

Ford

SDA Bocconi
SCHOOL OF MANAGEMENT

60 ANNI DI FORD TRANSIT

Commissionato da
Ford Italia

Carlo Alberto Carnevale Maffè
Guida Beatrice Pirotti
Stefano Riela

Ricerca svolta da
SDA Bocconi School of
Management



INDICE

1.	Introduzione	3
2.	Da veicolo a ecosistema: 60 anni di evoluzione come piattaforma funzionale	5
3.	Analisi macroeconomica	19
4.	L’ecosistema Transit: territori, usi, dati e servizi che abilitano la crescita	30
5.	“Transit Stories” Settoriali: PMI e Artigiani Italiani a Bordo del Transit	45
6.	Transit nel futuro: elettrificazione, piattaforme intelligenti e implicazioni per le PMI ..	70

1. Introduzione

1.1 Oltre il veicolo: un oggetto di studio strategico

Analizzare sessant'anni di storia del Ford Transit in Italia non significa semplicemente ripercorrere l'evoluzione di un veicolo commerciale di successo. Significa, piuttosto, disporre di una lente di ingrandimento unica e potente per osservare le trasformazioni profonde del lavoro, dell'impresa e della logistica che hanno plasmato l'economia del nostro Paese dal boom economico a oggi. Pochi altri oggetti industriali, infatti, hanno dimostrato una simile capacità di integrarsi e co-evolvere con il tessuto produttivo, diventandone al tempo stesso specchio e motore.

In questo senso, il Transit può essere considerato una vera e propria "traccia storica" dell'economia moderna. Come in geologia un reperto-guida permette di datare e interpretare gli strati rocciosi in cui si trova, così le diverse generazioni, configurazioni e allestimenti del Transit permettono di mappare i cambiamenti nelle catene del valore, l'emergere di nuove professioni, la frammentazione della produzione e la nascita di modelli di servizio innovativi. Dalla robustezza richiesta dalla ricostruzione e dalla prima motorizzazione artigianale, alla modularità necessaria per la specializzazione dei distretti industriali, fino alla connettività e all'elettrificazione che oggi abilitano la logistica 4.0, ogni evoluzione del Transit è una risposta diretta a un'esigenza emergente dell'economia reale. Studiarlo, quindi, non è un esercizio di storia del design o dell'ingegneria, ma un'indagine di strategia d'impresa e di macroeconomia applicata.

1.2. La tesi centrale: il Transit come infrastruttura capillare

La tesi centrale di questo studio è che il Ford Transit trascende la sua natura di prodotto per assumere il ruolo di infrastruttura economica mobile e capillare. A differenza delle infrastrutture fisse e pubbliche – come strade, autostrade e reti di comunicazione, che costituiscono lo scheletro statico del sistema economico – la flotta circolante di veicoli commerciali come il Transit ne rappresenta il sistema circolatorio dinamico. È l'elemento che connette i nodi della produzione, della distribuzione e del consumo, garantendo quel flusso vitale di beni, servizi e competenze che anima l'economia ogni giorno.

Questo ruolo è stato particolarmente decisivo per la competitività del modello di sviluppo italiano, storicamente fondato sulla vitalità delle piccole e medie imprese (PMI), sull'artigianato diffuso e sulla specializzazione dei distretti industriali. Per queste realtà, spesso prive della scala necessaria per sviluppare sistemi logistici integrati e proprietari, il

Transit ha rappresentato non un semplice mezzo di trasporto, ma un fattore di produzione essenziale: un "coltellino svizzero" logistico, affidabile e versatile, in grado di fungere da magazzino viaggiante, officina mobile, veicolo per le consegne e strumento di rappresentanza. Il suo successo di mercato non è, pertanto, il risultato di una mera imposizione dell'offerta da parte di Ford, ma la conseguenza di una profonda simbiosi con la domanda. È stato il sistema economico italiano, con la sua peculiare struttura granulare e la sua esigenza di agilità, a "eleggere" il Transit come proprio standard de facto, riconoscendovi lo strumento più adatto a soddisfare le proprie necessità operative. La sua leadership commerciale è, in ultima analisi, un indicatore socio-economico della natura stessa del nostro capitalismo.

Questa interpretazione ha implicazioni che vanno oltre l'analisi storica. Se la flotta circolante di veicoli commerciali è un asset strategico nazionale, allora la sua modernizzazione e transizione verso paradigmi più efficienti e sostenibili – come l'elettrificazione e la connettività incarnate oggi dall'E-Transit e dall'ecosistema di servizi Ford Pro – non è solo una questione ambientale o commerciale. Diventa un fattore critico per la competitività futura del "Sistema-Paese", un tassello fondamentale per accompagnare le PMI italiane nelle sfide della transizione digitale ed ecologica, in piena coerenza con gli obiettivi strategici del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

1.3 Obiettivi e metodologia della ricerca

Questo case study, commissionato da Ford Italy, si propone di analizzare il fenomeno Transit secondo una triplice prospettiva, al fine di restituirne un quadro completo e multidimensionale. Gli obiettivi specifici del case study sono: Deconstruct (Decostruire): Analizzare l'evoluzione storica del Ford Transit non come una sequenza di modelli, ma come lo sviluppo di una "piattaforma" tecnologica e funzionale. Si intende dimostrare come la sua versatilità e modularità siano state la causa fondamentale della sua simbiosi con il sistema economico.

Quantify (Quantificare): Misurare per la prima volta in modo analitico l'impatto macroeconomico generato dall'intero ecosistema dei Light Commercial Vehicles (LCV), segmento al quale appartiene il Transit, in Italia nel corso dei suoi 60 anni di storia. La stima si concentrerà su tre indicatori chiave: il Valore Aggiunto generato, l'occupazione supportata (in termini di Unità di Lavoro Annue) e il gettito fiscale complessivo prodotto per la collettività.

Illustrate (Illustrare): Dimostrare, attraverso l'analisi qualitativa di casi aziendali, l'impatto organizzativo e strategico del veicolo a livello microeconomico. Questi casi mostreranno come il Transit si configuri quale strumento abilitante di specifici modelli di business e di vantaggio competitivo.

La struttura del report segue questa logica. Il Capitolo 2 traccia l'evoluzione storica del veicolo come piattaforma, analizzando la "causa" tecnologica e strategica del suo successo. Il Capitolo 3 ne misura gli effetti macroeconomici, presentando la "conseguenza" quantitativa della diffusione dei veicoli commerciali leggeri nei diversi settori dell'economia italiana in termini di valore aggiunto, e stimando gli effetti sull'occupazione e sul gettito fiscale. Il Capitolo 4 funge da ponte tra l'analisi dei grandi numeri, e le storie concrete, le "Storie Transit", che raccontano la vita quotidiana di imprese e territori, proponendo diverse chiavi di lettura dei contesti in cui il Transit—considerato non solo come furgone ma come piattaforma di lavoro—aiuta davvero le imprese a essere più produttive. Infine, il Capitolo 5 propone una serie di casi aziendali che forniranno la "prova" qualitativa di come il Transit operi concretamente come fattore di efficienza e innovazione all'interno delle imprese italiane. Il Capitolo 6, infine, propone una prospettiva sull'evoluzione in corso verso l'elettrificazione del parco circolante del Transit e dei veicoli commerciali leggeri, che diventano sempre più piattaforma intelligente per la logistica e i processi produttivi delle PMI.

2. Da veicolo a ecosistema: 60 anni di evoluzione come piattaforma funzionale

2.1 Introduzione: L'evoluzione come risposta strategica

La longevità e la leadership del Ford Transit non sono frutto del caso, ma di una precisa strategia evolutiva basata sull'ascolto continuo del mercato e sull'adattamento incessante alle mutevoli esigenze del mondo del lavoro. La storia del Transit è la storia di come un prodotto industriale si sia trasformato in una piattaforma di soluzioni, anticipando e accompagnando le grandi transizioni economiche. Ogni innovazione introdotta, dalla meccanica al design, dalla motorizzazione alla connettività, non è mai stata fine a se stessa, ma ha sempre rappresentato una risposta puntuale a un bisogno emergente, a una nuova modalità di lavorare, di produrre valore, di servire i clienti. Questa evoluzione può essere suddivisa in quattro ere distintive, che mappano la trasformazione del veicolo e, con essa, dell'economia che serve.

2.2 Le ere del Transit

1965-1985: L'era della robustezza e della capacità

Il primo Transit, lanciato nel 1965, nasce in un'Italia in pieno boom economico, un Paese che ha bisogno di strumenti solidi, affidabili e capienti per motorizzare le sue attività commerciali e artigianali. In questa fase, il valore risiede essenzialmente nel "metallo": la robustezza del telaio, l'ampiezza del vano di carico, la semplicità e l'affidabilità della meccanica. Il Transit si afferma come un instancabile "mulo da lavoro", un partner essenziale per idraulici, elettricisti, piccoli costruttori e commercianti che stanno costruendo il benessere diffuso del Paese.

La sua architettura a motore anteriore, innovativa per l'epoca, permette di avere un piano di carico basso e regolare, massimizzando la capacità e la praticità d'uso. È il veicolo che trasporta i materiali per l'edilizia, consegna le merci nei negozi di quartiere e permette all'artigiano di portare con sé i propri attrezzi. Il suo valore è la sua capacità di lavoro, misurata in metri cubi e chilogrammi.

1986-2000: L'era della specializzazione e della modularità

Con la maturazione dell'economia italiana e l'affermazione del modello dei distretti industriali, la domanda si fa più sofisticata. Non basta più un veicolo robusto, serve un veicolo versatile, capace di adattarsi a professioni e servizi sempre più specializzati. Il Transit risponde a questa esigenza trasformandosi da "furgone" a "base configurabile". Nascono le versioni a passo lungo e corto, a tetto alto e basso, le varianti telaio-cabina che diventano la base per innumerevoli allestimenti speciali: dai furgoni frigorifero per il trasporto alimentare alle officine mobili, dai veicoli per il trasporto persone ai piccoli autocarri con cassone ribaltabile. Il valore si sposta dal prodotto standard alla sua capacità di essere personalizzato. Questa modularità è la chiave che permette al Transit di penetrare in nicchie di mercato sempre più specifiche, diventando lo standard de facto per un intero ecosistema di allestitori di terze parti.

La scelta di un Transit, a questo punto, non è più solo la scelta di un veicolo, ma l'accesso a un'ampia gamma di soluzioni specialistiche pronte all'uso, un fenomeno che crea un potente effetto rete: più il Transit è diffuso, più gli allestitori sviluppano soluzioni per esso, e più soluzioni esistono, più conveniente diventa scegliere un Transit, in un circolo virtuoso che ne consolida la leadership.

2001-2020: L'era dell'efficienza e del comfort

L'ingresso nel nuovo millennio è segnato da una crescente attenzione ai costi operativi e all'efficienza. La logistica diventa una scienza e la competizione si intensifica. Per le aziende, il veicolo commerciale non è più solo uno strumento, ma un centro di costo da ottimizzare. Il focus dell'evoluzione del Transit si sposta quindi sui motori, con l'introduzione delle tecnologie diesel common rail (TDCi) che garantiscono maggiori prestazioni a fronte di minori consumi ed emissioni.

Il TCO (Total Cost of Ownership), ovvero il costo totale di possesso, diventa il parametro chiave. Parallelamente, si prende coscienza che l'autista di un veicolo commerciale passa gran parte della sua giornata a bordo: la cabina si trasforma così in un vero e proprio "ufficio mobile". L'ergonomia dei sedili, la climatizzazione, l'insonorizzazione e l'introduzione dei primi sistemi di infotainment migliorano drasticamente le condizioni di lavoro, riducendo l'affaticamento e aumentando la produttività. Il comfort non è più un lusso, ma un fattore di efficienza.

Dal 2021: L'era della connettività e dell'elettrificazione

L'era attuale segna la trasformazione più radicale. Il Transit diventa un nodo intelligente e connesso all'interno di un ecosistema digitale di servizi, e un pioniere della transizione energetica. Con l'introduzione dell'E-Transit 100% elettrico, Ford risponde alla crescente domanda di una logistica urbana a zero emissioni, cruciale per l'accesso ai centri storici e per la sostenibilità ambientale. Ma la vera rivoluzione è la trasformazione del veicolo in una piattaforma di dati e servizi. Grazie alla connettività integrata e all'ecosistema Ford Pro, il Transit non si limita più a trasportare merci, ma genera e trasmette dati che permettono ai gestori di flotte di ottimizzare i percorsi, monitorare lo stato di salute del veicolo con diagnostica predittiva per evitare i fermi macchina, gestire la ricarica in modo intelligente e migliorare la sicurezza. Il valore non risiede più solo nel veicolo fisico, ma nel software e nei servizi che esso abilita.

Questa traiettoria evolutiva riflette un fenomeno più ampio, la "servitizzazione" dell'economia, in cui si passa dalla vendita di un prodotto alla fornitura di una soluzione completa che massimizza il valore per il cliente. Ford, in questo nuovo paradigma, non è più solo un costruttore di veicoli, ma un provider di soluzioni per la produttività del business.

2.3 60 anni di evoluzione come veicolo-piattaforma

Introduzione: Transit come veicolo-piattaforma

Il Ford Transit, lanciato nel 1965, è diventato un'icona nel mondo dei veicoli commerciali leggeri e nel 2025 celebra 60 anni di produzione ininterrotta. Nato come furgone versatile per soddisfare le esigenze di imprese in tutta Europa, nel tempo si è trasformato in un vero "veicolo-piattaforma": un mezzo la cui configurazione tecnico-funzionale si articola su tre layer concettuali interconnessi. Questi tre strati – meccanico, logico e organizzativo – ne hanno guidato l'evoluzione e ne definiscono il ruolo chiave come piattaforma di lavoro mobile per milioni di aziende.

Nel prosieguo analizziamo l'evoluzione storica del Transit attraverso questi tre layer, mettendo in luce come ciascun aspetto (dalla meccanica tradizionale all'elettronica e al software di bordo, fino ai processi d'uso nelle organizzazioni) abbia contribuito a fare del Transit molto più di un semplice furgone. Vedremo anche le prospettive future verso l'elettrificazione e la digitalizzazione spinta, che spostano sempre più il baricentro dell'innovazione dal ferro al silicio (il motore stesso, un tempo componente puramente meccanico, diviene ora elemento logico-software). Infine, mostreremo come questi tre layer si intrecciano nel definire il Transit come piattaforma flessibile al servizio della produttività aziendale.

Layer meccanico: evoluzione di chassis, dimensioni e portata

Il layer meccanico comprende la struttura fisica del Transit – telaio, carrozzeria, motorizzazioni tradizionali, sospensioni – e tutte le caratteristiche di dimensioni, portata e configurazioni che determinano le prestazioni di base del veicolo. Sin dal principio, il Transit è stato progettato per offrire robustezza e versatilità. Negli anni '60, Ford unificò i precedenti furgoni britannici e tedeschi in un unico modello europeo: c'era domanda di maggior capacità di carico, più flessibilità e più velocità, esigenza cui il Transit rispose con un veicolo totalmente nuovo e costruito sia nel Regno Unito sia in Germania.

Già il primo Transit (1965) presentava innovazioni meccaniche notevoli per l'epoca: ad esempio, venne offerto in due diverse misure di passo (corto e lungo), ciascuna con tre opzioni di payload da circa 0,6 fino a oltre 1,7 tonnellate, e con configurazioni personalizzabili (porte posteriori a doppio battente oppure portellone unico, porte cabina scorrevoli o incernierate, presenza opzionale di porta laterale per il carico). Questa modularità iniziale delineò il Transit come piattaforma multi-configurazione adatta a diversi usi (dal trasporto merci al trasporto persone).

Nel corso delle decadi successive, il layer meccanico ha visto un costante miglioramento di prestazioni, capacità e varianti di carrozzeria. Ecco alcune tappe fondamentali: Anni 1970: introduzione dei freni a disco anteriori servo-assistiti (dal 1975 sui modelli a passo corto, poi estesi ai modelli lunghi) – il Transit fu il primo veicolo commerciale medio ad adottare i dischi

ventilati, migliorando nettamente la sicurezza in frenata. Nel 1976 uscì il Transit “190”, che innalzava la massa totale a 3,5 tonnellate per rispondere alle esigenze di carico più elevato. Nel 1978 debuttò il Transit Mk2, prima grande rivisitazione stilistica e strutturale: cofano più lungo e aerodinamico per ospitare meglio anche i motori diesel, nuovi motori benzina OHC più efficienti, cambio automatico e altri miglioramenti orientati al comfort come un riscaldamento più potente. Queste evoluzioni permisero di adeguare il veicolo alla crescente popolarità del diesel e alle aspettative di comfort “automobilistico” anche su un furgone.

Anni 1980: venne sviluppato e introdotto (1984) un motore diesel a iniezione diretta 2.5L di concezione rivoluzionaria per l’epoca, con pompa rotativa, che incrementò la potenza (da 62 a 68 cavalli) riducendo i consumi fino al 20-24%. Nel 1986 arrivò il Transit Mk3, completamente nuovo a 20 anni dal modello originario: presentava un frontale inclinato “a muso lungo” (fast-front) dal design audace che raggiunse un coefficiente aerodinamico di 0,37 – migliore di molte auto coeve – riducendo la resistenza dell’11% e migliorando i consumi di carburante fino a un 8%. Contestualmente aumentò lo spazio di carico (volume maggiore dell’11-13%) senza aumentare troppo gli ingombri, segno di un uso più efficiente del design meccanico.

Anni 1990: nel 1991 un sostanziale redesign strutturale del pianale migliorò la rigidità e la sicurezza in caso di urto, e introdusse un nuovo modello 1.5 tonnellate di payload su passo corto (Transit 150) grazie al telaio rinforzato. Sulle versioni lunghe, sempre nel 1991, il Transit passò a sospensioni anteriori indipendenti MacPherson con sterzo a cremagliera (rack & pinion), abbandonando l’assale rigido anteriore per una guida più confortevole. Durante questa generazione, si ampliarono anche le dotazioni meccaniche di sicurezza: p.es. comparvero airbag conducente e passeggero, cinture a tre punti anche per il passeggero centrale anteriore (1994), e vennero migliorate serrature e sistemi antifurto fisici. Nel 1995 furono introdotte cinture di sicurezza a tre punti anche per tutti i sedili posteriori nelle versioni minibus 12-15 posti, segno dell’attenzione crescente alla sicurezza passiva tramite componenti meccanici migliorati.

