Il domani dei TRUCKS

Il mercato è in ripresa, ma i numeri non bastano. Green, tecnologia, sicurezza: queste le parole chiave per i veicoli industriali

di Marina Marzulli

In che direzione va il mercato dei veicoli industriali? Se guardiamo i dati, il quadro sembra roseo: le immatricolazioni del primo trimestre dell'anno sono cresciute in Italia del 33,4% rispetto allo stesso periodo del 2015, passando da 3.804 a 5.075 unità.

Ci sono, però, altri aspetti da tenere in considerazione, primo fra tutti l'anzianità del parco circolante, uno dei più vecchi d'Europa. Ne abbiamo parlato con due esperti del settore: **Franco Fenoglio**, nominato recentemente presidente della Sezione Veicoli Industriali dell'Unrae, e **Gianandrea Ferrajoli**, il nuovo coordinatore di Federauto Trucks, la divisione che, nell'ambito di Federauto, raggruppa i concessionari di veicoli industriali di tutti i brand operanti in Italia.

Dal 2008 al 2014 il mercato si è contratto di quasi due terzi, passando da quasi 30mila immatricolazioni a 9.500.

"Una crisi epocale mai vista", la definisce Franco Fenoglio. Ora il vento è cambiato.

"Le mie previsioni sono di cauto ottimismo - afferma Fenoglio - andiamo verso le 17.000 immatricolazioni per il 2016, ma dubito che il trend così positivo dei primi tre mesi durerà a lungo.

L'andamento è influenzato da disposizioni finanziarie e fiscali dettate quali il superammortamento (che si concluderà a ottobre). Servono riforme strutturali che possano garantire una base sicura all'incremento del mercato, soprattutto nell'ottica del rinnovo del parco circolante che, dalle ultime stime effettuate, ha un'età media di 12 anni".



Chi sono...

Gianandrea Ferrajoli è nato a Roma nel 1980 e ha studiato in Gran Bretagna e negli USA; attualmente frequenta l'Owner and President Management Program della Harvard Business School ed è laureato alla European Business School London. Inizia la sua carriera nel 2003 nel settore dell'Investment Banking, nel gruppo Société Générale con esperienze a Londra, Parigi e New York. Nel 2009 rientra in Italia per impegnarsi nella concessionaria di famiglia.

Franco Fenoglio è arrivato in Italscania nel 2012, prima come amministratore delegato e poi come presidente. Nato nel 1953 a Pinerolo, una laurea in Scienze Politiche all'Università di Torino, ha una vastissima esperienza nel settore dei veicoli industriali.

Rinnovare il parco

Non solo il parco è vecchio, ma ben il 71% dei veicoli appartiene a classi di emissione anteriori all'Euro 4 (immatricolati prima dell'ottobre 2006). Un problema che solleva anche Ferrajoli: "Dopo il fortissimo decremento per sette anni consecutivi, fino al 2014, da 15 mesi a questa parte stiamo vivendo una ripresa e, guardando i dati europei, vediamo che l'Italia è trainante - commenta - Avremo, però, bisogno di interventi più strutturali perché siamo un settore strategico: si muovono le merci e si muovono il Paese e la sua economia.

Dobbiamo incentivare con una visione di maggiore respiro il ricambio dei mezzi che sono sulla strada da troppo tempo e favorire l'acquisto delle alimentazioni green: in particolare, ci sembra molto promettente il segmento dei veicoli commerciali a metano liquido, dal momento che abbattono del 95% le emissioni di particolato e del 35% quelle di monossido di carbonio.

Credo che il rinnovo del parco debba essere in cima alla nostra agenda governativa, sia per una questione di sicurezza sia per la sostenibilità ambientale".

Tra gli interventi strutturali più richiesti dagli operatori del settore, defiscalizzazione e semplificazione.

"C'è un esodo all'estero dei nostri trasportatori, nei Paesi dell'est ma anche in Germania e Portogallo - sottolinea Fenoglio - Sia per la fiscalizzazione elevata sia per i tempi biblici della burocrazia italiana. Dal momento che siamo in Europa, ci dovrebbero essere condizioni fiscali e amministrative più uniformi".

Assistenza e ricambi

A livello distributivo, il modello che ha retto per diversi decenni è crollato con la crisi. Questo non è sempre e necessariamente un male, come sottolinea Ferrajoli: "Molti concessionari sono diventati più strutturati e hanno ampliato i loro servizi. A livello di associazione, siamo coscienti che i nostri aderenti oggi sono più forti, competitivi e solidi rispetto a dieci anni fa".

Se è vero che oggi nel settore dei veicoli industriali vince chi è in grado di erogare più servizi, è anche vero che con la crisi c'è stato un forte cambiamento della clientela: "Il retail - prosegue Ferrajoli - si è ridotto a favore di una maggiore affermazione delle flotte, che sono molto più esigenti e portano marginalità più ridotte".

Il ruolo della tecnologia

L'altra partita in campo è quella della tecnologia, a più livelli e su più fronti. "La logistica verrà impattata dalle tecnologie telematiche il cui sviluppo è sempre più pervasivo ed esponenziale. I camion producono una infinità di dati e questi Big Data saranno uno strumento importante nella partita che si giocherà domani" sottolinea Ferrajoli.

"I camion contengono sempre più elettronica, per questo è importante la manutenzione e l'uso di ricambi originali - ricorda Fenoglio - I veicoli industriali, infatti, sono dotati di tecnologia estremamente avanzata, montano sistemi di avanguardia, che non hanno nulla da invidiare alle autovetture di ultima generazione.

Ad esempio, dal primo novembre 2015, è entrato in vigore l'obbligo per i Costruttori di veicoli pesanti, con massa superiore alle 3,5 tonnellate, di dotare i mezzi con il sistema che avverte l'autista del cambio di corsia e, per quelli sopra le 8 tonnellate con sospensioni pneumatiche, il sistema di rallentamento automatico anti-tamponamento. Questo comporta anche una valorizzazione del ruolo dell'autista, che deve essere formato per consumare e inquinare meno, nonché per avere dimestichezza con tutti i dispositivi di sicurezza presenti".





Da sinistra, Franco Fenoglio, presidente della Sezione Veicoli Industriali dell'Unrae, e Gianandrea Ferrajoli, coordinatore di Federauto Trucks

«

Avremo bisogno di interventi più strutturali perché siamo un settore strategico: si muovono le merci e si muovono il Paese e la sua economia

Gianandrea Ferrajoli, Federauto Trucks

»