, in un mercato calato dal 2007 del 44% (-9 nel 2010, -11 nel 2011, -20% nel 2012). In particolare la flotta dei furgoni, dopo un -2,5% nel 2009, è rimasta praticamente stabile, malgrado una riduzione delle immatricolazioni superiore, con l'eccezione del 2011, al 35% rispetto al 2008. Il fatturato si è nel frattempo ridotto di oltre il 10%, indice di una significativa pressione sui prezzi. In un quadro generale di ▶



LOGISTICA

crisi, ci sono state alcune differenze tra il segmento del noleggio a breve termine, definito come l'insieme dei noleggi con durata media di 5-7 giorni e quello dei noleggi a lungo termine, con durata in genere superiore a 12 mesi (in pratica con una durata media di poco superiore ai quattro anni).

Nel noleggio a breve termine, che vale circa il 10% del fatturato e circa il 5% della flotta totale, dal 2008 il fatturato è diminuito del 18%, con due scalini nel 2009 e nel 2012; lo stesso andamento hanno avuto la flotta, per una diminuzione superiore al 20%, le immatricolazioni (-43%) e i giorni di noleggio (-15%); l'utilizzo dei veicoli è invece aumentato di quattro punti percentuali. Gli operatori sembrano avere ridotto gli investimenti a spese di un aumento dell'età media della flotta e migliorato la sua utilizzazione per compensare il calo dei prezzi unitari.

Nel 2012 i noleggi per i piccoli trasporti "domestici" si sono notevolmente ridimensionati per la contrazione dei consumi. Si stima che, a fronte di un calo del reddito disponibile del 4,5% reale, i consumi interni si siano contratti del 3,4%, con un'intensità decisamente superiore nei prodotti che necessitano di trasporto, come i mobili (-9%), le cucine (-24%), i grandi elettrodomestici (-8,3%). L'attività industriale, secondo i calcoli del Centro Studi **Confindustria**, è calata del 6,2%. Ne è risultata una diminuzione della domanda, che si è tramutata in un numero di noleggi inferiore del 10%, con una durata media cresciuta del 2%. La combinazione di noleggi e durata ha prodotto un volume di giorni di noleggio pari a 1,4 milioni, in contrazione del 9% rispetto al 2011.

DAL LATO DELL'OFFERTA

Dal lato dell'offerta nel 2012 gli operatori, in previsione di un decremento della domanda sul 2011, hanno ridotto le immatricolazioni del 16% e la flotta mediamente del 6%. Il prezzo medio al giorno è diminuito del 2%, dai 45,7 euro del 2011 ai 44,7 del 2012 e la durata media dei noleggi è cresciuta del 2%. In questo quadro negativo Maggiore vede un lato positivo per il noleggio a breve: l'attuale andamento economico coinvolge anche l'aspetto legato alle criticità di accesso al credito, eventualmente richiesto in fase di acquisto o di noleggi di lungo periodo. Motivo che, se legato alla maggiore flessibilità di accesso al noleggio, spiega be-

ne le ragioni grazie alle quali sono sempre di più le aziende che si orientano al breve termine. Come accade da alcuni anni, gli operatori hanno puntato a coprire anche esigenze molto particolari dei clienti. La dotazione della flotta comprende furgoni di dimensioni diverse e con funzionalità differenti, dai furgoni piccoli destinati a brevi trasporti, fino a veicoli destinati ad accogliere carichi più voluminosi e pesanti, a mezzi particolari come i furgoni isotermitici e i furgoni refrigerati per la distribuzione alimentare, a veicoli destinati soprattutto all'edilizia che prevedono sistemi di ribaltamento necessari per facilitare le operazioni di carico/scarico e alcuni dotati di sponde idrauliche e bracci meccanici.

