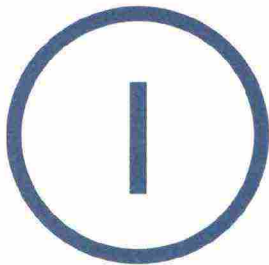


Sostengono il lungo termine e risvegliano il breve: che sia logistica oppure cantieri, i furgoni animano il mercato e le flotte cominciano a pianificare in elettrico. Analizziamo la tendenza



di Alessandro Patumbo



I veicoli commerciali sono legati al ciclo economico. Ed è logico che in un anno in cui il PIL viaggia a +6%, il business dei furgoni vada bene. La domanda è in fermento e chiede veicoli, tuttavia, la crisi dei microchip, quindi la **scarsità di prodotto**, ha limitato una performance che

avrebbe potuto essere molto più positiva. In effetti, le vendite totali di *light commercial vehicles* da gennaio a novembre del 2021 sono state quasi 156.000 segnando +17% verso il 2020. Ma in contrazione di quasi 3 punti percentuali se confrontate con gli undici mesi del 2019. Divario che risulta azzerato se consideriamo il raffronto nei primi 6 mesi in cui il problema dei microchip era meno evidente.

DURATE IN CRESCITA PER IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Performance positive si riscontano anche se analizziamo

i numeri del noleggio a lungo termine. La flotta a fine settembre 2021 contava oltre 199.000 veicoli commerciali, confermando una crescita sia nei confronti dello stesso periodo del 2020 (+4%) che del 2019 (+7%). Le **durate dei contratti** di noleggio sono in crescita perché manca il prodotto e quindi si allungano gli accordi. Ovviamente c'è un limite alle proroghe, correlato alla convenienza economica del fornitore a mantenere in flotta veicoli che si deprezzano e che costa di più mantenere. Tuttavia, almeno per gli elettrici, è possibile ipotizzare un

MISSIONFLEET FOCUS VEICOLI COMMERCIALI

FOTO DI KINDEL MEDIA SU PEXELS



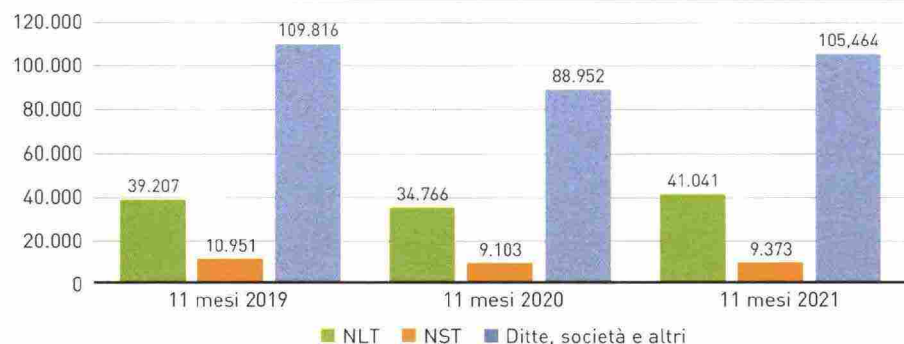
incremento fisiologico delle durate perché questi beneficiano degli aggiornamenti *over the air* e di una curva di **costi di manutenzione** più bassa rispetto ai furgoni termici.

L'EDILIZIA AGEVOLA IL BREVE TERMINE

Lo sviluppo dell'e-commerce, ma anche il boom dell'edilizia legato agli incentivi fiscali ha fatto crescere anche il noleggio a breve termine di veicoli commerciali, sebbene con performance diverse se si confrontano i dati aggiornati a settembre 2021 con quelli del 2020 e del 2019. I noleggi sono cresciuti del 15% rispetto al 2020 e diminuiti di 2 punti rispetto al 2019. Secondo **Rita Rossi**, General Manager Italy di **Avis Budget Group**, la parola chiave rimane la flessibilità. «I piccoli imprenditori e gli

