

**IL MERCATO** | MA QUALI SETTORI SARANNO IL TARGET NEL NOLEGGIO LIBERALIZZATO

# LA SPINTA VIENE DALLA TRANSIZIONE

di Umberto Cutolo

**Prima di investire nei costosi veicoli a impatto zero meglio sperimentarli prendendoli a nolo. Poi si vedrà: candidati al noleggio sono la fascia subito sopra le 6 tonnellate per i trasporti in città, i mezzi d'opera per i cantieri urbani, gli stagionali, i veicoli ecologici e quelli refrigerati**

**Che** il noleggio dei veicoli pesanti per il trasporto merci in conto terzi sarà spinto dalla complicata marcia verso la transazione tecnologica lo dicono tutti. La stessa Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, lo ammette indirettamente nel suo 22° Rapporto, del maggio 2023, anche se non si riferisce

direttamente ai veicoli per il trasporto merci sopra le 6 tonnellate, quando scrive che «La formula trasversale del Noleggio a lungo termine, non solo per aziende e privati, ma anche per 3.000 pubbliche amministrazioni, è diventata di interesse specialmente in risposta alle incertezze ed alle prescrizioni legate alla transizione ambientale in atto. Il trasferir-

mento per il medio periodo del rischio della scelta di alimentazione è delegato all'impresa di noleggio, meglio strutturata ad assorbire i cambiamenti del mercato».

## TEST ECOLOGICI

È esattamente ciò che stanno già facendo alcune primarie imprese di autotrasporto - a cominciare dalla ormai multinazionale Fer-

## SETTORI E TREND PIÙ CONGENIALI AL NOLEGGIO



### I DUBBIOSI DELL'ALIMENTAZIONE

Quando un'azienda di autotrasporto deve rinnovare il parco veicolare e nutre dubbi sul tipo di alimentazione da scegliere, perché non vuole rischiare di trovarsi in mano, nell'arco di poche stagioni, un valore residuo drasticamente ridotto, nella mentalità dell'imprenditore si è aperto un varco per predisporre positivamente al noleggio.

### DISTRIBUZIONE URBANA

La distribuzione urbana, un tempo relegata in magazzini periferici, oggi si avvicina ai centri cittadini, con mini hub di raccolta, dai quali ci si avvia alla consegna finale. Tale avanzamento si scontra con le crescenti limitazioni ambientali disposte dai Comuni. Chi è attivo in questi settori, con veicoli cassonati o centinati che arrivano al massimo alle 12 ton (ma prendono piede anche mezzi per micrologistica), sarà costretto a tenere il passo delle normative e della tecnologia. Il noleggio è utile per evitare tale strabismo.



### EDILIZIA URBANA

La polemica sugli angoli ciechi a Milano lo ha insegnato: molti veicoli coinvolti in incidenti con utenti deboli della strada sono impegnati in lavori stradali o in edilizia. Ciò dimostra che tanti mezzi da cantiere, a dispetto del nome, lavorano in ambito urbano. E anche questi dovranno rispettare le normative di questo delicato contesto. Farsi aiutare dal noleggio potrebbe essere la soluzione più semplice.

ATO?



### L'ECOLOGIA

È il contesto in cui la riforma è meno chiara, lasciando dubbi soprattutto rispetto ai veicoli ad uso speciale. Però, è indubbio che i veicoli per l'ecologia trovano il primo contesto lavorativo all'interno delle città. E quindi, coerentemente alla loro definizione, dovrebbero essere a ridotto (se non a zero) impatto ambientale. In ogni caso, qui il noleggio assorbe già ampie fette di mercato. Tutt'al più dovrà innovare alcune proposte.

### GLI STAGIONALI

Il mondo delle campagne agricole è verticale: si lavora tanto in uno spazio temporale ridotto. Ecco perché chi ci lavora spesso lo fa con veicoli obsoleti. Molti produttori alimentari, però, sempre più attenti nell'integrare i fornitori nel bilancio di sostenibilità, faticano ad accettare un tale escamotage. E quindi si potrebbe prospettare un maggiore ricorso a un noleggio di durata, però, abbastanza breve.



### I REFRIGERATI

È una delle fette di mercato più ricche, più delicate, quelle in cui spesso l'immagine del committente viene veicolata dal mezzo di trasporto. Ecco perché lavorare con veicoli vetusti diventa sconveniente. Ed ecco pure perché in molti provano a farsi strada in questo mercato, presidiato finora da pochi operatori.