Anni 2000: dopo 35 anni di onorata carriera, nel 2000 Ford lanciò il Transit di quarta generazione (Mk4), completamente riprogettato e prodotto nello stabilimento di Genk (Belgio). Questo modello segnò un cambiamento epocale, introducendo per la prima volta varianti a trazione anteriore oltre alle classiche a trazione posteriore, tutte costruite su un’unica piattaforma modulare. In parallelo Ford introdusse nuovi motori turbodiesel common-rail Duratorq TDCi, più potenti ed efficienti. La gamma Transit iniziò così a diversificarsi non solo in varie carrozzerie, ma anche in diverse configurazioni di trazione (FWD, RWD e successivamente anche 4x4 intelligente).

A metà anni 2000, il Transit continuò ad evolvere: il model year 2006 (Mk5) portò un design esterno rinnovato e soprattutto una cabina aggiornata con leva del cambio sul cruscotto (migliorando l'ergonomia e liberando spazio in cabina). Inoltre, furono rese disponibili ben sette motorizzazioni (sei diesel e una benzina, con possibilità di conversione a CNG o LPG) per soddisfare ogni esigenza, e su tutta la gamma comparvero dotazioni come il controllo di stabilità elettronico (ESP) – divenuto via via standard. Nel 2007 fu aggiunta la versione Intelligent All-Wheel Drive, facendo del Transit l'unico furgone della categoria offerto in versione a trazione anteriore, posteriore o integrale sulla medesima base meccanica. Ciò sottolinea la natura di “piattaforma” flessibile: un unico veicolo con architetture meccaniche multiple per adattarsi a impieghi diversi (dal corriere urbano 4x2 al veicolo da cantiere 4x4). Sempre nel 2007 questa versatilità e il nuovo design valsero al Transit il premio “International Van of the Year 2007”. Nel 2008 arrivarono motori più potenti (Duratorq 3.2L da 200 CV per le versioni alto carico), mentre nel 2009 si guardò all'ecologia con la versione Transit ECONetic a basse emissioni (dotata di filtro antiparticolato DPF opzionale, conforme allo standard Euro 5).

Anni 2010: il decennio scorso ha visto la espansione della famiglia Transit e ulteriori affinamenti meccanici. Nel 2012 Ford ha rinnovato completamente la gamma introducendo una line-up a quattro modelli: oltre al Transit “classico” (2 tonnellate di massa), debuttarono il Transit Custom (versione ~1 ton), il Transit Connect (van compatto ~0,75t) e il Transit Courier (furgoncino urbano ancora più piccolo). Per la prima volta il nome Transit abbracciava anche il segmento dei veicoli commerciali compatti, consolidando l'idea di piattaforma modulare declinata in varie taglie. Il 2014 vide l'uscita dell'all-new Transit in versione globale: un Transit 2 ton completamente nuovo (Mk6) progettato per essere venduto in sei continenti, incluso il Nord America. Ciò ha comportato una gamma di carrozzerie ancora più ampia in Europa, con tutti i tipi di configurazione offerti – dal chassis cabinato doppia cabina alle versioni extra lunghe “Jumbo”, ai Kombi per trasporto persone, fino alle varianti 4x4 avanzate. In altre parole, il Transit è diventato un prodotto globale, adattabile ai mercati di tutto il mondo e a praticamente ogni applicazione (nel 2014 iniziò la produzione anche negli USA a Kansas City, per sostituire i van serie E negli Stati Uniti). La famiglia raggiunse nel 2013 il traguardo di 7 milioni di unità prodotte (e 8 milioni nel 2015, anno del 50° anniversario). Verso la fine del decennio, Ford introdusse varianti specializzate per rispondere a esigenze di nicchia: ad esempio il Transit skeletal chassis cab (2018), un telaio ribassato e alleggerito di 200 kg pensato per allestimenti speciali voluminosi (traslochi, corrieri, servizi di consegna) con baricentro basso e maggiore portata utile. Nel 2020 è stata lanciata anche una versione Transit 5 tonnellate (5.0-ton GVM) – un allestimento heavy-duty con telaio o furgone chiuso fino a 5000 kg di massa, destinato ad

applicazioni gravose. Queste aggiunte testimoniano la continua espansione meccanica del concetto Transit per coprire nuovi utilizzi.

Verso gli anni 2020 ed elettrificazione: l'ultima frontiera del layer meccanico è l'elettrificazione. Nel 2022 ha debuttato sul mercato il Ford E-Transit, il primo Transit completamente elettrico a zero emissioni, che apre un "nuovo capitolo" per i veicoli commerciali Ford. Pur rivoluzionando la catena cinematica, l'E-Transit mantiene la filosofia di piattaforma modulare: viene offerto in 25 configurazioni combinando differenti carrozzerie, lunghezze, altezze del tetto e masse (GVM). La batteria da 68 kWh alimenta un motore elettrico disponibile in due livelli di potenza (135 kW o 198 kW), garantendo prestazioni adeguate anche per impieghi gravosi. Sul piano meccanico, l'assenza del motore termico e l'adozione di pacchi batteria hanno richiesto riprogettazioni del telaio, ma Ford è riuscita a integrare il tutto senza sacrificare spazio di carico. Anche la versione più piccola E-Transit Custom (1 tonnellata) è stata presentata nel 2023 e promette capacità di carico e traino simili alle versioni diesel. Da notare che l'elettrificazione sposta alcune funzionalità dal dominio meccanico a quello elettronico-logico (ad esempio, non c'è più un cambio meccanico, ma un sistema di controllo elettronico diretto del motore elettrico). In più, il veicolo elettrico introduce nuove possibilità meccaniche, come il Pro Power Onboard, che trasforma il furgone in una centrale elettrica mobile con prese di corrente per alimentare utensili e apparecchiature in cantiere – una funzionalità resa possibile dall'integrazione intelligente tra batteria (componente fisica) e gestione elettronica della potenza. In sintesi, il layer meccanico del Transit, dalla scocca portante al motore, si è evoluto da un robusto furgone analogico a una piattaforma modulare multi-configurazione, pronta ad accogliere anche propulsori elettrici e nuovi componenti, pur mantenendo l'affidabilità e la flessibilità che ne hanno fatto la fortuna.

Layer logico: elettronica, sensori e software a bordo

Il layer logico riguarda l'insieme di hardware elettronico, sensori, centraline e sempre più software che equipaggiano il Transit, permettendogli di adattarsi al contesto, comunicare dati, assistere il conducente e – in prospettiva – operare in modo intelligente. Nei primi decenni il Transit era un veicolo prevalentemente meccanico, ma già nel 1965 incorporava un accenno di elettronica moderna: fu infatti dotato di un cruscotto a circuito stampato, innovazione inconsueta per l'epoca su un veicolo commerciale. Da lì in poi, ogni generazione ha visto crescere l'elettronica di bordo.

Una svolta importante avvenne nel 1991, quando sul Transit venne montato il primo motore diesel con gestione elettronica: il nuovo 2.5 litri turbodiesel introdotto quell'anno fu il primo veicolo commerciale medio dotato di centralina elettronica di controllo motore

(ECU). Ciò consentì di aumentare la potenza e di rispettare normative antinquinamento più severe, segnando l'inizio dell'era dei motori "intelligenti" nel Transit. Parallelamente, negli anni '90 fecero la comparsa centraline elettroniche per sicurezza e antifurto: dal 1994 il Transit offriva chiusura centralizzata, allarme perimetrale e il sistema antifurto passivo elettronico PATS (Passive Anti-Theft System) di Ford. Inoltre divennero disponibili airbag e migliorò l'elettronica di supporto alle cinture di sicurezza (pretensionatori, sensori). Questi elementi logici hanno incrementato la sicurezza attiva e passiva del veicolo, proteggendo sia il mezzo che gli occupanti.

Negli anni 2000, il Transit ha integrato in maniera crescente elettronica di controllo e sensori. Già nei primi anni 2000 l'ABS (antibloccaggio freni) divenne di serie sull'intera gamma – un primato nell'industria, a testimoniare l'attenzione alla sicurezza attiva. Subito dopo, l'ESP (controllo elettronico di stabilità) fece la sua comparsa a metà decennio e dal 2006 fu progressivamente reso disponibile (e poi standard) su tutti i modelli con motori TDCi, migliorando la stabilità del veicolo in manovre di emergenza o a pieno carico. Nel 2008 vennero aggiunti sensori per gli Ecomodels (come il filtro antiparticolato con sensore pressione per monitorarne l'efficienza) per soddisfare Euro 5.

L'elettronica di bordo ha assunto un ruolo ancora più centrale negli anni 2010, trasformando il Transit in un veicolo connesso e altamente assistito. Un passo chiave è stato l'introduzione del sistema di infotainment Ford SYNC con connettività avanzata: la versione SYNC 3 è stata resa disponibile attorno al 2016, portando sul Transit funzionalità di connettività smartphone, navigazione integrata, comandi vocali e servizi online. In parallelo, sono arrivati i primi sistemi di assistenza alla guida (ADAS) su questi veicoli commerciali: dal 2016 il Transit ha adottato dispositivi come la frenata automatica d'emergenza Pre-Collision Assist con rilevamento pedoni e il cruise control adattivo. Questi sensori (radar, telecamere) e software di assistenza, mutuati dal mondo auto, hanno aumentato la sicurezza attiva del Transit nelle strade trafficate e la sua capacità di "percepire" l'ambiente circostante, riducendo il rischio di incidenti e affaticamento del conducente. Nel 2017 Ford iniziò anche i test di versioni ibride plug-in (PHEV) del Transit Custom a Londra, con l'obiettivo di abbattere le emissioni locali durante le consegne urbane. Tali prototipi combinavano un motore elettrico e uno a benzina, richiedendo un sofisticato sistema logico di gestione dell'energia per funzionare principalmente in elettrico nei tragitti cittadini.

Proseguendo, **fine anni 2010 e inizio 2020**: l'evoluzione logica ha fatto un salto con l'avvento della connettività telematica integrata e dei servizi digitali Ford per la gestione del veicolo in tempo reale. Nel 2021 viene lanciato FORDLive, una piattaforma connessa che collega i Transit delle aziende con la rete di assistenza Ford e con Ford stessa, sfruttando i dati live dal veicolo per ottimizzarne la produttività. In pratica, attraverso sensori e modem

di bordo, ogni Transit moderno può inviare dati sul proprio stato (condizioni del motore, usura componenti, posizione GPS, ecc.) a un cloud centrale: da qui, analisi software suggeriscono interventi di manutenzione preventiva, gestione delle flotte e minimizzazione dei fermi macchina. Questo sistema di uptime management connesso rappresenta l'integrazione del layer logico con i processi operativi (layer organizzativo) –tema che approfondiremo nei paragrafi successivi – ed è reso possibile dall'elettronica avanzata del veicolo (centraline diagnostiche, unità telematiche con SIM dati).

L'arrivo dell'E-Transit nel 2022 ha ulteriormente accentuato l'importanza del layer logico. In un veicolo elettrico, infatti, il controllo software è fondamentale: la gestione della batteria, l'erogazione della coppia dal motore elettrico, il recupero di energia in frenata, il bilanciamento termico, sono tutte funzioni controllate da centraline e algoritmi sofisticati. Il motore elettrico stesso, privo di pistoni e ingranaggi, può essere considerato più un componente logico che meccanico, perché la sua performance dipende strettamente dall'elettronica di potenza che lo governa. Ford ha dotato l'E-Transit di tecnologie come la connettività in 5G (nel 2023) e un touchscreen da 12 pollici tipo tablet in plancia, trasformando l'esperienza utente e aprendo la strada ad aggiornamenti software over-the-air.

Inoltre, funzionalità pensate per specifici contesti lavorativi – come Delivery Assist, che automatizza alcune operazioni durante le consegne, o il Upfit Integration System per integrare digitalmente le attrezzature speciali col veicolo – sono state introdotte di recente. Ad esempio, il Upfit Integration System permette di controllare attraverso il sistema di bordo dispositivi installati dal trasformatore (lampeggianti, generatori, gru, refrigeratori, ecc.), eliminando pulsanti aggiuntivi e integrando il tutto nel software del Transit. Queste funzioni evidenziano come il Transit sia diventato intelligente e programmabile, capace di adattarsi al contesto d'uso tramite software: il veicolo è ora un device connesso, parte dell'Internet of Things aziendale.

Il layer logico del Transit ha compiuto un percorso che va dall'elettronica elementare (un semplice circuito stampato negli strumenti) fino alla piena digitalizzazione. Oggi il Transit dispone di sensori ambientali, centraline per ogni sottosistema (motore, freni, sterzo, climatizzazione, ecc.), connettività wireless avanzata e software che ne aggiornano continuamente le funzionalità. Questo ha spostato molte funzioni critiche dal dominio puramente meccanico a quello elettronico: il cervello del veicolo conta ormai quanto i muscoli. E con l'elettrificazione, questa tendenza si amplifica – come detto, il “motore” è in gran parte un algoritmo. L'aspetto logico consente inoltre di integrare il Transit nei processi digitali delle imprese, cosa che approfondiremo nel prossimo layer.

Layer organizzativo: il Transit nei processi d'impresa

Il layer organizzativo si riferisce al modo in cui il veicolo si inserisce nei processi operativi, logistici e manutentivi delle aziende, includendo le pratiche d'uso applicativo, la gestione delle flotte, la manutenzione e la possibilità di riconfigurare continuamente il veicolo per diversi scopi. In altre parole, questo strato considera il Transit come elemento abilitante nelle organizzazioni: uno strumento di lavoro la cui evoluzione ha avuto impatti su produttività, modelli di business e infrastrutture aziendali.

Fin dalla sua introduzione, il Transit ha profondamente influenzato l'organizzazione del lavoro in molti settori. Negli anni '60, offrendo maggiore capacità di carico, velocità e flessibilità rispetto ai furgoni precedenti, ha permesso alle aziende di trasportare più merce in meno tempo, di servire aree più ampie e di svolgere servizi prima impensabili in maniera così efficiente. La decisione di Ford di creare un unico veicolo paneuropeo nel 1965 mirava proprio a soddisfare le esigenze pratiche dei clienti commerciali: invece di due linee separate per UK e Germania, un solo modello globale per tutti i mercati europei semplificava la produzione ma anche l'esperienza d'uso, rendendo più facile reperire parti di ricambio e allestimenti ovunque.

Questo uniformarsi dell'offerta ha aiutato le imprese (in particolare le PMI) ad adottare in massa il Transit come standard de facto per il trasporto leggero, potendo contare su un veicolo collaudato e supportato ovunque. Già entro il 1976, solo 11 anni dopo il lancio, Ford festeggiava il milionesimo Transit prodotto, segno dell'enorme diffusione e impatto organizzativo: un milione di veicoli in circolazione significava un milione di "unità di lavoro mobile" entrate nei flussi logistici di aziende grandi e piccole in Europa. Nel 1985 si era già arrivati a due milioni di Transit prodotti, e la crescita continuò esponenzialmente (7 milioni nel 2013, oltre 8 milioni nel 2015).

Ma al di là dei numeri di produzione, è interessante capire come il Transit sia usato dalle imprese e come ciò abbia influito sul modo di operare. Uno studio commissionato da Ford in occasione del 50° anniversario ha quantificato l'apporto dei veicoli commerciali leggeri all'economia: solo in tre grandi Paesi (Regno Unito, Francia, Germania) i settori che fanno largo uso di van – edilizia, manutenzione e riparazioni, utility, trasporto e consegne – hanno generato oltre 580 miliardi di euro di fatturato annuo (dato 2014). Questo contributo economico dei "business van-dipendenti" è cresciuto del 16% rispetto al 2010, trainato da trend come l'esplosione dell'e-commerce e delle consegne a domicilio, nonché dalla nascita di nuove imprese artigiane e di servizi dopo la crisi finanziaria. In pratica, i cambiamenti socio-economici (acquisti online, urbanizzazione, just-in-time delivery,

proliferare di PMI nei settori artigianali) hanno aumentato la domanda di veicoli come il Transit e ne hanno plasmato l'evoluzione.

Ad esempio, l'aumento vertiginoso delle consegne dell'ultimo miglio ha spinto a sviluppare versioni più efficienti (come la serie EConetic a basso consumo nel 2009) e ora veicoli elettrici per poter accedere ai centri città a zero emissioni. Ford rilevava nel 2015 che il parco circolante di van stava crescendo ovunque: ad esempio in Francia circolavano 5,2 milioni di veicoli commerciali leggeri, 3,8 milioni in Italia, 3,5 nel Regno Unito, con incrementi a doppia cifra rispetto a inizio anni 2000. Ciò ha significato per molte aziende dotarsi di flotte di Transit e altri LCV, integrandoli nei propri processi operativi in modo sistematico.

L'evoluzione del Transit ha risposto a queste esigenze organizzative. Sul piano delle configurazioni d'uso, Ford ha ampliato la gamma e gli allestimenti per coprire una vastità di applicazioni: dal furgone chiuso per corrieri, al cassonato ribaltabile per edilizia, al minibus per trasporto persone, alle versioni frigo per alimentari, fino ad allestimenti speciali come officine mobili e ambulanze. Un chiaro esempio è il lancio del Transit in versioni sempre più specializzate: nel 2020, come visto, è uscita la versione Trail con differenziale autobloccante per impieghi fuoristrada (pensata per aziende che operano su terreni difficili, cantieri, ecc.) e la versione Active con assetto e protezioni per attività miste lavoro-tempo libero. Sempre nel 2020, Ford ha introdotto la serie MS-RT (Transit Custom con allestimento rally) destinata a clienti che cercano un veicolo business ma anche di immagine – una nicchia che mostra come il Transit sia entrato anche in culture organizzative più “passion-based” (es. team di assistenza in eventi motorsport). Inoltre la disponibilità di un derivativo a telaio nudo ribassato (skeletal chassis) dal 2018 facilita l'attività degli allestitori nel trasformare il veicolo: questo telaio leggero offre 200 kg di portata extra da destinare ad attrezzature o strutture specifiche (es. montaggio di box cargo voluminosi), rendendo più agevole e conveniente la riconfigurazione del Transit per usi particolari. È evidente quindi che il layer meccanico (varietà di versioni) e quello organizzativo si influenzano reciprocamente: le richieste operative delle aziende (più carico, più trazione, allestimenti su misura) hanno guidato Ford a sviluppare nuove varianti; viceversa, la disponibilità di nuove configurazioni (es. il Transit 5-tonnelate) abilita le imprese ad affrontare lavori prima non fattibili con un semplice van, ampliando i confini del business.