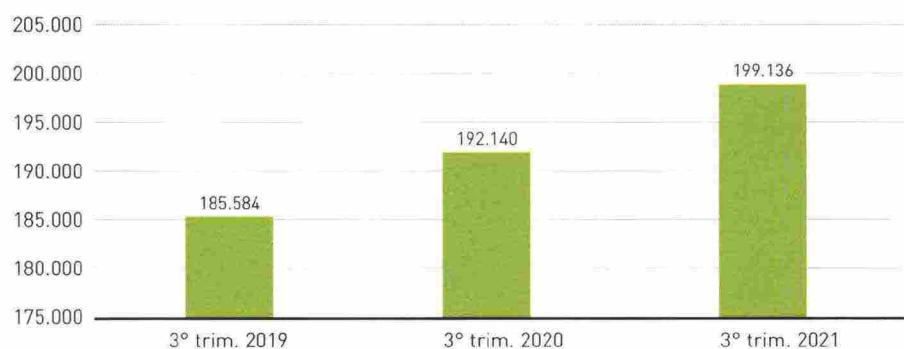
IMMATRICOLATO FURGONI

Fonte Dataforce



FLOTTA FURGONI IN NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Fonte Aniasa



artigiani rifiutavano di prendere lavori aggiuntivi perché avevano il mezzo in proprietà già in uso. Ultimamente assistiamo ad un cambio di approccio e a una maggiore consapevolezza che la flessibilità, attuata attingendo al noleggio di veicoli aggiuntivi a quelli di proprietà, porta alla crescita del proprio fatturato».

L'IMPORTANZA DELLA PERSONALIZZAZIONE

I veicoli commerciali non sono come le auto, servono per attività specifiche e gli allestimenti sono essenziali per gli *end user*: di qui la peculiarità del comparto. Secondo **Sabino Fort**, direttore commerciale di **Sifa** «gli allestimenti più

FURGONI NOLEGGIO BREVE TERMINE

	3 TRIM 2019	3 TRIM 2020	3 TRIM 2021
Fatturato	19.948.889	20.059.414	24.658.941
Giorni noleggio	534.882	592.229	648.202
Flotta media	9.037	8.902	10.970
Utilizzo	65,80%	73,90%	65,70%
Numero noleggi	62.455	53.157	61.167
Durata	8,6	11,1	10,6
Prezzo per giorno	37,3	33,9	38
Prezzo per noleggio	319,4	377,4	403,1

Fonte Aniasa

MISSIONFLEET FOCUS VEICOLI COMMERCIALI



CON UN'AUTONOMIA DI 317 KM, FORD TRANSIT ELETTRICO SARÀ IN CONCESSIONARIA DALLA PRIMAVERA 2022

richiesti sono quelli isotermeici, per i veicoli refrigerati che trasportano gli alimenti, e quelli destinati ai corrieri per le consegne dell'ultimo miglio. Inoltre, è molto ambito il servizio di noleggio di **veicoli commerciali usati** in ottime condizioni manutentive e di pronta disponibilità proposto». Con **Leasys Pro** si noleggiano sia veicoli allestiti su misura, ma anche di tre tipologie per le esigenze specifiche di trasportatori, idraulici ed elettricisti. Inoltre, vale il diritto di prelazione all'acquisto del mezzo noleggiato, conoscendone fin da subito il prezzo. Invece, il punto di forza dell'offerta di **Ald Van** è l'ampio portafoglio di marchi iconici e di veicoli delle tipologie più diverse, dal termico all'elettrico, oltre al fatto di

noleggiare mezzi "cuciti" addosso a ciascuna professione. «Possiamo offrire tutto quello che il cliente ci chiede perché non siamo noi a produrre i veicoli, ma li acquistiamo dai migliori specialisti e abbiamo accordi commerciali con la maggior parte degli allestitori – commenta **Dario Cerruti**, direttore commerciale di Leaseplan Italia –. I veicoli più richiesti sono quelli utili al trasporto delle merci generaliste vendute tramite e-commerce».