**IL MERCATO** | MA QUALI SETTORI SARANNO IL TARGET NEL NOLEGGIO LIBERALIZZ



**Il giro d'affari viaggia oltre i 1.200 milioni di euro**

**I FURGONI: UN BUSINESS IN CRESCITA**

Se i dati sul noleggio dei veicoli commerciali al di sopra delle 6 tonnellate sono ancora ipotetici (nonostante il movimento tra le aziende iscritte all'Albo degli autotrasportatori sia ormai consolidato), quelli dei mezzi al di sotto di questo peso - e dunque quelli che comunemente vengono chiamati van o furgoni - sono rintracciabili nei rapporti di Aniasa, l'associazione nazionale dei noleggiatori di veicoli.

Nonostante la mission di questa tipologia di mezzi sia profondamente diversa dal camion pesante (il conto proprio è prevalente, l'orizzonte è il corto-medio raggio, l'alimentazione è vincolata dai decreti contro l'inquinamento urbano, l'allestimento è per lo più standard), le statistiche di questo segmento sono quanto meno rivelatrici di una tendenza generale del mondo imprenditoriale nei confronti del noleggio. Tendenza che volge al bello: nel 2022 il giro d'affari generato da questo segmento è stato di oltre 1.200 milioni di euro (con un incremento del 13,8% rispetto al 2021), generati prevalentemente dal noleggio a lungo termine, quello oltre i due anni di durata, che ha portato nelle casse dei noleggiatori più di un miliardo e 100 milioni di euro, con un aumen-

to del 17,2% rispetto all'anno precedente.

Le ragioni di questa crescita sono principalmente legate all'incertezza sulle alimentazioni che scaturiranno dalla transizione green e dalle politiche di limitazioni della circolazione adottate dai centri urbani. «La formula trasversale del noleggio a lungo termine, non solo per aziende e privati, ma anche per 3.000 pubbliche amministrazioni», afferma il rapporto Aniasa 2023, «è diventata di interesse specialmente in risposta alle incertezze e alle prescrizioni legate alla transizione ambientale in atto. Il trasferimento per il medio periodo del rischio della scelta di alimentazione è delegato all'impresa di noleggio, meglio strutturata ad assorbire i cambiamenti del mercato».

Ma l'effetto ambiente si è fatto sentire sul breve termine, maggiormente legato all'emergenzialità anziché alla programmazione. Nel 2022 i furgoni presi a noleggio per un periodo ridotto sono stati 240.850, contro i 224.992 del 2021, con un incremento del 7,1%, ma è leggermente diminuita la durata del noleggio, passata da 12,1 a 11,3 giorni, a conferma della stabilità del mercato in questo settore.

**FATTURATO NOLEGGIO VEICOLI COMMERCIALI (sotto le 6 ton)**

	2022	2021	diff.	%
<b>Breve termine</b>	104.076.221	98.063.774	6.012.447	6,13
<b>Lungo termine</b>	1.118.537.460	954.688.464	163.848.996	17,16
<b>TOTALE</b>	1.222.613.681	1.052.752.238	169.861.443	13,89

Aniasa 2023

cam – nel tentativo di capire quale alimentazione, ma soprattutto quale tipo di veicolo sarà più funzionale nella singola missione a cui sarà destinato. È evidente che massicci investimenti come quelli richiesti da macchine sempre più complesse, figlie di tecnologie innovative e costose, hanno bisogno di essere ben ponderati prima di essere decisi.

Certamente, tuttavia, non saranno i test di alcune grosse aziende di autotrasporto a lanciare il noleggio nel settore dei mezzi pesanti. E allora, stabilita questa discriminante orizzontale dell'esigenza di veicoli sempre meno inquinanti (e sempre più costosi), cerchiamo di individuare le fasce e i settori dove questa tipologia di impiego dei veicoli può maggiormente attecchire, favorita ovviamente dalla liberalizzazione.

### I SETTORI DI SBOCO

Naturalmente, seguendo la logica della domanda indotta dalla transizione, i divieti di circolazione

sempre più frequenti nelle aree metropolitane, rendono interessante per il noleggio quella fascia di veicoli immediatamente al di sopra delle 6 tonnellate e fino a 12-14, finora permesso solo all'interno dell'Albo degli autotrasportatori. Su quella fascia, il noleggiatore, senza aver più bisogno di entrare nell'Albo, potrà ritagliarsi uno spazio nel dare in affitto veicoli a basso impatto ecologico, ma ad alto costo (magari ad alimentazione elettrica) per un trasporto dagli hub periferici a quelli più centrali dell'area metropolitana, lasciando l'ultimo miglio al furgone leggero.