Un altro aspetto fondamentale del layer organizzativo è la gestione della flotta e la manutenzione. In passato, l'utilizzo di un veicolo commerciale in azienda comportava oneri elevati di manutenzione programmata e talvolta fermi imprevisti che potevano interrompere le attività. Oggi, grazie all'intersezione con il layer logico, la gestione del Transit è molto più integrata e proattiva. Ford non vende più solo un veicolo, ma un pacchetto di servizi per massimizzare l'operatività: Ford Pro (lanciata nel 2022) è una nuova unità di business che

offre soluzioni digitali integrate per la gestione delle flotte Transit, incluse telematica avanzata, gestione dei tempi di ricarica per gli EV, assistenza predittiva e software di ottimizzazione. In pratica un'azienda cliente può monitorare in tempo reale localizzazione e stato dei propri Transit, pianificare gli interventi di manutenzione quando l'intelligenza diagnostica (FORDLive) suggerisce un calo di performance di un componente, ricevere over-the-air aggiornamenti software che migliorano le funzionalità del veicolo senza recarsi in officina. Tutto ciò riduce i costi operativi e aumenta la disponibilità del mezzo (uptime), cambiando il modo in cui il Transit viene inserito nei processi: da potenziale "punto debole" (se si rompe ferma il servizio) a fattore abilitante garantito da un ecosistema di supporto digitale continuo. Come indicato, FORDLive connette attivamente clienti, rete Transit Center e casa madre per ottimizzare la produttività di ciascun veicolo tramite dati real-time – un concetto impensabile qualche decennio fa, ma oggi essenziale per grandi flotte logistiche così come per il piccolo artigiano che non può permettersi di avere il furgone guasto.

Il layer organizzativo comprende anche le modalità d'uso quotidiano e le procedure operative che si sono evolute con il veicolo. Ad esempio, con l'avvento di Delivery Assist (menzionato in precedenza), il Transit agevola i corrieri automatizzando le operazioni ripetitive durante le consegne (come l'attivazione automatica delle luci di emergenza, il bloccaggio/sboccaggio porte in sosta, ecc.), facendo risparmiare tempo e migliorando la sicurezza durante il giro di consegne. Oppure consideriamo la condivisione del veicolo: alcune aziende adottano modelli di van sharing interno tra diversi team – grazie a funzioni digitali come l'apertura smart con app e il tracciamento del veicolo, un Transit può essere utilizzato a rotazione da più utenti in azienda con maggiore trasparenza e controllo (chilometraggio, registrazione di eventuali eventi telemetrici). Queste pratiche sono rese possibili dalla fusione tra tecnologia logica e bisogni organizzativi.

Un'ulteriore prospettiva organizzativa è la sostenibilità e conformità normativa: con le città che introducono zone a emissioni zero e regolamentazioni più stringenti, le flotte aziendali devono evolvere. Il Transit elettrico e ibrido plug-in, in questo senso, sono strumenti organizzativi che permettono alle imprese di continuare ad operare nei centri urbani rispettando le regole ambientali e migliorando l'immagine "green" dell'azienda. Ad esempio, già nel 2017-2018 alcuni clienti pilota hanno testato il Transit Custom PHEV per verificare come integrarlo nelle operazioni di consegna urbana a emissioni locali zero. Oggi, con l'E-Transit, molte aziende logistiche stanno ripensando i loro schemi di consegna, prevedendo infrastrutture di ricarica nei depositi e pianificando i tragitti in base all'autonomia – il che rappresenta un cambiamento organizzativo notevole reso possibile dall'innovazione di prodotto.

Riassumendo, il layer organizzativo evidenzia come il Transit sia divenuto parte integrante dei processi aziendali, al punto che il suo successo si misura non solo in specifiche tecniche, ma in valore economico generato. Ford stessa sottolineava nel 2015 che i van come il Transit sono il “backbone” dell’economia europea moderna: supportano attività che valgono centinaia di miliardi di euro e abilitano nuovi servizi (dall’e-commerce alle ondate di nuove imprese artigiane post-2010). In Italia, ad esempio, il Transit è entrato nella quotidianità di migliaia di PMI e artigiani, divenendo quasi sinonimo di “furgone da lavoro” affidabile. Questo stretto legame con i processi reali spiega perché definiamo il Transit un veicolo-piattaforma: non è solo un prodotto fisico, ma un enabler su ruote che interagisce con tecnologie e organizzazioni per creare produttività.

Intersezione dei tre layer e prospettive future

L’analisi per layer concettuali è utile per scomporre la complessità, ma nella realtà meccanica, logica e organizzazione sono interdipendenti nell’evoluzione del Ford Transit. Ogni innovazione meccanica ha spesso abilitato nuovi utilizzi organizzativi, a loro volta supportati da adeguamenti sul fronte logico. Ad esempio, l’introduzione di un telaio più robusto e di maggiore portata (layer meccanico) ha permesso ai clienti di caricare più materiali e attrezzature, trasformando il Transit in laboratorio mobile per tecnici e artigiani; tuttavia, per gestire il peso extra in sicurezza sono stati necessari sistemi elettronici come l’ESP (layer logico) e le aziende hanno potuto riorganizzare il lavoro in modo più efficiente inviando un solo furgone dove prima ne occorrevano due (layer organizzativo). O ancora, l’elettronica di diagnostica avanzata (layer logico) integrata con i servizi di fleet management (layer organizzativo) consente a Ford di progettare cicli di manutenzione su misura e offrire contratti di servizio “uptime garantito”, il che incide sulle scelte di acquisto delle imprese e sulla fiducia nel mezzo come piattaforma sempre disponibile.

Guardando al futuro, le prospettive di sviluppo del Transit si concentrano soprattutto sull’elettrificazione completa e sull’uso esteso di software, sensori e connettività – evoluzioni in cui i tre layer si fondono ulteriormente. L’elettrificazione sposta, come detto, il baricentro tecnologico: il motore elettrico e la batteria sono componenti la cui efficacia dipende dal software di gestione (il “combustibile” diventa un flusso di elettroni controllato da algoritmi). Ciò significa che il layer meccanico viene semplificato (meno parti in movimento, meno manutenzione meccanica) mentre il layer logico diventa protagonista assoluto nel garantire prestazioni e affidabilità. Ford sta già implementando questa visione: l’E-Transit e l’E-Transit Custom non solo eliminano emissioni e riducono rumorosità, ma integrano sistemi di assistenza di livello automobilistico premium – basti pensare che hanno ottenuto il punteggio Gold e Platinum da Euro NCAP per la sicurezza attiva grazie ai molti ADAS presenti. Sensori radar, telecamere e unità di calcolo permettono frenata autonoma,

mantenimento corsia, monitoraggio dell'angolo cieco anche su questi furgoni, proteggendo meglio il veicolo e riducendo gli incidenti (aspetto cruciale per continuità operativa nelle aziende).

Inoltre, la connettività 5G e i grandi display interattivi sui nuovi Transit indicano che il veicolo diverrà sempre più uno hub digitale su ruote: capace di scambiare dati ad alta velocità con l'infrastruttura cloud, di interfacciarsi con smartphone e dispositivi degli operatori, e perfino di dialogare con altri veicoli o sistemi cittadini (smart city). Questo apre scenari in cui il Transit potrebbe ricevere aggiornamenti OTA (over-the-air) per aggiungere funzionalità o migliorare quelle esistenti (un po' come avviene per gli smartphone), prolungandone la vita utile e adattandolo a nuove esigenze senza interventi meccanici. Anche la sensoristica potrà ampliarsi: possiamo attenderci monitoraggi in tempo reale ancora più dettagliati (pressione pneumatici avanzata, sensori di carico per ottimizzare la distribuzione del peso, telecamere a 360° per assistenza nelle consegne, ecc.), tutti collegati a sistemi di machine learning che ottimizzano le operazioni (ad esempio suggerendo il percorso migliore tenendo conto non solo del traffico ma anche dell'autonomia residua e dei punti di ricarica disponibili per un E-Transit – integrazione tra veicolo e processo logistico).

Dal punto di vista organizzativo, il Transit come piattaforma evolverà fornendo soluzioni complete: Ford Pro già oggi offre un ecosistema che include il veicolo, la telematica, la gestione delle ricariche (per gli EV), l'assistenza e persino strumenti finanziari, tutti orchestrati per massimizzare l'uptime e la produttività del cliente. Possiamo immaginare che in futuro il veicolo commerciale diventi un nodo totalmente integrato nelle catene del valore digitali: ad esempio, un Transit potrebbe essere prenotato/on-demand tramite piattaforme digitali aziendali, comunicare automaticamente il proprio arrivo al cliente destinatario di una consegna, oppure segnalare in anticipo al magazzino l'ETA (tempo di arrivo stimato) per preparare la baia di carico. Alcune di queste cose avvengono già, ma diventeranno standard man mano che ogni Transit sarà connesso e ogni azienda utilizzerà dati in tempo reale. In prospettiva, l'automazione potrà spingersi oltre: se evolveranno tecnologie di guida autonoma, un domani potremmo vedere Transit a guida assistita o autonoma per consegne (già oggi esistono prototipi di veicoli a guida autonoma per delivery). Questo rappresenterebbe il culmine del layer logico (un software pilota al posto del conducente) con enormi implicazioni sul layer organizzativo (nuovi modelli di business, consegne 24/7 senza sosta, ecc.), pur mantenendo la robusta base meccanica modulare che consente di adattare il mezzo alle diverse missioni.

Infine, l'idea di continua riconfigurazione sarà centrale. Già ora vediamo come con Upfit Integration System e con telai modulari, un Transit possa essere adattato e rinnovato facilmente per nuovi scopi. In futuro questo potrebbe significare design modulari dove

componenti come i pacchi batteria, i moduli di sensori o gli interni specializzati si possano sostituire o aggiornare in modo rapido, allungando la vita operativa del veicolo all'interno di un'organizzazione. Il Transit del futuro potrebbe essere venduto non solo come prodotto, ma come servizio “vehicle-as-a-platform”, in cui l'azienda paga per un insieme veicolo + software + manutenzione + aggiornamenti. Tale paradigma è reso possibile solo grazie alla stratificazione in questi tre layer: la solida piattaforma meccanica su cui innestare nuovi componenti, la piattaforma logica software che evolve con aggiornamenti, e la piattaforma organizzativa (sistema FordLiive, servizi connessi) che assicura il valore continuo nel ciclo di vita.

La storia del Ford Transit dimostra un equilibrio dinamico tra innovazione tecnica e esigenze pratiche: da semplice furgone a veicolo-piattaforma, esso ha saputo evolvere meccanicamente (in strutture, dimensioni e prestazioni), logicamente (in intelligenza, sensori e connettività) e organizzativamente (nei servizi e processi costruiti intorno al mezzo). Questa evoluzione a 360° ha permesso al Transit di rimanere leader per produttività e soluzione di problemi sul campo durante ogni decennio, e oggi lo proietta verso un futuro elettrico e digitale, in cui continuerà ad essere, come lo definisce Ford, un “thought leader for productivity” nel mondo delle imprese e dei trasporti leggeri. In altri termini, dopo 60 anni il Transit non è solo un furgone: è una piattaforma vivente, pronta a integrarsi con le tecnologie e i modelli di business emergenti, mantenendo salda la sua missione originaria di “getting the job done” per chiunque abbia un lavoro da portare a termine.

3. Analisi macroeconomica

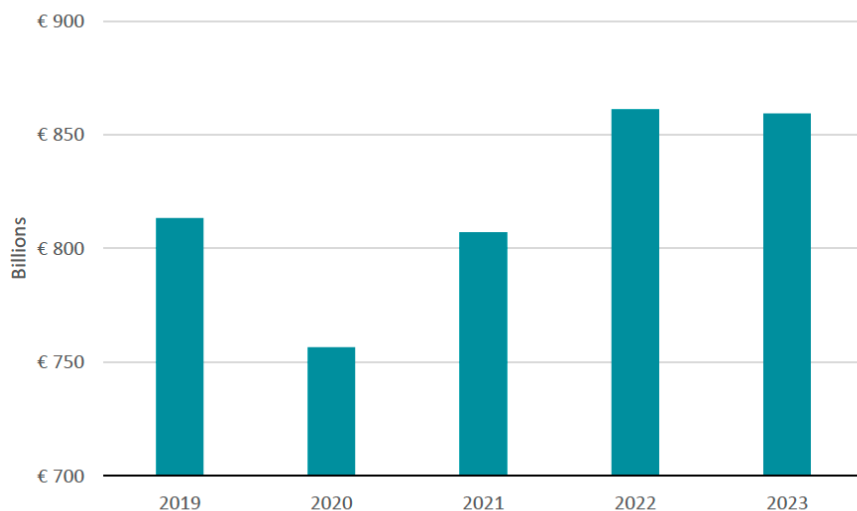
3.1 Introduzione: l'economia “su ruote”

La trama economica italiana è intessuta da mestieri che vivono di mobilità: cantieri che si aprono all'alba, impiantisti che attraversano le città, corrieri che alimentano l'e-commerce, squadre di pulizia e manutenzione che tengono in efficienza immobili e spazi pubblici. A legare questi mondi c'è un'infrastruttura operativa semplice e onnipresente: il veicolo commerciale leggero. In questo capitolo misuriamo, con criteri di attribuzione settoriale, quanto PIL, quanta occupazione e quale ordine di grandezza di gettito pubblico siano riferibili al perimetro di attività che dipende in modo sistematico dall'uso dei LCV.

I risultati – costruiti su una serie storica 2000–2024 – non dicono “quanti posti crea il van”, ma quanto valore e quante entrate fiscali esprimono i settori van-intensive nel loro complesso. Sono dunque misure di attività attribuita perimetralmente, non effetti causali diretti del veicolo. Se le imprese “alimentate dai furgoni” formassero uno Stato UE, sarebbe

la 6^a economia per PIL, subito dopo Germania, Francia, Italia, Spagna e Paesi Bassi, con circa 860 mld di Gross Value Added (fonte: CEBR, 2024). Ciò evidenzia il ruolo cruciale dei veicoli commerciali (Transit in primis) nell'economia europea.

Figure 12 – Gross value added amongst van-reliant industries, EU 27



Source: Eurostat, Cebr analysis

3.2 Perimetro e logica di attribuzione

Il perimetro adotta la tassonomia dei settori van-reliant consolidata nel lavoro CEBR per Ford: costruzioni e specialistiche, riparazioni e installazioni, trasporto terrestre e corrieri, magazzinaggio e supporto ai trasporti, ristorazione/mobile catering, servizi di pulizia e landscape, sicurezza e vigilanza, eventi e allestimenti, riparazioni di beni personali, tra gli altri. La scelta riflette una caratteristica comune: l'erogazione del servizio è inseparabile dalla disponibilità di un mezzo leggero capace di trasporto di persone, attrezzature e materiali "fino all'ultimo miglio". Nella pratica quotidiana, l'intensità d'uso dei LCV è documentata da percorrenze medie annue sensibilmente superiori alle auto private (N1 ≈ 14.260 km nel 2021), a conferma del loro ruolo produttivo.

3.3 Settori economici LCV-intensive (da analisi CEBR)

Si è proceduto a identificare i settori economici italiani corrispondenti a quelli indicati nell'Appendice B del report CEBR sui veicoli commerciali leggeri, recuperando i dati più recenti disponibili (anno 2024) sul contributo al PIL italiano per ciascuno di essi a livello

ATECO. Nella tabella seguente sono riportati i settori identificati dal report CEBR come ad alto utilizzo di veicoli commerciali leggeri (LCV), con la corrispondente classificazione ATECO (livello 2).

BRANCA DI ATTIVITÀ ECONOMICA	ATECO 2007
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	33
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	35
Costruzioni	F
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	49
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	52
Servizi postali e attività di corriere	53
Servizi di alloggio e di ristorazione	I
Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività correlate	79
Servizi di investigazione e vigilanza, attività di servizi per edifici e per paesaggio, attività amministrative e di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	80 81 82
Riparazione di beni per uso personale e per la casa	95

I settori ad alta intensità di LCV generano complessivamente un ordine di grandezza di 100–110 miliardi di euro di valore aggiunto annuo in Italia, equivalente a circa il 5% del PIL nazionale. Questo dato rispecchia l'entità riportata dal CEBR a livello di van-related industries. I settori più rilevanti in termini assoluti risultano le costruzioni specializzate (installatori, impiantisti, finitori) e i trasporti su strada, seguiti dalla ristorazione e dai servizi postali/logistici. Ciò evidenzia che una quota significativa dell'economia italiana – in particolare nelle costruzioni e nei servizi di trasporto, consegna e assistenza a domicilio – dipende operativamente dall'uso di veicoli commerciali leggeri.

Va sottolineato che vi sono dei limiti nella mappatura tra le categorie internazionali utilizzate dal CEBR e i codici ATECO: spesso le classificazioni ATECO di livello 2 includono attività più ampie di quelle effettivamente “LCV-intensive”. Ad esempio, nel caso di ATECO 35, il valore include l’intera fornitura di energia e gas, mentre l’attività effettivamente legata ai van è solo la distribuzione di vapore e aria condizionata (una frazione marginale del totale).

Le cifre vanno quindi interpretate con cautela: la stima aggregata tende a sovrastimare il contributo dei soli segmenti effettivamente dipendenti dai LCV. Nonostante queste approssimazioni, l’analisi fornisce un ordine di grandezza del peso economico dei settori LCV-intensive, confermando che essi rappresentano una componente non trascurabile (intorno al 5% del PIL) dell’economia italiana – un peso significativo che riflette il ruolo centrale dei veicoli commerciali leggeri nel supportare attività produttive e servizi essenziali (Fonti: Elaborazione su dati Istat, Eurostat e fonti ufficiali varie).