Nel 2013, la crisi continua. Secondo **Massimiliano Archiapatti**, general manager di **Hertz Italiana** srl, uno degli effetti più evidenti è stata la riduzione dei giorni di noleggio, diretta conseguenza delle difficoltà economiche di famiglie e aziende. Hertz ha risposto promuovendo formule di noleggio tendenti a rispondere concretamente alla richiesta di risparmio e flessibilità. Per esempio la formula Hertz 369, che consente di noleggiare un furgone per 3, 6 o 9 ore, per rispondere ai bisogni di chi deve effettuare un trasloco o brevi trasporti singoli. Per i noleggi mensili, Hertz 30+ offre la possibilità di configurare il mezzo (tipo e modello di furgone, chilometraggio e così via) e di usufruire di servizi come l'assistenza stradale 24 ore su 24 e la manutenzione. Per il futuro, Massimiliano Archiapatti vede un'importanza crescente del web, tendenza confermata dalla percentuale di clienti che effettua la sua prenotazione on line. A questa tendenza Hertz ha risposto sviluppando nuovi canali diretti con un'applicazione per smartphone e tablet che permette, per esempio, di prenotare un noleggio, cercare l'agenzia più vicina, accedere a offerte e promozioni dedicate. Aumenterà certamente anche la richiesta di flessibilità.

Nel noleggio a lungo termine, dal 2008 il fatturato è diminuito di quasi il 10%, anche se sembra essersi ripreso nel 2012, la flotta è rimasta praticamente costante dopo un calo di quasi il 3% nel 2008, le immatricolazioni si sono ridotte del 36% e la durata dei contratti di quasi il 3%, mentre la percorrenza annua per veicolo è cresciuta del 4%. Gli operatori sembrano avere ridotto gli investimenti in nuovi veicoli a spese della consistenza della flotta e in parte dell'età media dei veicoli; il fatturato è diminuito più dei veicoli in flotta, indicando una rilevante pressione sui prezzi.

Nel 2012 non si sono verificati particolari cambiamenti nel numero di veicoli, rimasto fermo a 118.000 unità. I van restano il segmento più rilevante, anche se si è verificato un considerevole spostamento di unità verso i furgoni, probabilmente per la maggiore funzionalità e per la possibilità di essere approntati con allestimenti. I veicoli oltre le sei tonnellate di peso totale a terra sono rimasti stabili su numeri molto bassi. Non ci sono veicoli più pesanti perché stranamente l'attuale normativa dal 1994 non prevede la possibilità di prenderli in locazione, a differenza di tutti gli altri Paesi della Comunità Europea, salvo la Grecia. L'andamento delle immatricolazioni dei furgoni, quasi dimezzate, è stato notevolmente influenzato dal rinnovo avvenuto nel 2011 della flotta a noleggio di **Poste Italiane** spa. A ridurre in modo sostanziale i volumi sono i van (-62,1%), mezzi di piccola portata per esigenze commerciali di assistenza e manutenzione utilizzati prevalentemente in ambito cittadino o per percorrenze ridotte. Subiscono una pesante contrazione anche i furgoni con portata oltre le 3,5 tonnellate ridotti a sole 52 unità (708 nel 2011).

IL PUNTO DI MINIMA

Alessandra Granata, Pr, Corporate & Communication specialist di **Arval**, nota che per il 2013 le stime indicano una chiusura di fine anno al -14%; questo dato, pur nella sua negatività, sembrerebbe indicare che forse si sta arrivando a toccare il punto di minima e che vi è una ipotesi di bloccare al discesa e ripartire gradualmente; la stabilità registrata nell'ultimo periodo rispetto ai mesi precedenti potrebbe indurre a un cauto ottimismo per il prossimo anno. In futuro il mercato del noleggio a lungo termine sarà influenzato dallo sviluppo della telematica, che permette di ottimizzare la gestione della flotta e aumentare la sicurezza del conducente e del veicolo, e da una maggiore attenzione allo Small Business, un segmento ancora poco penetrato ma che rappresenta una opportunità da affrontare con strumenti adeguati. Luca Maggiore conferma che la specializzazione resta la strategia più importante in assoluto, in particolar modo per sostenere un mercato in flessione; anche il profilo della forza vendita è sempre più consulenziale e interviene nell'analisi delle esigenze del cliente in rapporto ai costi/benefici nella gestione del parco flotta. ■