CONSEGNE A ZERO EMISSIONI

La crescita dell'e-commerce significa aumento delle consegne nei centri urbani. Ecco che limiti alla circolazione previsti da molte città, sensibilità green di consumatori e ambiente

finanziario spingono all'adozione di soluzioni a basso impatto ambientale. Questo contesto rappresenta un *humus* favorevole all'adozione di veicoli commerciali elettrici per i servizi di *delivery*. Il noleggiatore è di certo l'intermediario che più di ogni altro può spingere verso l'adozione della tecnologia elettrica per i propri clienti sia per l'assunzione del **rischio del valore residuo**, sia perché fornisce una soluzione *all in one* (veicolo più tecnologia di ricarica). «In Arval seguiamo un approccio metodologico che definiamo SMaRT (smart mobility and responsibility target), con cui affrontiamo insieme ai clienti la programmazione della transizione green su flotte Lcv in modo specifico rispetto alle

MISSIONFLEET FOCUS VEICOLI COMMERCIALI

flotte auto, seguendo le peculiarità nel loro utilizzo, assegnazione e gestione», spiega **Massimiliano Abriola**, fead of strategy, consulting & Arval Mobility Observatory. L'attenzione, inoltre, è rivolta su temi aggiuntivi quali la presenza di allestimenti, il carico utile residuo, i pesi medi e di punta trasportati, i tempi di sosta nel corso della giornata lavorativa e il ricovero notturno dei veicoli, solo per citarne alcuni.

SI ANALIZZA LA RICARICA

La scelta di un veicolo elettrico è strettamente collegata con la ricarica dello stesso. L'analisi deve essere molto approfondita in quanto bisogna tenere conto delle **tipologie di missioni** che il veicolo deve svolgere (tempi, percorrenze, tipologia di strada, carico). Inoltre, bisogna sapere se il furgone può operare nel corso della giornata senza essere rifornito di elettroni. Oppure, nel caso contrario, occorre conoscere quando, dove e come può essere ricaricato e che impatto ha il tempo trascorso alla spina sull'operatività della missione. È necessario, inoltre, sapere se il furgone alla fine della giornata torna in sede e quindi può ripristinare la sua energia durante la notte. Tale possibilità impatterebbe positivamente sull'**abbattimento del TCM**, perché la ricarica presso proprie strutture sarebbe completa e più economica. «L'elettrificazione della logistica, specialmente quella urbana, è uno dei temi caldi al pari di quello che stiamo vedendo per i veicoli leggeri - sostiene **Fabio Pressi**, Ceo di A2A E-Mobility -. Le stazioni di ricarica già installate da A2A sono perfettamente adatte anche ai



NEW COMER TRA I COSTRUTTORI

Si chiama **Arrival**, la casa di produzione britannica che presenta il suo nuovo furgone elettrico di cui UPS ha sottoscritto un accordo di 10.000 unità per le consegne dell'ultimo miglio. Anche Leaseplan ha annunciato un accordo che prevede un pre-ordine iniziale di 3.000 unità. Si tratta di un Lcv al 100% elettrico con volumi di carico compresi tra 10,5 e 18 metri cubi e batterie da 67, 89 e 111 kW, con un'autonomia tra i 180 e i 300 chilometri. La startup londinese mette in pratica il modello delle **micro-fabbriche**, cioè unità produttive di piccole dimensioni fortemente automatizzate dalla robotica leggera, per mantenere i prezzi molto competitivi. La produzione partirà a metà 2022. **Andrea Finardi** è l'head of commercial per il Sud Europa del costruttore.

veicoli commerciali. Discorso diverso per i mezzi pesanti e le lunghe distanze dove il peso delle batterie diventa penalizzante. È probabile che vedremo una elettrificazione dei **truck** integrata con **soluzioni ad idrogeno** per aumentare l'autonomia. Stiamo lavorando sia in questa direzione sia per una elettrificazione delle flotte aziendali e del trasporto pubblico».