3.4 Un quarto di secolo di trasformazione: la dinamica del Valore Aggiunto

La serie storica ricostruisce una traiettoria in quattro atti. 2000–2008 è la fase dell’espansione: il Valore Aggiunto (VA) dei settori van-intensive cresce di 23,9 miliardi (CAGR +4,6%), sospinto dall’allargamento della domanda di servizi in mobilità e da un ciclo favorevole dell’edilizia e delle manutenzioni. 2008–2014 è una stagione di “riassestamento”: la crisi finanziaria e la frenata del comparto costruzioni comprimono il VA (-5,8 miliardi, CAGR -1,3%). 2014–2019 segna la ripresa strutturale, trainata dalla logistica dell’e-commerce e dalle filiere di assistenza tecnica diffusa (CAGR +2,0%). Infine, 2019–2024 porta un’accelerazione netta (CAGR +5,8%): dopo l’urto pandemico, la riorganizzazione dei servizi “on-the-go”, l’ultimo miglio e la manutenzione programmata dei patrimoni immobiliari riportano il perimetro su un sentiero di crescita che culmina nel massimo storico di €107,9 miliardi nel 2024 (minimo €55,5 nel 2000). L’andamento è coerente con le evidenze CEBR sulla piena ripresa dell’attività van-reliant in Italia oltre i livelli 2019 già entro il 2023.

3.5 Occupazione: una forza lavoro “capillare”

L’occupazione attribuita al perimetro van-intensive passa da circa 1,01 milioni di addetti nel 2000 a 1,53 milioni nel 2024. La curva presenta la stessa articolazione ciclica del VA: espansione fino al 2008 (+271 mila), contrazione nel 2008–2014 (-168 mila), recupero moderato nel 2014–2019 (+67 mila) e un robusto balzo nel 2019–2024 (+350 mila). Il dato di

punta del 2024 rispecchia l'accresciuta domanda di servizi di prossimità e la riorganizzazione dei modelli operativi (corrieri, facility e manutenzioni, assistenza tecnica), con effetti diffusi su filiere e territori. La natura "labour-intensive" di molte attività del perimetro – in particolare cantieri, impiantistica, pulizie, ristorazione e corrieri – spiega come la ripartenza dei volumi si traduca rapidamente in occupazione.

3.6 Produttività e qualità della crescita

Se guardiamo al rapporto VA/occupato, la produttività media sale da ~€55mila a €70,7mila per addetto sull'intero orizzonte. Il salto dell'ultimo quadriennio è imputabile non solo alla quantità di domanda, ma al miglior utilizzo degli asset mobili (veicoli e persone) e a un crescente contenuto organizzativo e digitale: routing e pianificazione, telemetria e connettività, software di gestione delle flotte, standard di servizio più stringenti (SLA). È l'evoluzione coerente con il concetto di "veicolo-piattaforma" discusso nel case study: un chassis meccanico abilitato da un layer logico di sensori, dati e software, capace di aumentare la produttività del lavoro in mobilità.

3.7 Quanto vale per l'erario: una lettura prudente del gettito

Per stimare l'ordine di grandezza del gettito si applica al VA un'aliquota media nazionale (imposte) costante lungo la serie; come limite superiore si aggiungono i contributi sociali. È una proxy macro che non pretende di ricostruire il dettaglio per imposta e settore, ma consente confronti coerenti nel tempo. Con questa lente, il 2024 vale €31,1 miliardi. Nello scenario base (sole imposte) e €44,8 miliardi nello scenario upper-bound (imposte + contributi). La curva ricalca quella del VA: arretramento nel 2009–2014, poi progressivo recupero e accelerazione dal 2021, in coerenza con il riassetto dei servizi sul territorio. Va ricordato che si tratta di una attribuzione al perimetro settoriale, non di "gettito causato dai van": l'unità di analisi è l'attività economica dei settori che dipendono strutturalmente dall'uso dei LCV.

3.8 Che cosa ci dicono questi risultati

Nel lungo periodo, i settori van-intensive accrescono la loro massa critica nell'economia italiana e sostengono una occupazione capillare, spesso con skill artigianali e tecnico-operativi che presidiano la qualità della vita urbana e dei territori. La resilienza ciclica del

perimetro – visibile nel rapido rimbalzo post-pandemico – segnala che i LCV sono parte di un’infrastruttura essenziale: quando riparte il lavoro “sul campo”, ripartono questi mestieri. La produttività cresce dove aumenta l’intensità organizzativa e digitale del servizio: flotta connessa, pianificazione e standardizzazione riducono tempi morti, migliorano tassi di saturazione e sostengono margini anche in contesti di costo complessi. Sul piano delle politiche pubbliche, i valori di gettito indicano che interventi selettivi (rinnovo del parco, elettrificazione dove sostenibile, ottimizzazione dei percorsi e delle finestre di consegna) possono essere disegnati senza penalizzare il saldo fiscale complessivo, riducendo esternalità negative e favorendo salti di produttività.

3.9 Un’occhiata al 2024

Al 2024 il perimetro van-intensive tocca i suoi massimi: VA €107,9 mld, 1,53 mln di addetti, €70,7k per occupato, gettito base €31,1 mld, upper-bound €44,8 mld. La crescita +2,1% sull’anno interessa simultaneamente valore, occupazione e gettito: un profilo di espansione bilanciato, segnale di filiere che stanno combinando meglio mezzi, persone e organizzazione del lavoro.

3.10 Box metodologico

Perimetro e definizioni. Analisi riferita ai settori van-intensive individuati dalla tassonomia CEBR (van-reliant industries), ossia attività che dipendono strutturalmente dai LCV per erogare servizi e produrre valore. L’“occupazione indiretta” qui riportata rappresenta gli addetti impiegati nei settori del perimetro e non “posti creati dai van” in senso causale.

Fonti e costruzione delle serie. Valore Aggiunto (miliardi di euro correnti) e occupazione sono ricavati e ricomposti nel file di capitolo; la serie copre il periodo 2000–2024 e consolida i risultati in una tabella “final form” e in tre grafici (VA, occupati, gettito). La definizione del perimetro e i pesi settoriali seguono la mappatura CEBR; l’intensità d’uso dei LCV è documentata da Istat (percordanze medie dei veicoli N1).

Stima del gettito. Scenario base: applicazione al VA dell’aliquota media nazionale di imposte (Total tax receipts/GDP) mantenuta costante lungo la serie per garantire comparabilità temporale. Scenario upper-bound: aggiunta dei contributi sociali (Net social contributions/GDP). Queste aliquote fungono da parametri macro; il risultato è un ordine di grandezza attribuito al perimetro, non una ricostruzione per capitolo d’imposta o per singolo settore.

Limiti e miglioramenti. In assenza di dati omogenei a 3–4 digit per tutto il periodo, la pesatura per numero di codici può introdurre bias verso settori più frammentati; quando possibile, conviene integrare con pesi SBS (VA/occupati) e costruire una produttività composita.

3.11 Impatti su PIL, Occupazione e Gettito Settori van-intensive (2000–2024)

- Il Valore Aggiunto supportato dal perimetro van-intensive cresce da €55,5 mld (2000) a €107,9 mld (2024), con CAGR +2,81%.
- L'occupazione supportata passa da 1,01 mln a 1,53 mln di addetti (CAGR +1,75%).
- La produttività media (VA/occupato) sale da ~€55k a €70,7k per addetto.
- La stima di gettito attribuibile al perimetro supportato (parametri 2023, v. metodo) è pari nel 2024 a €31,08 mld nello scenario base (sole imposte) e €44,78 mld nello scenario upper-bound (imposte + contributi).
- Dal 2000 a oggi, il tasso di crescita annuale medio del Valore Aggiunto dal perimetro van-intensive è di 2,8%, superiore a quello del PIL nominale, che è del 2,4%.
- Nel 2000 la percentuale del PIL movimentata dal perimetro van-intensive era il 4,4%; nel 2024 tale valore cresce al 4,9%.
- I risultati sono coerenti con la mappatura settoriale van-reliant adottata e con i benchmark esterni già discussi.

Lettura della traiettoria 2000–2024

1) Dinamica del Valore Aggiunto

- 2000–2008 (espansione): VA +€23,9 mld; CAGR +4,58%. La crescita riflette l'allargamento del perimetro dei servizi mobili (cantieri, manutenzioni, logistica urbana) e la forte domanda pre-crisi.
- 2008–2014 (aggiustamento): VA –€5,8 mld; CAGR –1,26%. Pesano la lunga coda della crisi finanziaria e la contrazione dell'edilizia.
- 2014–2019 (ripresa): VA +€7,6 mld; CAGR +1,99%. Spinta da e-commerce, corrieri e attività di manutenzione a rete.
- 2019–2024 (accelerazione): VA +€26,7 mld; CAGR +5,84%. Rimbalzo post-pandemico, riorganizzazione dei servizi “on-the-go” e nuova logistica dell'ultimo miglio.

Livelli estremi: minimo all'inizio della serie (€55,5 mld, 2000), massimo nel 2024 (€107,9 mld).

2) Occupazione supportata

- 2000–2008: +271 mila addetti (CAGR +3,03%), trainata da costruzioni e servizi operativi in mobilità.
- 2008–2014: –168 mila (CAGR –2,32%), con calo della manodopera nei mestieri più ciclici.
- 2014–2019: +67 mila (CAGR +1,19%), recupero moderato e più “qualificato”.
- 2019–2024: +350 mila (CAGR +5,35%), effetto combinato di ripartenza della domanda e riorganizzazione dei modelli di servizio (corrieri, assistenza tecnica, pulizie e facility).

Livelli estremi: minimo ~1,006 mln (2000), massimo ~1,527 mln (2024).

3) Produttività e qualità della crescita

La produttività media sale da ~€55k a €70,7k per addetto (+28% sull'intero periodo). Il balzo post-2020 segnala:

- Migliore saturazione dei veicoli e dei turni di lavoro,
- Più alto contenuto organizzativo (routing, pianificazione, servizi a canone),
- Progressiva “ibridazione” tra layer meccanico e logico (connettività, telematica, software di flotta), coerente con il concetto di “veicolo-piattaforma” adottato nel case study.

4) Gettito: ordine di grandezza e ciclo

Applicando la metodologia descritta nel box:

- Scenario base (sole imposte): da €16,0 mld (2000) a €31,1 mld (2024).
- Upper-bound (imposte + contributi): da €23,1 mld (2000) a €44,8 mld (2024).

La traiettoria segue da vicino il VA, con una contrazione nel 2009–2014 e un deciso recupero dal 2021. È importante leggere questi valori come attribuzione macro al perimetro van-intensive, non come gettito “causato dai van” in senso stretto.

5) Implicazioni economico-organizzative

1. Capillarità occupazionale. La rete di mestieri mobili (cantieri, impiantistica, servizi ambientali, corrieri, foodservice, eventi) mostra un impatto diffuso su territori e filiere di fornitura, con un forte contributo alle PMI.

2. Resilienza ciclica. Il comparto è ciclico ma rapido nel rimbalzo. L'elasticità positiva post-pandemia evidenzia che l'infrastruttura "su ruote" è essenziale per la continuità operativa dei servizi urbani e periurbani.
3. Produttività e "layer logico". L'aumento di VA/occupato è legato anche a organizzazione e tecnologie (telemetria, pianificazione, integrazione software-flotta). Ciò sostiene modelli di business a maggiore valore (SLA, manutenzione programmata, consegne time-definite).
4. Politiche pubbliche mirate. Le stime di gettito indicano margini per politiche selettive (es. rinnovo parco LCV, elettrificazione dove fattibile, incentivi all'ottimizzazione dei percorsi) che, se ben disegnate, possono non ridurre il saldo fiscale complessivo e migliorare produttività ed esternalità ambientali.

Key facts 2024

- VA: €107,9 mld | Occupati: 1.526.672
- VA/occupato: €70,7k
- Gettito base: €31,08 mld | Upper-bound: €44,78 mld
- YoY 2024/2023: +2,1% (VA, occupazione, gettito)
- CAGR 2000–2024: VA +2,81%, Occupazione +1,75%

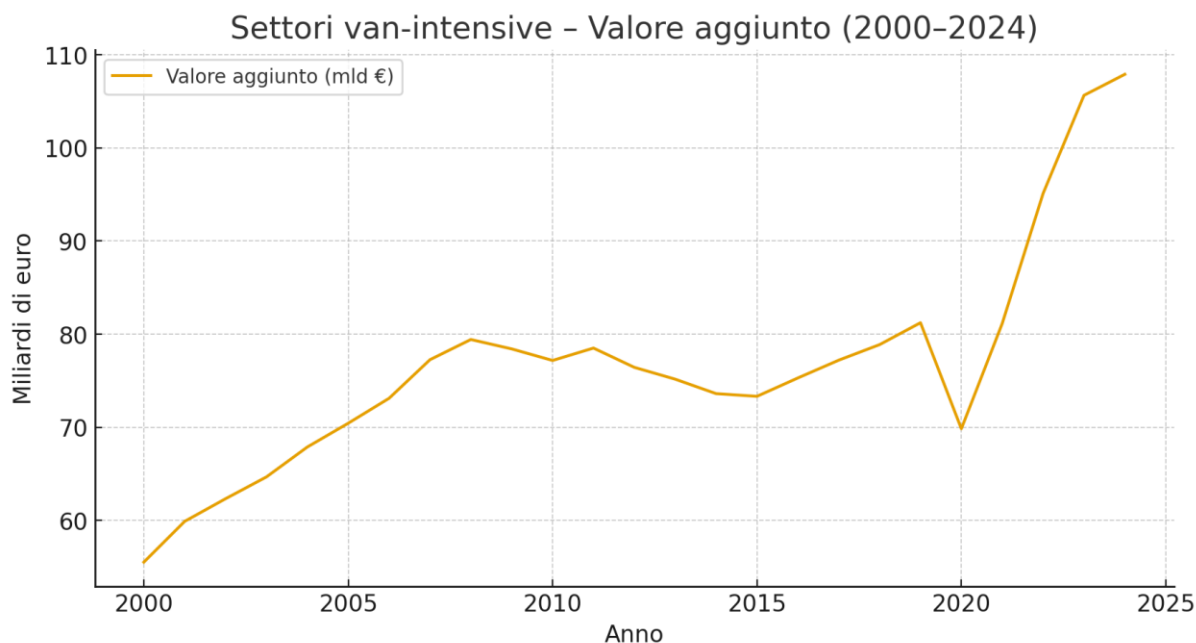


Fig. 1 – Valore aggiunto (mld €), settori van-intensive, 2000–2024

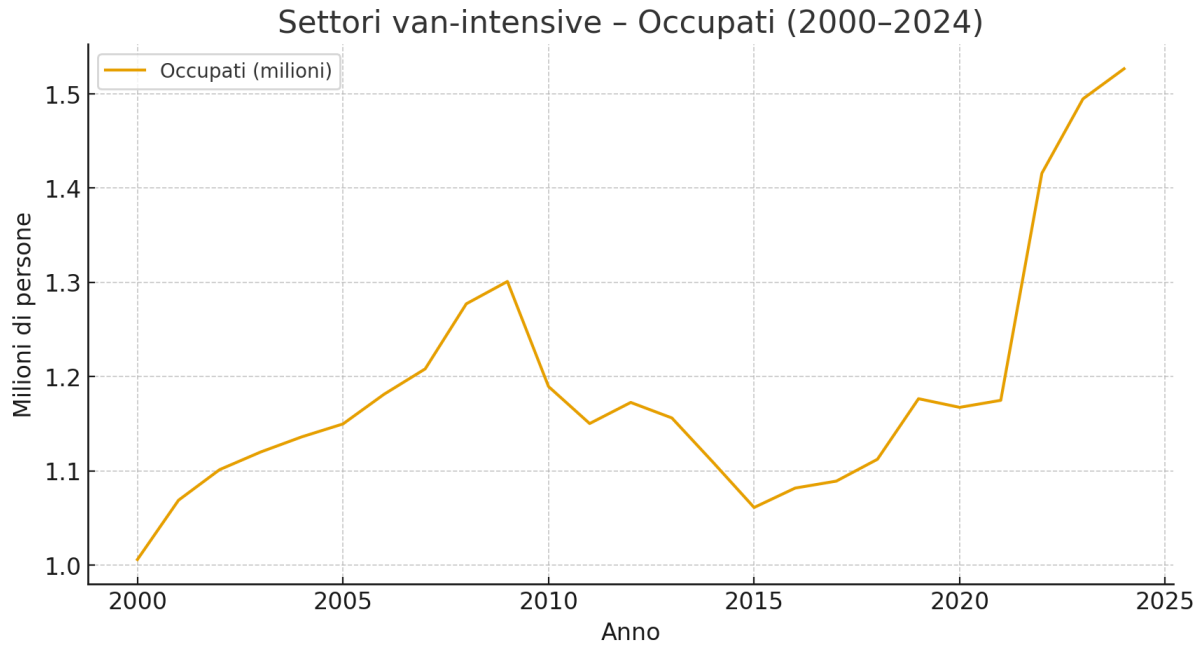


Fig. 2 – Occupati (milioni), settori van-intensive, 2000–2024

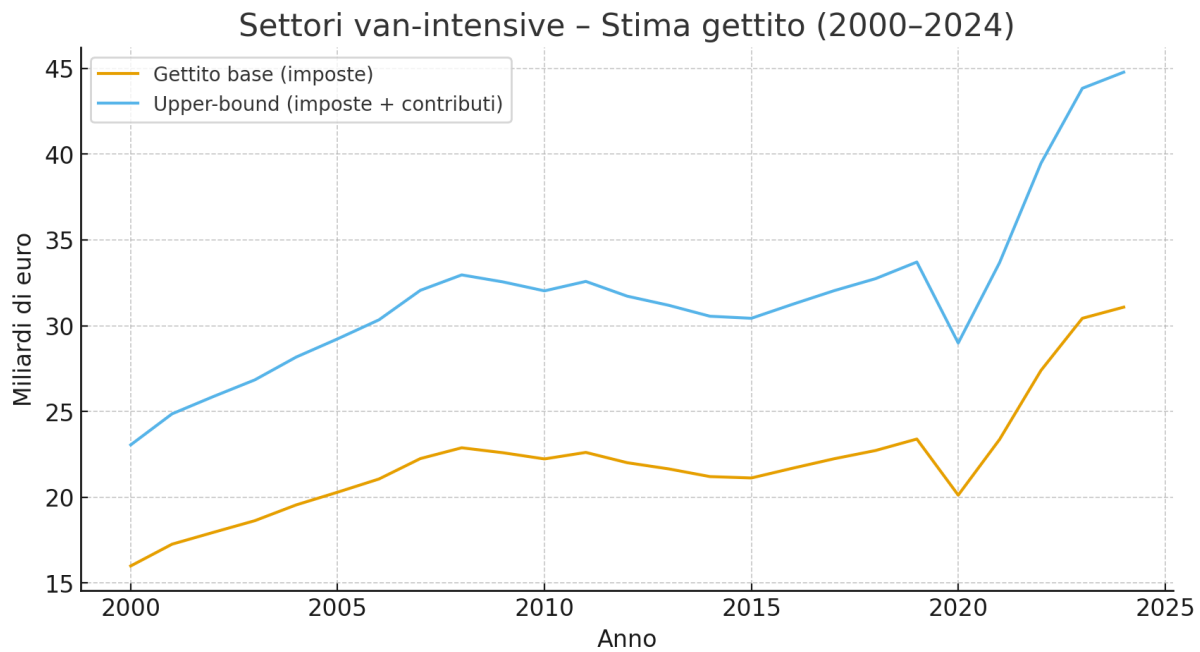


Fig. 3 – Gettito stimato (mld €): base vs upper-bound, 2000–2024

Perimetro van-intensive - Key facts 2024

<i>Valore aggiunto</i>	<i>€107.9 mld</i>
<i>Occupazione supportata</i>	<i>1,526,672 persone</i>
<i>VA per addetto</i>	<i>€70.7k</i>
<i>Gettito (base)</i>	<i>€31.08 mld</i>
<i>Upper-bound (imposte + contributi)</i>	<i>€44.78 mld</i>

3.12 Criteri di analisi

Perimetro e definizioni

- Ambito: settori van-intensive (van-reliant) secondo la tassonomia CEBR, ossia attività che dipendono dall'uso regolare di LCV per erogare servizi e produrre VA.
- Occupazione supportata: addetti impiegati nei settori del perimetro, non “posti creati dai van” in senso causale.