Strettamente contiguo a questa – che è una fascia di trasporto generico, fatta per centinati o cassonati adibiti al trasporto di merci varie – ci sono i mezzi per l'edilizia.

Nella recente polemica sui sensori dell'angolo cieco tra le associazioni dell'autotrasporto e il Comune di Milano, le prime hanno fatto notare che sarebbe bastato spostare l'orario dei cantieri in orari

di scarsa circolazione per ridurre i rischi per pedoni e ciclisti. Ne consegue che i mezzi pesanti che circolano maggiormente in città sono i mezzi d'opera e, dunque, anch'essi – in versioni a basso o nullo impatto ambientale – potrebbero essere noleggiati dalle imprese edili.

### ECOLOGICI, STAGIONALI E REFRIGERATI

Sempre in città c'è tutto il parco dei veicoli ecologici per i quali, tuttavia, non sembrerebbe possibile ricorrere al noleggio (*ne parliamo a p.72*) perché si tratta di veicoli «ad uso speciale», esplicitamente esclusi dalle nuove norme.

Un altro settore – questa volta fuori città – dove il noleggio potrebbe trovare ampio spazio è quello dei lavori stagionali. La raccolta dei prodotti agricoli oggi è effettuata da veicoli sgangherati, insicuri e fortemente inquinanti, anche perché l'uso limitato non permette di ammortizzarne l'acquisto. In tali casi un noleggio



**IL MERCATO** | MA QUALI SETTORI SARANNO IL TARGET NEL NOLEGGIO LIBERALIZZATO?

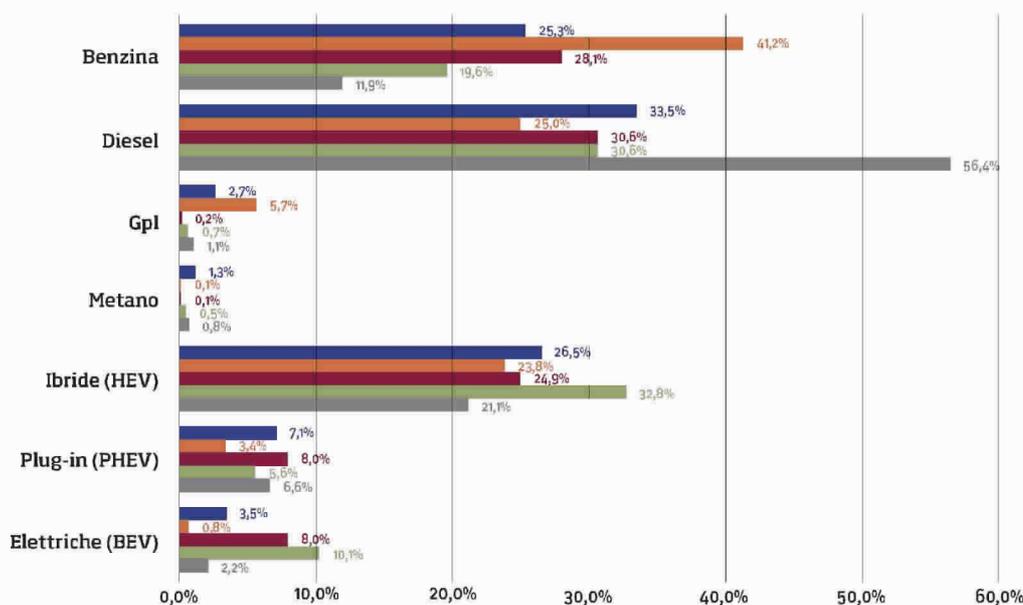
di due-tre mesi può essere una soluzione praticabile. Un ultimo comparto su cui i principali noleggiatori hanno messo gli occhi è quello del refrigerato. Anche questi veicoli sono legati alla circolazione urbana, ma il loro noleggio

è pressoché monopolizzato da una società francese che incontra simpatie tra i nostri autotrasportatori. Per questo il settore ha attirato l'attenzione di società di noleggio attive in altri segmenti - come quello dell'ecologia - ma

alla ricerca di possibili diversificazioni. Mettere a disposizione un veicolo - refrigerato o ecologico - alle 4 del mattino, quando inizia il lavoro per entrambi, non è molto differente. ■