FURGONI ELETTRICI, NON PER TUTTI

Se per le consegne urbane i veicoli commerciali elettrici possono rappresentare

un'opportunità, sulle tratte extraurbane ci sono ancora delle difficoltà. Secondo **Simone Boeretto**, director of operations di Eismann, società che dispone di 800 veicoli in noleggio a lungo termine per le consegne di alimenti, «per le questioni legate alla portata e all'autonomia, ad oggi i veicoli commerciali elettrici non sono adatti alla nostra tipologia di trasporti. Effettuiamo consegne principalmente nelle periferie e non possiamo permetterci che un nostro mezzo possa rimanere a terra perché non esiste un'infrastruttura di ricarica utile in caso di

MISSIONFLEET FOCUS VEICOLI COMMERCIALI



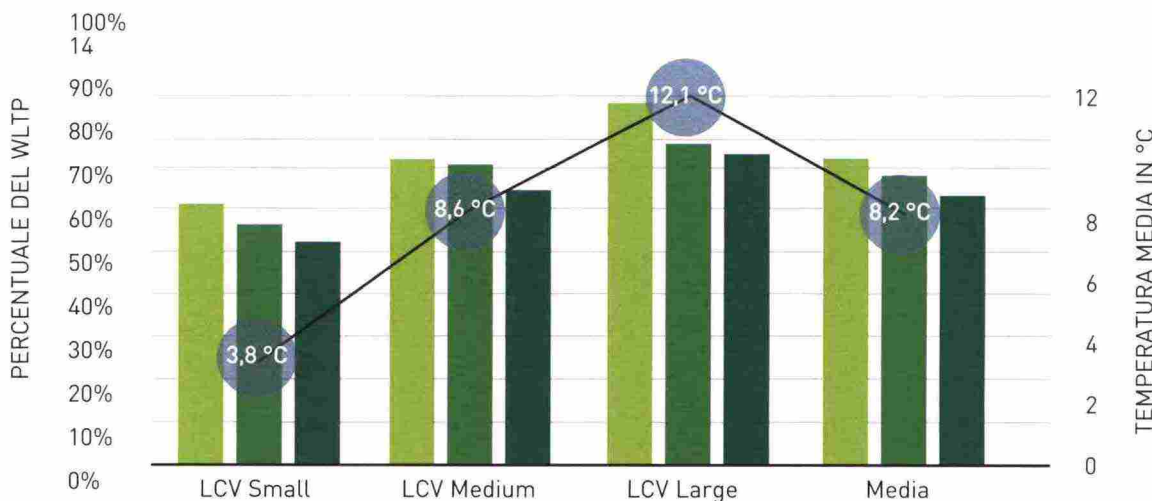
necessità. Percorriamo mediamente 39.000 km all'anno (ogni furgone, ndr) e anche se mi informo costantemente sulle innovazioni di prodotto, attualmente non ci sono le condizioni per sperimentare la sostituzione di Lev diesel con EV».

L'AUTONOMIA DELLA BATTERIA VA TESTATA

Arval ha condotto una ricerca a livello internazionale per analizzare l'impatto del carico utile, della temperatura e del tipo di percorso sull'autonomia della batteria, su tre tipologie di veicoli commerciali elettrici. In

particolare, dai test è emerso che in un ciclo combinato **in condizioni invernali** l'autonomia effettiva è pari al 60-70% di quella indicata dal Wltp. Inoltre, è emerso che con un **carico del 75%** i veicoli commerciali elettrici si comportano in maniera simile a quelli diesel che consumano il 20% di carburante in più rispetto a un riempimento dello 0%. Relativamente al tipo di percorso, i furgoni a zero emissioni producono efficienza massima **nei percorsi extraurbani** a velocità media. In tutti e tre gli scenari di carico (0%, 50%, 100%), i furgoni elettrici hanno realizzato mediamente l'82% della percorrenza indicata nel ciclo Wltp. Al contrario, **in città**, con il tipico andamento di "fermata e ripartenza", che produce ripetute accelerazioni da fermi, si incide più di quanto previsto sul consumo di energia. Infine, la stessa non viene completamente recuperata con la rigenerazione della frenata.

INCIDENZA DEL CARICO UTILE SULLA PERCORRENZA IN SITUAZIONI REALI RISPETTO ALLA PERCORRENZA SECONDO IL WLTP (CICLO COMBINATO)



Fonte: Arval Consulting