Fonti e costruzione serie

- Dati di Valore Aggiunto (mld € correnti) e occupati
- Selezione e pesatura settoriale coerente con la mappatura CEBR; ove non disponibili dati a 4-digit, utilizzo di proxy di pesatura documentate nel file (con verifica di coerenza rispetto ai totali e ai benchmark esterni).
- Intervallo temporale: 2000–2024.

Stima del gettito

- Scenario base: applicazione al VA dell'aliquota media “Total tax receipts (% GDP)” per l'Italia (valore 2023 = 28,8%), mantenuta costante lungo la serie per la comparabilità.
- Upper-bound: addizione della quota “Net social contributions (% GDP)” (Italia, 2023 = 12,7%).
- Formule: Gettito base = $0,288 \times VA$; Upper-bound = $0,415 \times VA$.
- Interpretazione: misura macro-attribuita al perimetro, non contabilità fiscale settoriale puntuale.

Unità di misura

- VA in miliardi di euro correnti; occupazione in unità; gettito in miliardi di euro; produttività in migliaia di euro per addetto.

Robustezza e limiti

- La pesatura per numero di codici può introdurre bias verso settori più frammentati: laddove disponibili, si applicano pesi basati su SBS (VA/occupati a 3–4 digit) o medie combinate.
- Le aliquote effettive variano tra settori e nel tempo: lo schema qui adottato produce ordini di grandezza comparabili, non stime tributarie per capitolo d'imposta.
- Possibile estensione: serie a prezzi costanti (deflazione HICP 2015=100)

4. L'ecosistema Transit: territori, usi, dati e servizi che abilitano la crescita

Questo capitolo fa da ponte tra l'analisi dei grandi numeri, che ci mostra il ruolo dei veicoli commerciali nell'economia italiana, nella quale le soluzioni Ford da 60 anni interpretano la sfida della leadership e dell'innovazione in fondamentali segmenti del settore, e le storie concrete, le "Storie Transit", che raccontano la vita quotidiana di imprese e territori. Dopo aver misurato in termini di ricchezza e occupazione il contributo di questi instancabili lavoratori su quattro ruote, ora scendiamo nel dettaglio per capire come il Transit, concepito come una vera e propria piattaforma di lavoro, generi produttività.

Esploreremo diversi scenari: useremo la Lombardia come "banco di prova" per vedere come si comporta il Transit nelle aree economiche più dense e competitive; viaggeremo nel mondo del turismo all'aria aperta per scoprire il suo successo come base per i camper; analizzeremo come la connettività e i dati siano diventati la nuova linfa vitale per garantire che un veicolo non si fermi mai; vedremo la grande versatilità degli allestimenti speciali; racconteremo come Ford Pro stia accompagnando le imprese nella rivoluzione elettrica e come l'inarrestabile crescita del commercio online abbia reso i furgoni protagonisti delle nostre città. Infine, vedremo come, attraverso un ecosistema di servizi che unisce telematica, officine mobili, ricambi ed energia, il valore si sposti dal semplice possesso del mezzo al risultato che esso permette di ottenere.

L'obiettivo è tradurre le tendenze del mercato e i dati economici in meccanismi concreti: come si eliminano i tempi morti? Come si riducono i costi di ogni singola missione? Come

si riesce a fare più consegne o più interventi nello stesso turno di lavoro? Vedremo come l'unione perfetta tra la solidità del veicolo, l'intelligenza del software e il supporto di una rete di allestitori e centri di assistenza crei un valore che va ben oltre il semplice furgone, trasformandolo in un vero e proprio partner strategico per la crescita. Questa chiave di lettura ci preparerà il terreno per le "Storie Transit", dove i concetti si faranno racconto e i numeri diventeranno esperienze sul campo e risultati tangibili.

4.1 Lombardia: dove il Transit "tira" di più, nel cuore dell'economia nazionale

Nel cuore pulsante dell'economia italiana, la Lombardia, che da sola produce quasi un quarto della ricchezza nazionale, i ritmi sono intensi e la produttività è un imperativo. Con un reddito per abitante tra i più alti d'Italia e un'economia che cresce a passo sempre più spedito rispetto al resto del Paese, questa regione è il baricentro dove si gioca gran parte della competitività nazionale. Anche sul fronte internazionale, la Lombardia è la prima della classe, con esportazioni che nel 2023 hanno superato i 163 miliardi di euro, rappresentando oltre un quarto del totale italiano.

Un'economia così avanzata, basata sull'industria e sui servizi, dipende in modo vitale da una logistica capillare. I veicoli commerciali leggeri sono il sistema circolatorio che connette fabbriche, cantieri, laboratori, negozi e servizi urbani. All'interno dei settori che dipendono fortemente dai furgoni, l'economia italiana genera oltre 107 miliardi di euro di valore e dà lavoro a più di un milione e mezzo di persone. In questo quadro, il "caso Lombardia" è la lente d'ingrandimento perfetta per mostrare come il Transit diventi un'infrastruttura di produttività per le imprese, proprio là dove l'attività economica è più intensa.

La leadership del Transit nel mercato lombardo

In Lombardia, un veicolo commerciale su tre, tra quelli di privati e aziende, è Ford. L'analisi dei dati di vendita tra il 2015 e il 2025 conferma la leadership di Ford e, in particolare, del Transit come punto di riferimento del mercato. Questo primato non è casuale, ma è la conseguenza diretta della fitta rete di imprese e della specializzazione economica della regione.

La Lombardia funziona come il più esigente dei banchi di prova: se il Transit è la piattaforma preferita nel mercato più avanzato e complesso d'Italia, significa che le ragioni del suo successo – il costo totale di gestione, l'affidabilità, la facilità di personalizzazione, i servizi connessi di Ford Pro – sono solide e valide ovunque. Questo rafforza il messaggio centrale dello studio: i furgoni sono un motore di ricchezza e occupazione, e nelle regioni più dinamiche questo ruolo è ancora più evidente e misurabile.

Perché essere leader in Lombardia è così importante

- **Dove c'è più valore, servono più furgoni.** Un territorio che genera quasi un quarto della ricchezza nazionale e oltre un quarto delle esportazioni ha bisogno di una rete di servizi "su ruote" che sia veloce, affidabile e flessibile. Edilizia, impiantistica, manutenzioni, consegne urbane, le filiere della moda, del design e della meccanica: è questo l'habitat naturale del Transit.
- **Un tessuto imprenditoriale dinamico.** Con oltre 810.000 imprese attive nel 2024, la Lombardia è il più grande bacino imprenditoriale d'Italia e guida la classifica anche per numero di nuove aperture. Questo significa una domanda di mobilità professionale che si rinnova continuamente.
- **Intensità d'uso e innovazione.** Nel contesto lombardo, dove il tempo è denaro e il lavoro in movimento è la norma, la combinazione tra l'affidabilità meccanica del Transit e il suo "cervello" digitale (connettività, software di gestione della flotta) diventa una leva diretta per aumentare la produttività e la qualità del servizio offerto ai clienti.

4.2 Camper e turismo: la voglia di libertà dopo la pandemia e il "vantaggio piattaforma" di Transit

Il turismo all'aria aperta è uno dei pochi settori del tempo libero che ha vissuto una vera e propria rinascita dopo la pandemia. Il mondo dei camper e della "vita in furgone" ha risposto a un profondo bisogno di autonomia, di viaggi vicini a casa e di sicurezza. In questo scenario, la versatilità del Transit come base di partenza per gli allestimenti ha sostenuto la domanda di privati, flotte a noleggio e allestitori specializzati, con un impatto positivo che si è esteso a tutta la filiera dell'ospitalità, dai campeggi alle aree di sosta.

La domanda: un turismo che macina meno chilometri, ma in forte ripresa

Nel primo anno di totale riapertura dopo l'emergenza sanitaria, i camper in Italia hanno percorso circa 906 milioni di chilometri. Sebbene la percorrenza media per veicolo sia inferiore a quella di un furgone da lavoro, a causa dell'utilizzo legato alle vacanze, il dato complessivo testimonia l'ampiezza di un fenomeno che muove il turismo nel Paese.

A livello economico, i settori che si basano sull'uso dei furgoni (edilizia, manutenzione, logistica), e che alimentano anche la domanda di veicoli per il turismo itinerante, sono cresciuti del 6,5% in Europa tra il 2021 e il 2023. Questo indica che la ripresa economica, trainata dai furgoni, ha dato slancio anche a tutti quei servizi di prossimità che vivono di turismo all'aria aperta.

Perché il Transit è da sempre una base ideale per i camper

- **Gamma ampia e perfetta per l'arredamento.** Fin dalla sua nascita, il Transit è stato progettato come una piattaforma modulare, con diverse lunghezze, altezze e tipi di trazione. Innovazioni chiave hanno dato ancora più libertà agli allestitori: l'introduzione della trazione anteriore nel 2000 ha permesso di avere pavimenti completamente piatti e spazi interni più ampi, mentre la trazione integrale intelligente del 2006 ha aperto le porte a viaggi su percorsi meno battuti. Le generazioni più recenti hanno inoltre migliorato il comfort e la silenziosità, aspetti fondamentali per un veicolo destinato al tempo libero.
- **Una rete di allestitori e infinite varianti.** In Europa, il Transit e il Transit Custom offrono oltre 1.300 varianti, supportate da 217 Ford Pro Converter partner specializzati in 18 Paesi¹. Si tratta di una vera e propria infrastruttura industriale che riduce i tempi e i rischi per chi deve personalizzare un veicolo (con frigoriferi, cucine, impianti elettrici, tetti sollevabili), creando economie di scala anche per i piccoli costruttori.
- **Transizione energetica e accesso alle città.** Con i modelli 100% elettrici E-Transit ed E-Transit Custom, la piattaforma si apre alle zone a traffico limitato, un aspetto sempre più importante per chi vuole raggiungere campeggi vicino ai centri urbani. Inoltre, i vantaggi economici dei furgoni elettrici, con costi di energia e manutenzione inferiori, li rendono interessanti per il noleggio stagionale.
- **Connettività e servizi intelligenti.** Grazie al modem integrato e all'ecosistema Ford Pro, anche il mondo del turismo può beneficiare dei vantaggi finora riservati alle flotte professionali. Per un noleggiatore, poter monitorare a distanza lo stato della batteria, la posizione del veicolo e le necessità di manutenzione significa meno fermi imprevisti durante l'alta stagione e un servizio migliore per il cliente. Tuttavia, una ricerca recente commissionata da Ford Pro mostra che c'è ancora una certa diffidenza verso la condivisione dei dati: solo ~57% dei fleet manager dichiara elevate competenze nell'uso della telematica e oltre il 90% nutre timori per la percezione dei clienti su temi di privacy— una barriera culturale da superare con formazione e trasparenza, anche nel settore del tempo libero.

L'impatto economico e organizzativo sulla filiera del turismo

¹ Fonte: FordTransit60_Transit_in_Numbers_EU (pag. 2)

Una spinta all'economia locale. Ogni camper in più sulle strade genera spesa per i territori: aree di sosta, ristoranti, manutenzione. È un'economia diffusa che alimenta l'ospitalità al di fuori dei circuiti tradizionali.

- **Più efficienza per i noleggiatori.** Con veicoli connessi, i tempi di inattività si riducono e la gestione dei noleggi migliora. L'esperienza di Ford Pro dimostra che l'integrazione tra dati e software è una leva di efficienza anche per le piccole flotte turistiche.
- **Crescita per gli allestitori.** La standardizzazione della base Transit e la rete di partner certificati permettono agli allestitori di camper di offrire pacchetti "pronti all'uso" in tempi rapidi. È un "effetto rete" che, dopo aver decretato il successo del Transit nel mondo del lavoro, si sta ora replicando nel tempo libero.
- **Uno sguardo al futuro.** L'elettrificazione e la connettività permetteranno a noleggiatori e allestitori di passare dalla semplice vendita di un mezzo a un'offerta di servizi di mobilità turistica, come abbonamenti stagionali o pacchetti "tutto compreso" di energia e rimessaggio, seguendo la tendenza che vede sempre più prodotti trasformarsi in servizi.

4.3 Connettività e dati: come il Transit ha trasformato i sensori in un motore di produttività

Dai sensori isolati a una piattaforma connessa

Nel mondo dei veicoli commerciali, l'evoluzione dei sensori è passata da semplici funzioni isolate (come i primi sistemi di diagnostica o di controllo della stabilità) a un vero e proprio "sistema nervoso" digitale, dove centraline, un modem integrato e servizi online lavorano insieme. In Europa, la svolta è arrivata alla fine degli anni 2010, quando la connettività è diventata parte integrante del veicolo. Nel 2019, Ford ha presentato un Transit con connettività integrata di serie, segnando il passaggio da sistemi installati dopo l'acquisto a una piattaforma intelligente nativa, pensata per dialogare con l'azienda.

Le 4 tappe che hanno fatto scuola

- **2019** – La connettività sale a bordo: il Transit introduce la connettività integrata come dotazione chiave, aprendo le porte alla raccolta e allo scambio di dati in tempo reale.
- **2021** – Nasce FORDLive per non fermarsi mai: Ford lancia un sistema connesso che crea un filo diretto tra il veicolo, la rete di assistenza e la casa madre.

L'obiettivo? Massimizzare il tempo di operatività del furgone, usando i dati per prevedere i problemi e pianificare la manutenzione.

- **2022** – L'era di Ford Pro e dell'E-Transit: debutta Ford Pro, una divisione aziendale interamente dedicata a veicoli, software e servizi, che trasforma il furgone in uno strumento di lavoro digitale. Nello stesso anno, inizia la produzione dell'E-Transit, il primo modello 100% elettrico, già premiato per i suoi sistemi di sicurezza.
- **2023** – Il futuro è adesso: la famiglia Transit si arricchisce di connettività 5G, un grande schermo da 12 pollici e funzioni innovative come il "Delivery Assist", che automatizza le azioni ripetitive durante le consegne, e il "Upfit Integration System", che permette al veicolo di "dialogare" digitalmente con gli allestimenti speciali. Sono i tasselli che completano la trasformazione da semplice mezzo a piattaforma di lavoro intelligente.

Perché la connettività aumenta la produttività delle piccole e medie imprese

I sensori a bordo raccolgono dati preziosi (posizione, stato di salute del motore, stile di guida, livello di carica), mentre il software li trasforma in azioni concrete: organizza la manutenzione per prevenire i guasti, pianifica i turni di lavoro, suggerisce i percorsi migliori e mette in comunicazione l'autista con l'officina mobile o il magazzino ricambi. Ford Pro descrive questa capacità come un ponte tra il mondo digitale e quello fisico: i dati anticipano un problema e permettono di preparare l'intervento prima ancora che il veicolo si fermi.

Le prove sul campo a livello europeo lo confermano:

- Secondo un recente studio di Ford Pro, autisti e gestori di flotte considerano i dati indispensabili per essere più efficienti. Tuttavia, c'è ancora un divario da colmare: quasi la metà degli autisti e un quarto dei manager non sfrutta ancora appieno le informazioni sullo stato di salute del veicolo.
- Le funzioni più utilizzate quotidianamente sono la pianificazione dei percorsi, il monitoraggio della posizione e gli avvisi di manutenzione.
- Chi adotta queste tecnologie riporta notevoli miglioramenti operativi. In particolare, i sistemi di gestione della flotta e la diagnostica del veicolo portano benefici in oltre il 70% dei casi.
- Tempo di attività: Ford Pro stima che, con una manutenzione intelligente, i fermi macchina possano ridursi fino al 60%. Un caso reale? L'azienda Lloyds British, con una flotta di 70 Transit Custom, ha guadagnato fino a 60 giorni di operatività in un anno grazie ai servizi mobili di Ford Pro, orchestrati dai dati del veicolo.

Il Transit come punto di riferimento per i dati

- Pioniere della connettività: l'introduzione precoce della connettività integrata (2019) e il lancio di FORDLive (2021) hanno reso il Transit un caso di studio nella gestione predittiva dei tempi di attività.
- Da prodotto a servizio: con Ford Pro, l'offerta si è allargata dal veicolo a un intero ecosistema di supporto (software, officine mobili, ricambi, consulenza per l'elettrificazione), riducendo i costi legati ai fermi macchina.
- Sensori evoluti e sicurezza: i premi per la sicurezza e le nuove funzioni che integrano gli allestimenti nel software di bordo dimostrano la maturità tecnologica della piattaforma.