**I MOTORI...DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE**

Unrae ■ Privati ■ NBT ■ NLT ■ Dealer e Costruttori ■ Aziende non Automotive



**NLT per alimentazione: I dati Unrae 2023**

**COSA INSEGNANO LE VETTURE**

Il noleggio nel settore del trasporto è legato al business. Ma esiste pure una componente culturale. E allora quanto pesa questa componente in un mercato, come quello delle vetture, dove le ragioni economiche hanno un'incidenza molto inferiore? Cerchiamo di rispondere analizzando i dati del Centro Studi Unrae relativi al 2023, seppure restringendo l'esame al noleggio a lungo termine (NLT) - considerati tali quelli superiori ai 30 giorni - quello che si propone come una formula alternativa alla proprietà mentre quello a breve serve soltanto a soddisfare esigenze momentanee. In Italia lo scorso anno sono stati stipulati 710.552 contratti di NLT di autovetture e fuoristrada, il 15,0% in più del 2022. Qui, il fattore business ha comunque un peso evidente, visto che dietro a questi contratti nell'87,5% dei casi c'è una società, che per la maggior parte (il 75%) sono non automotive e quindi noleggiato per assegnare vetture ai dipendenti. A seguire compaiono società che per attività noleggiato a breve (5,8%) dealer e costruttori (4,1%), aziende con oggetto sociale riferito al NLT (2,6%). La durata media dei contratti è salita dai 22 mesi del 2022 ai 23 del 2023, con una crescita per tutti gli utilizzatori

aziendali e un calo da 27 a 25 mesi per gli utilizzatori privati. Mediamente i contratti sono durati 23 mesi, anche se nel caso dell'utenza privata si sale a 25.

**ALIMENTAZIONI**

Il diesel comanda con una quota del 56,4%, staccando la benzina attestata a 41,2%. Tra dealer e costruttori l'alimentazione vincente è quella ibrida con il 32,8% di share. Le elettriche perdono quota rispetto al 2022 fra privati, noleggio a breve e dealer e costruttori.

**REGIONI**

Tralasciamo carrozzerie e allestimenti e guardiamo invece dove si noleggia. Lombardia è al primo posto fra le regioni per numero di contratti di noleggio a lungo termine con il 33,7% dei contratti firmati nell'anno. Seguono Lazio (13,9%), Piemonte (9,5%) ed Emilia-Romagna (8,4%). La Lombardia è in testa anche rispetto ai contratti stipulati con aziende non automotive (87,1%), tipologia peraltro maggioritaria in tutte le altre regioni, salvo Trentino Alto Adige, dove prevalgono i contratti delle aziende impegnato nel breve (60,9%).

**240.850**

sono stati i noleggi di furgoni nel 2022, con un incremento del 1,9% rispetto al 2019.

(Rapporto Aniasa 2023)

**213 mila**

sono stati i veicoli commerciali leggeri a noleggio in circolazione nel 2022, di cui 199.000 a lungo termine e 14.000 a breve. (Aniasa)

**104 mio/€**

è stato il giro d'affari del noleggio furgoni nel 2022, in aumento del 6% rispetto al 2021. (Uomini e Trasporti)



## IL MERCATO

**Il mercato dei furgoni è in espansione.** Lo sarà anche quello dei veicoli merci pesanti appena liberalizzato? Tutti concordano che la complicata transizione ecologica indurrà le imprese a prendere a nolo veicoli dal costo troppo elevato, ma mentre le grandi aziende per ora si limitano a noleggiare per testare i mezzi, si ipotizzano i settori dove il noleggio potrà attecchire: la fascia immediatamente superiore alle 6 tonnellate (e fino ai 12-14) per i trasporti dagli hub periferici a quelli cittadini, i mezzi d'opera per i cantieri urbani, gli stagionali dove la breve durata dell'uso rende conveniente affittare anziché acquistare, i veicoli refrigerati. E quelli ecologici. Sui quali, però, pesa un incomprensibile divieto di noleggio per i mezzi «a uso speciale» come le compattatrici, le lavacassonetti, le lavastrade, finora liberamente noleggiate tra imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori. È evidente che anche su questo punto occorrerà l'ennesima circolare di chiarimento.



marzo/aprile 2024 | 7


**TODOS NOLEGGIATORES** | INTERVISTA A PIETRO TEOFILATTO, DIRETTORE AREA FI

# «SE C'È PIÙ SCELTA È

L'associazione è pronta a supportare i soci nel business del noleggio dei veicoli pesanti. E già ha convocato una riunione per affinare le sue strategie.