Il cuore produttivo del Paese (artigiani, installatori, corrieri) può trarre un vantaggio immediato dalla connettività del Transit: più missioni al giorno, meno viaggi a vuoto, manutenzione "just-in-time" e maggiore sicurezza. Il dato è diventato il nuovo carburante, e il Transit è oggi la piattaforma di riferimento per sfruttarlo in modo efficiente ed efficace.

4.4 Allestimenti speciali: il Transit come una piattaforma "a più strati"

Il successo del Transit come base per gli allestimenti speciali non nasce da un singolo dettaglio, ma da una progettazione intelligente che combina tre livelli perfettamente integrati: uno meccanico (il telaio e le sue infinite varianti), uno digitale (l'elettronica che permette al veicolo di "dialogare" con le attrezzature) e uno organizzativo (la rete di allestitori certificati e i servizi Ford Pro). È questa architettura complessa a trasformare un furgone in una base industriale per soluzioni su misura ad alta produttività.

Il livello meccanico: una base solida e modulare, come un set di costruzioni

- Una gamma senza pari. Il solo Transit da 2 tonnellate offre oltre 1.300 varianti tra carrozzerie, lunghezze, altezze e motorizzazioni: è la materia prima per creare furgoni frigorifero, cassonati, officine mobili, ambulanze, piattaforme aeree e camper.
- Strutture per carichi speciali. La gamma include una versione da 5 tonnellate e un telaio speciale, ribassato e alleggerito di 200 kg, ideale per allestimenti voluminosi che richiedono un piano di carico basso e una maggiore portata utile.
- Trazione e volumi per ogni missione. La disponibilità di trazione anteriore, posteriore e integrale intelligente permette di affrontare qualsiasi terreno, dalla città al cantiere. Ogni generazione ha migliorato la capacità di carico e il comfort, requisiti cruciali per gli allestimenti più impegnativi.

- L'elettrico segue la stessa logica. L'E-Transit nasce già in più di 50 varianti e introduce il "Pro Power Onboard", una presa di corrente integrata che trasforma il furgone in un generatore mobile per alimentare utensili e attrezzature, semplificando gli allestimenti.

A livello meccanico, il Transit offre una combinazione di opzioni che riduce i tempi di progettazione per gli allestitori e massimizza la capacità di carico utile.

Il livello digitale: un dialogo intelligente tra cruscotto e allestimento

- Connettività nativa. Grazie al modem di bordo e al sistema FORDLive, il veicolo comunica in tempo reale il suo stato di salute, permettendo una manutenzione che previene i guasti e massimizza il tempo di attività.
- Integrazione con gli allestimenti. Con i nuovi sistemi digitali, l'allestimento "parla" con il veicolo. Dal grande schermo a centro plancia è possibile gestire sponde idrauliche, luci di lavoro, impianti di refrigerazione o gru, con sequenze automatiche che riducono errori e tempi morti.
- Elettrificazione "pronta all'uso". La disponibilità di energia a bordo dell'E-Transit semplifica i cablaggi, elimina la necessità di generatori ausiliari e riduce pesi e ingombri, con un effetto positivo sui costi e sulla capacità di carico residua.

A livello digitale, il Transit trasforma procedure manuali in flussi di lavoro intelligenti e permette di monitorare e prevenire guasti anche sulle attrezzature installate.

Il livello organizzativo: una rete di partner e servizi che rende la personalizzazione un processo industriale

- Una rete di conversione certificata. Gli oltre 200 allestitori partner di Ford Pro in Europa garantiscono standard di qualità e tempi di consegna certi: la filiera dell'allestimento diventa parte integrante del prodotto.
- Servizi che vanno oltre il veicolo. L'officina mobile, la gestione dei ricambi e la pianificazione degli interventi basata sui dati riducono i fermi macchina anche per le piccole flotte con allestimenti complessi.

A livello organizzativo, l'ecosistema di servizi riduce i rischi e i tempi necessari per mettere su strada un veicolo speciale, accelerando il ritorno sull'investimento.

Esempi di missioni dove il "vantaggio piattaforma" è evidente

- Trasporto refrigerato: il telaio dell'E-Transit, unito all'alimentazione elettrica di bordo, permette di avere furgoni frigo più leggeri ed efficienti, con la catena del freddo gestita direttamente dal software del veicolo.
- Officina mobile: un cassone attrezzato con prese elettriche, dove le procedure di lavoro, come l'apertura delle porte e l'accensione delle luci, sono automatizzate per risparmiare tempo a ogni intervento.
- Cantieri: versioni a trazione integrale da 5 tonnellate, con cassoni ribaltabili e piattaforme aeree gestite in sicurezza direttamente dal cruscotto.
- Ambulanze e veicoli speciali: la combinazione di ampi volumi interni, alimentazione elettrica di bordo e una rete di allestitori certificati permette di realizzare veicoli di emergenza in modo rapido e standardizzato.

L'impatto economico: perché gli allestiti trainano la produttività

- Meno tempi morti, più puntualità. L'integrazione digitale tra veicolo e allestimento riduce i tempi di ogni operazione e migliora la sicurezza, soprattutto nelle missioni con molte fermate.
- Più tempo su strada. La combinazione di diagnostica predittiva e assistenza sul posto aumenta concretamente la disponibilità dei mezzi.
- In linea con l'economia reale. I settori che dipendono dai furgoni valgono oltre 100 miliardi di euro in Italia e sono in crescita. L'allestito è lo strumento che trasforma questa domanda in valore concreto per ogni singola missione.

Il Transit non è solo un furgone: è una piattaforma a più livelli che riduce i costi di personalizzazione, aumenta il tempo di operatività e accelera la messa in servizio degli allestimenti speciali. La profondità della sua gamma, l'elettificazione con potenza a bordo e la rete di partner ne fanno lo standard di settore per le soluzioni su misura orientate alla produttività.

4.5 Ford Pro e la transizione elettrica: dal veicolo-prodotto al "sistema di produttività" per le PMI

Il mercato dei veicoli commerciali in Europa è in crescita, ma la transizione verso l'elettrico procede a velocità diverse. Nel 2024, la diffusione dei furgoni 100% elettrici ha rallentato, e l'Italia, in particolare, mostra un certo ritardo, con una quota di mercato di appena il 2% e un'infrastruttura di ricarica ancora limitata. A frenare la transizione contribuisce anche la

differenza di prezzo iniziale tra i modelli elettrici e quelli tradizionali, che in Italia è più marcata rispetto alla media europea.

Nonostante ciò, le analisi economiche dimostrano che, nell'arco di tre anni, passare all'elettrico porta un vantaggio economico netto, grazie ai minori costi per l'energia (la spesa per la ricarica è circa un terzo di quella per il carburante) e per la manutenzione (oltre il 40% in meno per i piccoli interventi).

La risposta di Ford Pro: un partner per la transizione, non solo un costruttore

Dal suo lancio nel 2022, Ford Pro si è posizionata come una soluzione integrata che unisce veicoli, software e servizi per massimizzare il tempo di operatività dei clienti. Attraverso sistemi come FORDLive, che usa i dati per una gestione predittiva della manutenzione, e le officine mobili che vanno direttamente dal cliente, Ford Pro ha già garantito 822.000 giorni di disponibilità in più per i veicoli in Europa nel 2024: una metrica concreta di produttività.

- Dal software al servizio. La ricerca di Ford Pro mostra che integrare i dati del veicolo in un'unica piattaforma è più efficace e sicuro rispetto a soluzioni esterne. Permette non solo di monitorare, ma anche di agire a distanza (bloccando l'avviamento o impostando limiti di velocità) e di anticipare i guasti, come dimostrano casi reali in cui si sono evitati fino a 60 giorni di fermo all'anno su flotte di medie dimensioni.
- Elettrificazione "chiavi in mano". Il supporto alle aziende copre ogni aspetto della transizione: dall'analisi energetica all'installazione delle colonnine in azienda, fino alla gestione centralizzata della fatturazione e a strumenti software che integrano la ricarica nella pianificazione dei turni di lavoro.

Il ruolo del Transit nella transizione

- Una gamma elettrica pensata per la produttività. L'E-Transit, con un'autonomia che può arrivare fino a oltre 400 km, e l'E-Transit Custom, progettato per le consegne urbane, sono il cuore dell'offerta elettrica di Ford Pro. Introducono funzioni innovative come il "Delivery Assist", che automatizza le operazioni ripetitive, e il "Upfit Integration System", che semplifica l'integrazione digitale degli allestimenti, riducendo i tempi morti.
- Una piattaforma-ecosistema. La logica di piattaforma del Transit si estende alla rete di allestitori partner, che possono integrare facilmente impianti di refrigerazione o officine mobili anche sui modelli elettrici, grazie a interfacce digitali standard che riducono tempi e costi.

Perché l'Italia è in ritardo e come il modello Ford Pro può accelerare

I fattori che rallentano la transizione in Italia (prezzo d'acquisto più alto, infrastruttura pubblica carente) possono essere superati grazie a un approccio integrato come quello di Ford Pro, che offre soluzioni finanziarie basate sul costo totale di possesso, sistemi di ricarica aziendale e progetti pilota per i settori dove l'elettrico offre i maggiori vantaggi, come le consegne urbane.

L'impatto atteso sulle piccole e medie imprese è misurabile:

- Più tempo su strada: grazie a una maggiore disponibilità dei veicoli.
- Meno costi variabili: con un risparmio fino al 70% sull'energia rispetto al carburante e del 40% sulla piccola manutenzione.
- Più efficienza in città: grazie a tempi morti ridotti e a un accesso senza restrizioni alle zone a traffico limitato.

4.6 Commercio online e mobilità urbana: una domanda in accelerazione e il ruolo strategico dei furgoni elettrici

L'Italia, pur mostrando ancora un'abitudine agli acquisti online inferiore alla media europea, sta recuperando terreno rapidamente. La quota di acquirenti digitali e le vendite online delle imprese crescono anno dopo anno. Di conseguenza, il volume dei pacchi da consegnare è in costante aumento: i ricavi del settore sono cresciuti di oltre il 50% in quattro anni, e la maggior parte delle spedizioni avviene ormai all'interno dei confini nazionali, tra un centro di smistamento e i quartieri delle nostre città. Anche la spesa alimentare online è in crescita, spingendo i supermercati a dotarsi di una logistica dedicata, con consegne a domicilio e magazzini urbani.

Perché il furgone elettrico è la piattaforma ideale per la città

- Rispetto delle regole e accesso ai centri urbani. Sempre più città europee istituiscono zone a basse o zero emissioni, e i furgoni elettrici diventano la chiave per poter continuare a lavorare senza restrizioni.
- Costo totale e produttività. Già oggi, un furgone elettrico risulta in media più economico di uno diesel sul costo totale di possesso, anche senza incentivi. Questo permette di effettuare più consegne a parità di budget e di rientrare più velocemente dell'investimento, specialmente nelle missioni urbane ripetitive.

- Consegne in orari non di punta. La silenziosità dei motori elettrici apre alla possibilità di effettuare consegne serali o notturne, spostando il traffico merci fuori dalle ore di punta e riducendo la congestione stradale. Studi europei hanno dimostrato che questa pratica può ridurre i tempi di consegna fino al 20% e le emissioni fino al 40%.

Il Transit come riferimento per le consegne a zero emissioni

La famiglia E-Transit nasce proprio per le missioni urbane, con un'autonomia adeguata, un'ampia scelta di versioni e i servizi Ford Pro per gestire veicoli e ricariche. Funzioni come il "Delivery Assist", che automatizza le azioni ripetitive a ogni fermata, e l'integrazione con gli allestimenti (sponde, frigoriferi, ecc.) sono pensate per massimizzare la produttività. Inoltre, il sistema FORDLive, migliorando l'uptime dei veicoli, è un fattore cruciale per assicurare la puntualità nelle consegne.

Implicazioni per la logistica urbana

La crescita della spesa online e la necessità di rifornire continuamente i punti vendita di quartiere moltiplicano i viaggi dei furgoni in città. I modelli elettrici non solo riducono i costi, ma permettono di operare in fasce orarie notturne, contribuendo a decongestionare il traffico diurno. L'integrazione tra veicolo e dati, offerta da Ford Pro, consente una pianificazione dinamica dei percorsi e un monitoraggio in tempo reale, aumentando il numero di consegne per turno e riducendo i chilometri a vuoto. La letteratura scientifica conferma che l'uso combinato di veicoli elettrici, centri di smistamento urbani e software di ottimizzazione migliora l'efficienza energetica e la qualità dell'aria.

4.7 Dalla vendita del veicolo al "sistema di produttività": la trasformazione in servizio

Nel mondo dei veicoli commerciali, la vera rivoluzione non è solo tecnologica, ma riguarda il modello di business. Come è già successo in altri settori, da quello aereo alle grandi macchine per l'edilizia, il valore si sta spostando dal prodotto ai servizi integrati, basati sui dati e sulla garanzia che il mezzo sia sempre operativo. Con Ford Pro, il Transit è stato tra i primi a industrializzare questa logica in Europa: connettività nativa, manutenzione predittiva, assistenza mobile e gestione della ricarica diventano un'unica piattaforma per massimizzare la produttività delle piccole e medie imprese.

Cosa significa "trasformare un prodotto in servizio": lezioni da altri settori

- Settore aereo (l'origine del modello): già negli anni '60, Rolls-Royce introdusse la formula "Potenza a Ore": le compagnie aeree non compravano più il motore, ma pagavano per le ore di volo effettivo. Il costruttore si assumeva il rischio dell'affidabilità e guadagnava sui servizi e sulla manutenzione predittiva. È il cambio di paradigma fondamentale: dal prodotto alla performance.
- Costruzioni e settore minerario: marchi come Caterpillar e Komatsu offrono da anni sistemi di telematica integrata che monitorano lo stato di salute delle macchine, pianificano la manutenzione e ottimizzano l'uso dei mezzi per ridurre i fermi cantiere.
- Agricoltura di precisione: John Deere, con i suoi sistemi connessi, permette di raccogliere dati in tempo reale dai trattori per ottimizzare le lavorazioni, ridurre i costi e coordinare le macchine sul campo.
- L'economia del servizio: nei macchinari industriali, i margini di profitto dei servizi post-vendita superano in media quelli della vendita del nuovo. I leader di mercato non vendono solo mezzi, ma garantiscono il risultato, integrando software, manutenzione, ricambi e, ora, anche l'energia per i veicoli elettrici.

Produttività: cosa dicono i numeri

In Europa, le imprese che adottano software di gestione della flotta riportano un impatto positivo sulla produttività. Il valore c'è, ma esiste un "divario di conoscenza": tra le piccole imprese, l'uso delle funzioni preventive è ancora limitato. Colmare questo divario significa trasformare un potenziale non sfruttato in tempo di lavoro guadagnato.

Cosa c'è "oltre il veicolo": il catalogo di servizi della piattaforma Transit/Ford Pro

- Gestione del tempo di attività (FORDLiive): dati sullo stato di salute e pianificazione intelligente degli interventi per ridurre i fermi.
- Telematica e integrazione dei processi (Ford Pro Intelligence): monitoraggio, manutenzione predittiva e integrazione con gli allestimenti per ridurre i tempi morti a ogni fermata.
- Assistenza "a domicilio" (Mobile Service): interventi sul posto orchestrati dai dati, che possono aggiungere fino a due mesi di disponibilità all'anno per una flotta di medie dimensioni.
- Elettificazione come servizio: soluzioni di ricarica e strumenti di gestione che integrano l'energia nella pianificazione operativa quotidiana.

Perché il Transit è un pioniere in questo campo

- Piattaforma nativa e unificata. A differenza di sistemi frammentati installati in un secondo momento, Ford Pro unisce i dati di bordo, l'officina, i ricambi e l'energia in un unico flusso, seguendo la stessa ricetta dei leader di altri settori maturi.
- Standard di settore per gli allestiti. Con l'integrazione digitale, la piattaforma raggiunge anche le attrezzature installate, trasformando procedure manuali in flussi di lavoro intelligenti, un tassello spesso assente nei concorrenti.
- Risultati sul campo. Studi indipendenti confermano che le soluzioni telematiche integrate migliorano la produttività e che i veicoli elettrici riducono i costi, liberando risorse da investire in servizi a valore aggiunto.

Implicazioni per l'Italia: PMI, artigiani, consegne dell'ultimo miglio

Dove il tempo è il margine di guadagno, questo nuovo modello di servizio paga: più missioni al giorno, meno viaggi a vuoto, meno fermi e rispetto delle normative ambientali. Le piccole flotte italiane possono ottenere un vantaggio competitivo immediato adottando i pacchetti "chiavi in mano" di Ford Pro. Si passa così dalla logica dell'acquisto a quella di un costo operativo assistito, dove servizi e dati diventano parte della fornitura standard.

Il Transit non è più (solo) un furgone: è una piattaforma di servizi a più livelli – meccanico, digitale e organizzativo – che sposta il valore sul risultato operativo del cliente. La traiettoria seguita da Ford dal 2019 a oggi la colloca tra i pionieri di questa trasformazione in Europa, con risultati misurabili e un'offerta di servizi paragonabile a quella dei settori più maturi.

4.8 Analisi comparata delle percorrenze medie annue

I valori che Ford Italia ha fornito come percorrenze medie annue per bodystyle sono:

- Transit Van (2t): 48.000 km/anno
- Transit Allestito: 40.000 km/anno
- Transit Custom (1t): 30.000 km/anno

Essi risultano pienamente coerenti con le evidenze qualitative e quantitative rappresentate nelle “Transit Stories”

Confronto con benchmark nazionali ed europei

- Italia (ISTAT–ACI–MIT, 2021): i veicoli commerciali leggeri (N1) percorrono in media 14.260 km/anno. I valori Ford (30–48 mila) sono 2–3,5× superiori: normale per flotte business “ad alto utilizzo”, mentre la media nazionale incorpora molti veicoli anziani/privati e poco utilizzati.
- Francia (Ministero Transizione Ecologica, 2023): percorrenza media VUL ≈ 13.400 km/anno ($-2,1\%$ a/a), valore simile all’Italia: conferma la “bassa media nazionale” per le N1 europee.
- Regno Unito (DfT 2024): van traffic 58,5 mld miglia/anno; con un parco $\approx 4,8$ mln LCV, l’average è ≈ 12.200 miglia/van (≈ 19.600 km/anno). Calcolo nostro su dati ufficiali (totale miglia) + stima del parco.

I target chilometrici Ford sono da flotta professionale “heavy-duty”; risultano pienamente utilizzabili come standard interni, tenendo conto che superano in modo strutturale le medie statistiche nazionali.

Pianificazione operativa (km/giorno) e “range fit” BEV

Trasformiamo i km/anno in km/giorno lavorativo (ipotesi 250 gg/anno):

- **Van 2t – 48.000 km/anno \approx 190 km/giorno**
- **Allestito – 40.000 km/anno \approx 160 km/giorno**
- **Custom 1t – 30.000 km/anno \approx 120 km/giorno**

Il range reale osservato degli e-van (dati T&E) è ≈ 192 km per van “light” e 133 km per “heavy”: il profilo Custom 1t (120 km/g) rientra comodamente in un ciclo giornaliero “single-charge”; l’Allestito (160 km/g) richiede gestione o ricarica opportunistica; il 2t (190 km/g) si colloca a ridosso del range reale medio: in questo caso, servono pianificazione e infrastruttura ad hoc (ricarica in deposito o in pausa).

Stima impatto economico annuo

Dalle schede aziendali emerge un costo totale indicativo €0,25–0,40/km (diesel attuale). Applicando i km/anno:

- **Custom 1t (30k) \rightarrow €7.500–€12.000/anno**
- **Allestito (40k) \rightarrow €10.000–€16.000/anno**
- **Van 2t (48k) \rightarrow €12.000–€19.200/anno**

Queste grandezze sono utili per budget/benchmark di flotta e per stimare il valore economico dell’uptime (es. 1% di uptime perso su 48k km vale 480 km “sprecati” \times €-km).

A parità di missione, la letteratura T&E indica che l'e-van nel 2022 risultava più economico del diesel di ~0,05 €/km su media UE (0,15 vs 0,20 €/km con sussidi; vantaggio medio ~8% senza sussidi): il saving annuo potenziale vale ~€1.500 (30k), ~€2.000 (40k), ~€2.400 (48k). Il dato risulta utile come “ordine di grandezza” per business case di elettrificazione.

A parità di giorni fermi, più è alta la percorrenza, più è alto il costo opportunità del fermo. Per profili 40–48k km/anno l'adozione di FORDLiive / Ford Pro Telematics e di manutenzione programmata “just-in-time” ha impatto economico maggiore che sui profili da 30k km/anno.

5. “Transit Stories” Settoriali: PMI e Artigiani Italiani a Bordo del Transit

Questo capitolo vuole dare “voce” ai protagonisti sul campo, presentando una serie di “Transit Stories” basate su interviste ad aziende, proponendo storie rappresentative di come il Ford Transit abbia supportato e innovato l'attività di PMI e artigiani in diversi settori economici in Italia. I casi sono stati selezionati sia per coprire una gamma diversificata di settori e territori, sia per il loro potenziale narrativo: si tratta di storie avvincenti, che parlano non solo di business ma anche di persone, tradizione, innovazione e passione.

I sei casi raccolti – S.I.E. Impianti Elettrici, TOPTAGLIO, Emmerre S.r.l., ParkinGO, Antico Forno Roscioli, SOD Italia – coprono settori e contesti d'uso molto diversi (artigianato urbano, edilizia, infrastrutture, mobilità aeroportuale, alimentare fresco, terzo settore).

È proprio nella loro eterogeneità che emerge il tratto comune del Ford Transit: un abilitatore di produttività che agisce su quattro leve ricorrenti:

- Configurazione modulare del veicolo (volumi, passi, cassoni, allestimenti) che “incapsula” il processo operativo;
- Servizi digitali (Ford App, Ford Pro Telematics, FORDLiive) che trasformano la gestione da reattiva a proattiva;
- ADAS che riducono incidenti, stress e costi;
- Elettrificazione per i contesti urbani ad alta frequenza di drop, soprattutto se abbinata a energia autoprodotta.

Tabella di sintesi delle Transit Stories

Azienda	# Transit	Missione/area	Operatività tipica	Tecnologie/nota distintiva
Antico Forno Roscioli	6	Distribuzione prodotti da forno – urbano/periurbano	>30 consegne/giorno per driver; fermo >10 gg/anno	BEV (E-Transit Custom) + fotovoltaico; sicurezza
Emmerre S.r.l.	4	Grandi infrastrutture (gallerie) – nazionale	1–3 interventi/giorno; trasporto persone+attrezzature	FORDLive per assistenza predittiva; cassone in alluminio per portata; scaffalature su misura
ParkinGO	49	Navette parcheggio-aeroporto – periurbano/H24	>12 corse/giorno; fermo >10 gg/anno	Telematica Ford Pro: geofencing, alert manutenzione; piano di elettrificazione
TOPTAGLIO	14	Demolizioni controllate, bonifiche, demolizioni speciali – multi-scala	1–3 interventi/giorno; pianificazione settimanale; trasporto minirobot a controllo remoto	Mix Courier/Custom/cassoni; ancoraggi e allestimenti personalizzati; Ford App (sblocco remoto)
SOD Italia (non-profit)	1	Inclusione e mobilità accessibile – multi-area	1–3 uscite/evento; trasporto joëlette e persone	Configurazione combi passo lungo tetto alto; forte valenza identitaria e sociale del mezzo
S.I.E. Impianti Elettrici	1	Artigiano elettrico – urbano	4–7 interventi/giorno; fermo 0–2 gg/anno; Transit allestito come magazzino mobile	ADAS (AEB, Lane Keeping, ACC); Ford App (avvio/clima/apertura da remoto); comfort anti-stress

Antico Forno Roscioli²

La tradizione della panificazione, l'elettrificazione del trasporto

*"Il Transit non è semplicemente un veicolo: è stato progettato per essere un vero compagno di lavoro, affidabile, efficiente e sempre al fianco di chi lavora ogni giorno sul campo". **Fabio Calamaro, Direttore Commerciale di Antico Forno Roscioli***

Numeri del caso³

- Anno di fondazione: 1972
- Adozione del Transit: 2025

² Le aziende e associazioni sono state selezionate da Ford Italia.

³ I numeri sono stati forniti da Antico Forno Roscioli.

- Motorizzazione prevalente: BEV (E-Transit Custom)
- Numero Ford Transit: 6
- Area di Servizio: urbana e periurbana
- Trasporto: prodotti da forno
- Consegne/interventi medi/giorno: >30 interventi
- Periodo di fermo veicolo negli ultimi 12 mesi: >10 giorni
- Costo totale Euro/Km: NA

L'Antico Forno Roscioli⁴, con sede a Roma, è un'impresa familiare con oltre cinquant'anni di esperienza nel settore della panificazione. Il modello di business si articola lungo tre direttrici principali: la produzione artigianale di prodotti da forno, i servizi di catering per eventi privati e aziendali, e la distribuzione professionale rivolta al canale Ho.Re.Ca. e alla grande distribuzione. L'offerta si distingue per l'ampiezza del portafoglio, la qualità delle materie prime, il radicamento nella tradizione romana e l'attenzione all'innovazione dei processi.

Negli ultimi anni, l'azienda ha implementato interventi volti all'ottimizzazione produttiva, tra cui l'avvio di collaborazioni con la grande distribuzione, che si sono intensificate durante la pandemia. Le restrizioni alla mobilità hanno generato una domanda elevata di consegne a domicilio, attribuendo ai prodotti aziendali anche un valore simbolico di continuità e conforto. Tale domanda ha trovato espressione nei supermercati "a valore", situati in aree residenziali. Parallelamente, la fidelizzazione della clientela romana ha garantito la tenuta della domanda presso il punto vendita storico, sebbene le crescenti limitazioni alla viabilità urbana abbiano reso necessaria una riorganizzazione logistica in chiave sostenibile, avviando l'elettrificazione della flotta con mezzi compatti per le consegne a breve raggio. A tale proposito, l'azienda ha riconosciuto nella capacità logistica un importante elemento distintivo. Si è puntato a garantire una copertura capillare dell'intera area urbana di Roma, con una frequenza di consegna elevata.

In linea con una visione orientata alla sostenibilità e all'innovazione, il processo di elettrificazione della flotta è stato avviato oltre sette anni fa, in un periodo in cui tale scelta appariva pionieristica. L'adozione dei primi veicoli elettrici, in un contesto ancora poco maturo, non è stata sempre semplice, anche a causa delle difficoltà legate alla disponibilità e all'efficienza delle stazioni di ricarica. Nonostante ciò, l'azienda ha continuato a investire con convinzione in questa direzione.

⁴ Si ringraziano Fabio Calamaro e Antico Forno Roscioli per aver rilasciato e autorizzato l'intervista. L'autorizzazione alla pubblicazione".
Inserire la frase completa: "L'autorizzazione alla pubblicazione dell'intervista è stata gestita direttamente tra Ford Italia e Antico Forno Roscioli

La scelta consapevole di adottare veicoli elettrici si inserisce in una visione strategica più ampia, orientata alla sostenibilità ambientale e alla coerenza con i valori aziendali. Uno degli elementi che ha reso possibile e vantaggiosa tale transizione è stato l'investimento in un impianto fotovoltaico installato sul tetto dello stabilimento produttivo. L'obiettivo è stato quello di generare energia elettrica sufficiente a coprire, almeno in parte, il fabbisogno legato alla ricarica dei veicoli, rendendo così il sistema di trasporto non solo ecologicamente, ma anche economicamente sostenibile.

Un ulteriore aspetto determinante è legato alla natura stessa del prodotto trasportato: i prodotti da forno. Trattandosi di un alimento fresco e di alta qualità, l'utilizzo di mezzi alimentati a gasolio risultava in contrasto con i principi di coerenza qualitativa che l'azienda intende perseguire. La scelta dell'elettrico, quindi, non è stata solo una risposta tecnica, ma anche un atto di coerenza valoriale. Questa visione è stata fortemente sostenuta dalla leadership aziendale, che ha interpretato l'elettrificazione come un passo necessario per proiettare l'impresa, pur nella sua dimensione di piccola e media realtà, verso un futuro più responsabile e innovativo.

Il percorso verso l'elettrificazione della flotta ha seguito tappe progressive, coerenti con l'evoluzione del mercato e con le esigenze operative dell'azienda. Inizialmente, sono stati adottati veicoli elettrici di piccole dimensioni, ideali per un contesto urbano in espansione e per una domanda ancora contenuta. Con il tempo, l'incremento della domanda ha reso indispensabile un'evoluzione della flotta. È in questo contesto che, nel 2025, l'azienda ha introdotto i primi veicoli Ford Transit elettrici, dotati di autonomia estesa e caratteristiche tecniche avanzate.

Il passaggio all'utilizzo del Ford Transit elettrico ha comportato vantaggi immediati e tangibili. Il primo beneficio riscontrato è stato l'elevato livello di affidabilità del mezzo, un aspetto cruciale per un'attività che richiede puntualità e continuità nella distribuzione. A ciò si aggiunge il comfort e la sicurezza offerti ai conducenti, elementi spesso trascurati ma fondamentali in un lavoro che, pur non comportando il trasporto di carichi particolarmente pesanti, richiede attenzione costante alla guida, soprattutto in un contesto urbano complesso come quello di Roma.

Per entrare nel dettaglio, l'introduzione del Ford Transit ha generato un significativo incremento in termini di efficienza operativa. Attualmente, l'azienda impiega un team composto da circa sette addetti alle consegne, ciascuno dei quali effettua in media tra le 30 e le 35 consegne giornaliere, con picchi di 40-45 durante il periodo natalizio. Il Transit elettrico ha agevolato notevolmente le operazioni logistiche, offrendo maggiore spazio per lo stoccaggio e una configurazione interna ottimizzata. In particolare, l'allestimento con

scaffalature interne ha permesso di migliorare la gestione del carico, evitando il danneggiamento dei prodotti, spesso ancora caldi al momento della consegna. Per fare un esempio, questo è particolarmente rilevante per articoli delicati come i cornetti, trasportati in appositi contenitori di dimensioni standard, che richiedono attenzione per evitare sovrapposizioni e deformazioni.

La suddivisione razionale dello spazio di carico consente, inoltre, di organizzare le consegne in ordine temporale, posizionando i prodotti destinati alle prime tappe nella parte più accessibile del veicolo. Tale sistema riduce i tempi di consegna e ottimizza i percorsi, contribuendo a un ulteriore incremento dell'efficienza.

Un ulteriore elemento strategico che ha rafforzato la scelta del Transit elettrico riguarda la qualità e l'efficienza del servizio di assistenza. La possibilità di effettuare gli interventi di manutenzione ordinaria direttamente in loco rappresenta un vantaggio significativo, in quanto consente di ridurre al minimo i tempi di fermo dei veicoli e di garantire la continuità operativa. Il servizio viene programmato in modo puntuale, adattandosi alle esigenze dell'azienda e assicurando un supporto tempestivo.

La scelta del Transit elettrico ha anche creato forti relazioni con alcune categorie di clienti sempre più attenti alle dinamiche green. Per fare un esempio, si è rafforzata la relazione con il settore dell'hospitality di alta gamma, molto sensibile ai temi della sostenibilità. In questo contesto, l'adozione di veicoli elettrici ha rappresentato un elemento distintivo e coerente con le aspettative di una clientela attenta non solo alla qualità del prodotto, ma anche all'impatto ambientale dell'intera filiera, inclusi imballaggio, confezionamento e trasporto.

Dal punto di vista della stabilità e della precisione di guida, il Transit elettrico si è dimostrato particolarmente adatto al contesto urbano romano, caratterizzato da pavimentazioni spesso irregolari e traffico intenso. La struttura del veicolo garantisce un'aderenza ottimale e una guida sicura anche in condizioni difficili, riducendo lo stress fisico e mentale degli operatori. Il comfort è ulteriormente potenziato da dotazioni come la frenata assistita, un sistema di infotainment ampio e intuitivo, e la possibilità di utilizzare l'aria condizionata o il riscaldamento senza compromettere l'autonomia della batteria.

Come anticipato, un elemento chiave è stato l'investimento in un impianto fotovoltaico installato sul tetto dello stabilimento, che consente all'azienda di produrre parte dell'energia necessaria alla ricarica dei mezzi. Questa soluzione ha permesso di contenere i costi operativi, rendendo il sistema di trasporto più efficiente e meno dipendente dalle fluttuazioni del mercato energetico. Guardando al futuro, l'azienda prevede un ulteriore potenziamento del processo di elettrificazione della flotta. Questa direzione strategica si fonda su risultati concreti già ottenuti in termini di efficienza, sostenibilità e qualità del

servizio, e si inserisce in una visione di lungo periodo che mira a consolidare il ruolo dell'impresa come attore responsabile e innovativo nel panorama urbano.

Fonti

Intervista a Fabio Calamaro, Direttore Commerciale di Antico Forno Roscioli

<https://www.anticofornoroscioli.it/>

Emmerre S.r.l.⁵

Specializzazione e scalabilità

“Ford, attraverso il Ford Transit e i servizi offerti, risulta essere un partner affidabile, strutturato e capace di rispondere con tempestività alle esigenze operative del cliente”.

Michele Mancini, CEO di Emmerre S.r.l.

Numeri del caso⁶

- Anno di fondazione: 2016
- Adozione del Transit: 2024
- Motorizzazione prevalente: diesel
- Numero Ford Transit: 4
- Area di Servizio: nazionale
- Trasporto: attrezzature e persone
- Consegne/interventi medi/giorno: 1-3 interventi
- Periodo di fermo veicolo negli ultimi 12 mesi: 6-10 giorni
- Costo totale Euro/Km: 0,25-0,40

Emmerre S.r.l.⁷, con sede ad Affi (VR), è un'impresa fondata nel 2016 con l'obiettivo di sviluppare soluzioni innovative nel settore delle infrastrutture, in particolare nel campo delle casseforme per la realizzazione di gallerie. L'idea originaria si è sviluppata a partire da

⁵ Le aziende e associazioni sono state selezionate da Ford Italia.

⁶ I numeri sono stati forniti da Emmerre S.r.l.

⁷ Si ringraziano Michele Mancini e Emmerre S.r.l. per aver rilasciato e autorizzato l'intervista. L'autorizzazione alla pubblicazione dell'intervista è stata gestita direttamente tra Ford Italia e Emmerre S.r.l.

un semplice disegno, che ha poi dato avvio a un processo di ingegnerizzazione e sviluppo tecnologico culminato nel deposito di quattro brevetti.

Nel corso di quasi un decennio di attività, Emmerre S.r.l. ha consolidato la propria presenza sul mercato italiano, specializzandosi nella fornitura – sia in vendita che a noleggio – di casseforme destinate alla costruzione di gallerie. L'azienda è attualmente coinvolta nei principali cantieri infrastrutturali del Paese e opera in ambiti quali l'alta velocità ferroviaria, le metropolitane e le autostrade. Sebbene siano attive collaborazioni con distributori esteri, l'attività principale rimane fortemente radicata nel territorio nazionale, dove l'azienda si pone come punto di riferimento per le soluzioni tecniche applicate alla realizzazione di grandi opere sotterranee.

Nel corso della propria evoluzione aziendale, Emmerre S.r.l. ha intrapreso una significativa trasformazione operativa, passando dalla sola fornitura di attrezzature alla gestione diretta del servizio di montaggio. Tale cambiamento, avviato circa tre anni fa, ha introdotto l'impiego di personale interno per le attività in cantiere.

A tale proposito, si è reso necessario un adeguamento della flotta aziendale. Con l'inserimento di squadre di montaggio interne, si è manifestata l'esigenza di disporre di veicoli capaci di trasportare contemporaneamente persone e attrezzature.