**«Anche se ci aspettavamo che venisse liberalizzato anche il conto proprio».**

**Attenti, però, ai mezzi che possono arrivare dall'estero**

**A**nche se non è ancora partito, il business del noleggio dei veicoli più pesanti è nell'aria. Appena emanata la circolare con le procedure per l'iscrizione al REN Noleggi, gli operatori del settore hanno cominciato a chiedere chiarimenti all'associazione, l'Aniasa, che ha convocato per metà marzo il gruppo di lavoro «Trasporti e mobilità», per valutare le prospettive aperte dalla nuova normativa e capire intenzioni e desideri dei propri soci. La stessa associazione, che rappresenta il 90% del mercato, del resto, era da anni in attesa dell'appuntamento con la «liberalizzazione» del noleggio dei pesanti, ma prima di prendere iniziative aveva bisogno di capire in quale modo l'Italia avrebbe recepito la Direttiva europea in materia. «Veramente», spiega **Pietro Teofilatto**, direttore area Fisco ed Economia di Aniasa, «ci aspettavamo una norma un po' più incisiva, che – sempre nel pieno rispetto della sicurezza nella circolazione – liberalizzasse il noleggio, cioè, anche per i veicoli pesanti in conto proprio (come l'Aniasa ha chiesto da tempo), ma comprendiamo la preoccupazione del legislatore italiano che ha voluto evitare di far utilizzare troppo facilmente mezzi di portate così pesanti. In ogni caso, la possibilità di prendere in locazione veicoli da un'impresa che non sia necessariamente iscritta all'Albo in conto terzi è sicuramente uno spiraglio di novità che permetterà una maggior ampiezza di offerta alle aziende dell'autotrasporto».

#### **Facciamo un esempio?**

La maggiore possibilità di scelta dei veicoli. Prendiamo un autocompatatore per la raccolta di rifiuti. Non sempre può essercene una disponibilità immediata, nella stessa area,

tra le imprese iscritte all'Albo, mentre una società di noleggio – magari specializzata proprio nei mezzi per la raccolta dei rifiuti – potrebbe metterlo subito a disposizione. Ma, al di là dei singoli esempi, devo dire che il potenziale interesse del settore è stimolato soprattutto dalla crescita importante registrata dal noleggio dei veicoli commerciali leggeri, che solo tra il 2022 e il 2023 è aumentato del 13,9% in unità di mezzi presi a nolo e una flotta che negli ultimi cinque anni è aumentata da 200 mila a 255 mila.

#### **Come intendete muovervi, ora che la norma è stata recepita?**

Dobbiamo, prima di tutto, comprendere bene cosa vogliono le nostre aziende. Anche perché finora l'esperienza accumulata riguarda solo i veicoli fino a 60 quintali e gli investimenti necessari a svolgere l'attività sopra questo peso sono tutt'altra cosa. Non è un caso che le prime imprese che ci hanno chiesto lumi siano aziende solide, multinazionali o comunque dalle spalle larghe. Per questo dobbiamo esaminare attentamente le opportunità e le problematiche, per poter intervenire su alcune criticità: per esempio sulle conseguenze della possibilità di utilizzare veicoli immatricolati all'estero. Oltre al rischio di una riduzione del gettito per le casse nazionali, c'è anche quello che veicoli immatricolati in paesi più disinvolti dal punto di vista della tutela ambientale, circolino in Italia: sarebbe necessario controllare in qualche modo la classe Euro di questi mezzi.

#### **Come impatteranno le nuove norme sull'autotrasporto italiano? Quali aziende, secondo lei, faranno maggiormente ricorso al noleggio e perché?**

Sappiamo bene il ruolo e la rilevan-



za del mondo dell'autotrasporto in Italia, una realtà produttiva con circa 100.000 aziende iscritte all'Albo e con una flotta circolante superiore a 1,1 milione di veicoli. La possibilità di locazione potrebbe avere un impatto specialmente nelle fasce di imprese con un parco di medie dimensioni. Nuove commesse o la necessità di sostituzione temporanea dei mezzi solleciterebbero a ricorrere al noleggio. Senza dimenticare i vantaggi economici e finanziari che questo offre. La validità del noleggio, del resto, è confermata dalle esperienze degli altri paesi dell'Unione europea, anche per contribuire al ricambio del parco circolante, che in Italia è particolarmente obsoleto (14,8 anni sopra i 35 quintali, secondo i dati UNRAE), per dare competitività alle aziende di trasporto e, quindi, all'intero sistema produttivo. ■

SCO ED ECONOMIA DI ANIASA



# MEGLIO PER TUTTI»

*La possibilità di locazione potrebbe avere un impatto specialmente nelle fasce di imprese con un parco di medie dimensioni. Nuove commesse o la necessità di sostituzione temporanea dei mezzi solleciterebbero a ricorrere al noleggio. Senza dimenticare i vantaggi economici e finanziari che questo offre*