A partire dal 2024, l'azienda ha optato per l'adozione di diversi modelli della gamma Ford Transit, selezionati in funzione delle diverse esigenze operative. Il primo veicolo introdotto è stato un Transit furgonato, seguito da un modello a nove posti per il trasporto del personale. Successivamente, è stato acquisito un Transit con cassone, utile per il trasporto di materiali voluminosi, e infine, pochi mesi fa, è stato aggiunto un ulteriore Van a sei posti, che rappresenta una soluzione intermedia tra il veicolo cabinato e quello passeggeri. In particolare, la flessibilità nella configurazione dei veicoli ha rappresentato un elemento strategico, consentendo all'azienda di rispondere in modo mirato alle diverse necessità logistiche dei cantieri. Questa adattabilità si è rivelata determinante per garantire efficienza logistica, rapidità di intervento e una gestione più autonoma delle risorse, contribuendo al consolidamento del servizio offerto e al miglioramento della performance complessiva nei cantieri.

Come spiegato dall'azienda, l'introduzione della gamma Ford Transit ha contribuito a migliorare la produttività nei cantieri e a semplificare la logistica quotidiana. L'adozione di veicoli con capacità di carico adeguata ha permesso il trasporto simultaneo di squadre di lavoro e delle attrezzature necessarie, riducendo tempi e costi.

In questo contesto, l'affidabilità dei veicoli si è rivelata essenziale: la presenza di un servizio di assistenza capillare e reattivo, come quello offerto da Ford, ha rappresentato un ulteriore elemento a valore aggiunto. L'introduzione del sistema Ford Liive, in particolare, si è rivelato utile nella gestione operativa dei veicoli aziendali. Questo strumento telematico, consentendo di monitorare in tempo reale lo stato dei mezzi e segnalando eventuali anomalie o necessità di intervento, ha permesso di attivare tempestivamente il servizio di assistenza in caso di imprevisti, come le forature delle gomme in autostrada. Contribuendo a mantenere elevati standard di continuità operativa, lo strumento semplifica la gestione quotidiana della flotta e riduce il rischio di interruzioni.

Nel contesto delle attività logistiche di Emmerre S.r.l., la configurazione del vano di carico e la portata utile dei veicoli hanno rappresentato elementi determinanti per garantire l'efficienza operativa nei cantieri. In particolare, i servizi di consegna delle attrezzature richiedevano mezzi capaci di sostenere carichi specifici, che non sempre rientravano nei limiti standard dei modelli disponibili.

Un esempio significativo ha riguardato l'esigenza di aumentare la portata di un Transit, risolta grazie alla collaborazione con il concessionario Ford, che ha proposto l'installazione di un cassone in alluminio in sostituzione di quello in ferro. Questa soluzione ha permesso di contenere il peso complessivo del veicolo, mantenendo la capacità di carico necessaria per le operazioni in cantiere. L'intervento ha evidenziato la capacità del partner di offrire un livello di personalizzazione avanzato, andando oltre le configurazioni standard previste dalla gamma.

Nell'ambito dell'ottimizzazione logistica e operativa, Emmerre S.r.l. ha adottato un approccio sistematico alla personalizzazione dei propri veicoli, adattandoli alle specifiche esigenze dei cantieri. In particolare, il modello Transit furgonato è stato allestito internamente con scaffalature progettate per contenere in modo ordinato gli accessori e gli strumenti necessari alle attività di montaggio. L'introduzione delle scaffalature, poi, ha migliorato significativamente la gestione dello spazio, consentendo un accesso rapido e ordinato agli strumenti. Questo ha ridotto i tempi di preparazione e aumentato l'efficienza complessiva delle operazioni in cantiere.

Nel contesto dei frequenti spostamenti su lunghe tratte, la sicurezza e il comfort dei mezzi rappresentano per Emmerre S.r.l. elementi prioritari. Tutti i veicoli della flotta sono stati equipaggiati con sistemi avanzati di assistenza alla guida, tra cui la frenata automatica d'emergenza, il mantenimento della corsia e il cruise control adattivo. Queste tecnologie contribuiscono a ridurre il rischio di incidenti e a migliorare la qualità dell'esperienza di guida, soprattutto in condizioni di lavoro che prevedono trasferimenti prolungati su strada.

Parallelamente, è stata posta particolare attenzione al comfort degli operatori, sia dal punto di vista ergonomico che acustico. La scelta di allestimenti adeguati ha permesso di ridurre la rumorosità interna, un aspetto spesso critico nei veicoli cassonati, migliorando la vivibilità a bordo durante le trasferte.

L'adozione progressiva della gamma Ford Transit ha generato un impatto tangibile sull'efficienza economica e operativa di Emmerre S.r.l. In particolare, la possibilità di ridurre il numero di trasporti necessari, ha comportato un risparmio significativo in termini di carburante, pedaggi autostradali, usura dei mezzi e tempi di viaggio. Questo beneficio si è riflesso anche sui clienti, che hanno potuto beneficiare di una maggiore rapidità d'intervento in caso di guasti o necessità urgenti. La disponibilità di mezzi attrezzati e pronti all'uso ha permesso all'azienda di intervenire direttamente e tempestivamente nei cantieri, evitando la frammentazione logistica che in passato richiedeva l'invio separato di personale e attrezzature. Questo ha migliorato la reattività e la qualità del servizio, rafforzando la relazione con il cliente e consolidando la reputazione aziendale.

In prospettiva, Emmerre S.r.l. sta pianificando un'espansione verso i mercati limitrofi, tra cui Svizzera, Austria, Germania e Francia. Tale sviluppo comporterà l'inserimento di nuovo personale e l'acquisizione di ulteriori veicoli, con l'obiettivo di replicare il modello operativo già consolidato in Italia. In questo scenario, l'efficienza logistica e la capacità di intervento diretto continueranno a rappresentare fattori strategici. Sul fronte della sostenibilità, l'azienda sta, inoltre, valutando l'introduzione di veicoli ibridi. La transizione energetica è considerata una priorità nei piani futuri.

Fonti

Intervista a Michele Mancini, CEO di Emmerre S.r.l.

<https://www.emrsrl.eu/>

ParkinGO⁸

Mobilità h24/7

“L'adozione della telematica Ford Pro ha rafforzato la capacità dell'azienda di gestire una flotta complessa in modo intelligente, sostenibile e orientato alla qualità del servizio”.

Andrea Luini, Fleet Manager di ParkinGO

⁸ Le aziende e associazioni sono state selezionate da Ford Italia.

Numeri del caso⁹

- Anno di fondazione: 1995
- Adozione del Transit: 2004
- Motorizzazione prevalente: diesel
- Numero Ford Transit: 49
- Area di Servizio: periurbana
- Trasporto: persone
- Consegne/interventi medi/giorno: >12 interventi
- Periodo di fermo veicolo negli ultimi 12 mesi: >10 giorni
- Costo totale Euro/Km: 0,25-0,40

ParkinGO¹⁰ fondata nel 1995 con l'apertura di un parcheggio presso l'aeroporto di Malpensa, avvia un percorso di crescita caratterizzato prima dall'espansione nazionale e poi dall'internazionalizzazione. Oggi fanno parte di ParkinGO Group: tre brand principali nel settore dei parcheggi in aeroporti, porti e stazioni - l'evoluzione del portafoglio ha incluso, infatti, l'introduzione di Fast Parking e ParkToAir, successivamente integrati nel network ParkinGO - e due brand dedicati al noleggio auto, RentSmart24 e GO Car. Completa l'offerta ParkBooking, un comparatore di servizi che consente agli utenti di confrontare soluzioni di parcheggio.

Oltre ai servizi di parcheggio, infatti, l'offerta include soluzioni di noleggio, rivolte a una clientela attenta a prezzo e flessibilità. Il core business resta il trasferimento dei clienti tra parcheggio e aeroporto, con una clientela composta sia da viaggiatori business che leisure. Il servizio è attivo h24/7 per circa 2,5 milioni di passeggeri trasportati annui.

Il sistema si estende in tutta Europa e si basa su tre modelli operativi: parcheggi di proprietà, franchising e affiliazione. I primi, localizzati principalmente in Italia, garantiscono il controllo diretto sulla qualità; il franchising prevede la gestione da parte di partner locali; l'affiliazione consente a operatori esterni di accedere alla piattaforma ParkinGO, beneficiando della visibilità e della certificazione del network.

L'adozione del Ford Transit all'interno del network ParkinGO rappresenta una tappa significativa nella storia operativa dell'azienda a partire dal 2004, in un momento in cui il

⁹ I numeri sono stati forniti da ParkinGO.

¹⁰ Si ringraziano Fabrizio Perra, Andrea Luini e ParkinGO per aver rilasciato e autorizzato l'intervista. L'autorizzazione alla pubblicazione dell'intervista è stata gestita direttamente tra Ford Italia e ParkinGO.

network era ancora limitato a pochi parcheggi, prevalentemente distribuiti sul territorio nazionale e gestiti in larga parte attraverso formule di franchising.

La scelta iniziale di utilizzare il Transit non fu il risultato di una strategia strutturata, ma piuttosto di una combinazione di fattori, tra cui la qualità percepita del veicolo e la possibilità di instaurare accordi commerciali vantaggiosi con i rivenditori locali.

Nel 2023, in particolare, l'azienda ha avviato un primo acquisto di tre Ford Tourneo Custom. Come spiegato dall'azienda, l'eccellente riscontro ottenuto da questi mezzi ha portato la direzione a formalizzare una decisione di lungo periodo: investire sistematicamente nel prodotto Ford per l'intera flotta. Ad oggi, il parco veicoli comprende 49 unità Ford, tra Transit Combi, Tourneo Custom e versioni a passo lungo e corto.

I vantaggi principali riscontrati riguardano la qualità costruttiva, l'affidabilità meccanica e, soprattutto, la configurazione degli spazi dei veicoli, in grado di rispondere in modo ottimale alle esigenze operative del servizio navetta. La possibilità di trasportare numerosi passeggeri insieme ai relativi bagagli in modo efficiente ha reso il Transit una soluzione ideale. La clientela è composta in larga parte anche da viaggiatori leisure, spesso diretti verso destinazioni turistiche, che viaggiano in coppia o in piccoli gruppi, ma con un volume di bagagli significativo. Questa caratteristica ha reso fondamentale la scelta di veicoli capaci di coniugare capienza passeggeri e spazio utile per il carico.

In questo contesto, il Ford Transit Combi a passo lungo ha rappresentato una soluzione particolarmente efficace. La configurazione del veicolo consente di trasportare comodamente fino a otto passeggeri, garantendo nello stesso tempo un ampio vano bagagli, adatto anche a valigie di grandi dimensioni.

Parallelamente, l'azienda ha investito in una flotta di veicoli da 15 posti, derivati da modelli Ford originariamente a 17 posti. Attraverso un processo di modifica e collaudo interno, questi mezzi sono stati riconfigurati per offrire un equilibrio ottimale tra capacità di trasporto e spazio per i bagagli. Attualmente, la flotta conta 13 unità di questo tipo, con un'espansione prevista a breve fino a 15. Questa soluzione ha permesso di mantenere elevati standard di servizio anche nei momenti di picco, senza compromettere il comfort dei passeggeri. Un ulteriore vantaggio operativo offerto dal Ford Transit da 15 posti riguarda la struttura interna del vano bagagli, suddiviso in due sezioni distinte grazie alla presenza di una parete di separazione.

Questa configurazione consente di organizzare lo stivaggio in modo ordinato e sicuro, evitando che bagagli voluminosi o pesanti possano danneggiare oggetti più delicati, come zaini da lavoro contenenti dispositivi elettronici. La possibilità di distribuire il carico su due

livelli garantisce una maggiore protezione e migliora l'esperienza del cliente, che percepisce attenzione non solo al trasporto della persona, ma anche alla cura dei bagagli. Tale elemento si traduce in un valore percepito elevato, soprattutto per una clientela business o leisure che viaggia con attrezzature spesso delicate. L'utilizzo di questo tipo di veicoli ha contribuito, quindi, a migliorare la fluidità dei trasferimenti e ridurre il numero di viaggi necessari per gestire lo stesso volume di passeggeri.

Dal punto di vista ambientale, l'ottimizzazione della capacità di carico e la riduzione del numero di viaggi necessari per il trasporto hanno contribuito a una gestione più sostenibile della flotta. L'attenzione al contenimento dei consumi di carburante e alla riduzione delle emissioni si inserisce in una più ampia strategia aziendale orientata alla responsabilità ambientale e all'efficienza operativa.

L'introduzione della telematica Ford Pro ha poi rappresentato un punto di svolta nella gestione operativa della flotta ParkinGO, contribuendo in modo significativo all'efficienza, alla sostenibilità e alla qualità del servizio. Grazie alla tecnologia integrata, è possibile monitorare in tempo reale i passaggi da e verso l'aeroporto, i tempi di fermo e di utilizzo dei veicoli, nonché programmare interventi di manutenzione preventiva. Questo approccio ha trasformato radicalmente il modello operativo: si è passati da una gestione reattiva, basata sulla risoluzione di problemi una volta emersi, a una gestione proattiva, orientata alla prevenzione. Come evidenziato dal team, si è passati "dallo spegnere incendi al prevenirli".

Un ulteriore beneficio, indicato dall'azienda, riguarda la qualità percepita dal cliente. Il monitoraggio di parametri come frenate e accelerazioni brusche ha permesso di condividere con gli autisti modalità di guida più attente e confortevoli, migliorando l'esperienza a bordo. Non trattandosi di un'offerta basata su beni tangibili, ma su un'esperienza, la navetta rappresenta una componente essenziale del valore percepito dal cliente. Di fatto, metà del servizio si svolge a bordo del mezzo, rendendo la flotta un'estensione diretta del brand.

La telematica, inoltre, ha avuto un impatto positivo anche in termini ambientali. L'analisi dei tempi di sosta con motore acceso ha permesso di intervenire per ridurre i consumi, promuovendo pratiche più sostenibili. Il fatto che la tecnologia sia già integrata nei veicoli Ford ha ulteriormente semplificato il processo: l'attivazione richiede meno di un minuto, evitando installazioni aggiuntive.

Grazie alla telematica integrata nei veicoli Ford, ParkinGO ha potuto implementare sistemi di geofencing che permettono di monitorare con precisione i movimenti dei mezzi all'interno e all'esterno delle aree di parcheggio e degli aeroporti. Questa funzionalità consente di registrare ogni ingresso e uscita, fornendo dati fondamentali per l'analisi dei flussi operativi.

L'accesso a queste informazioni ha avuto un impatto diretto sulla pianificazione della flotta: è ora possibile valutare con maggiore accuratezza quante navette siano necessarie in ciascun parcheggio, in base alla frequenza dei transiti e ai picchi di domanda. Questo ha permesso di ottimizzare la distribuzione dei mezzi, riducendo sprechi, migliorando la reattività del servizio e garantendo una copertura più efficiente. Inoltre, la possibilità di analizzare i dati in tempo reale ha reso la gestione più dinamica, permettendo di adattare rapidamente le risorse in base alle variazioni stagionali, agli orari di punta o a eventi straordinari. Il geofencing, in questo senso, non è solo uno strumento di controllo, ma un asset strategico per la gestione intelligente della mobilità.

Uno degli strumenti più potenti introdotti grazie alla telematica Ford Pro è la possibilità di impostare alert automatici per la manutenzione, come il tagliando. Il sistema consente di programmare notifiche basate sul chilometraggio, ad esempio segnalando con anticipo quando sarà necessario effettuare un intervento. Questo approccio proattivo permette di anticipare le operazioni di manutenzione, evitando fermi macchina imprevisti e garantendo la continuità del servizio.

Inoltre, la tracciatura continua consente di raccogliere dati storici utili per analisi di performance, pianificazione strategica e miglioramento continuo del servizio. In linea con una visione orientata alla sostenibilità e all'innovazione, ParkinGO sta attualmente valutando l'estensione della propria flotta verso soluzioni full electric, in collaborazione diretta con Ford.

Fonti

Intervista a Fabrizio Perra, Head of Communication e Andrea Luini, Fleet Manager di ParkinGO
<https://www.parkingo.com/it/>

S.I.E. Impianti Elettrici¹¹

L'artigiano connesso

“Il Ford Transit non è soltanto un veicolo funzionale: rappresenta anche un efficace biglietto da visita, capace di comunicare professionalità e affidabilità”. **Sergio Caglioni, titolare di S.I.E. Impianti Elettrici**

¹¹ Le aziende e associazioni sono state selezionate da Ford Italia.

Numeri del caso¹²

- Anno di fondazione: 2000
- Adozione del Transit: 2016
- Motorizzazione prevalente: diesel
- Numero Ford Transit: 1
- Area di Servizio: urbana
- Trasporto: attrezzature
- Consegne/interventi medi/giorno: 4-7 interventi
- Periodo di fermo veicolo negli ultimi 12 mesi: 0-2 giorni
- Costo totale Euro/Km: 0,25-0,40

La ditta S.I.E. Impianti Elettrici¹³ di Milano, fondata da Sergio Caglioni, opera nella progettazione, realizzazione, installazione e manutenzione di impianti elettrici civili e industriali. L'attività dell'azienda si concentra sulla realizzazione integrata di impianti elettrici, comprensivi di sistemi citofonici, videosorveglianza a circuito chiuso, impianti antifurto, nonché impianti satellitari e terrestri. La S.I.E. si occupa, inoltre, del rilascio delle certificazioni di conformità previste dalla normativa vigente e assicura un servizio di assistenza post-vendita, volto a garantire continuità e affidabilità nel tempo.

La carriera del titolare ha origine in ambito familiare, influenzata dal padre, che ha trasmesso precocemente la passione per il mestiere attraverso esperienze dirette sul campo. Questo contatto iniziale ha alimentato un interesse che si è consolidato nel percorso scolastico, orientando la scelta verso l'attività autonoma. Pur consapevole delle incertezze imprenditoriali, il titolare ha maturato fin dalle scuole superiori una visione chiara del proprio futuro professionale. Dopo tre anni di esperienza come dipendente, ha avviato la propria impresa all'età di 24 anni.

Il processo decisionale che ha portato alla scelta del Ford Transit è stato influenzato da una combinazione di fattori estetici, funzionali e strategici. A partire dal 2016, il Transit è diventato il veicolo di riferimento. Oltre a rappresentare uno strumento operativo, il mezzo è stato concepito come un vero e proprio biglietto da visita aziendale: completamente brandizzato, dotato di optional completi e valorizzato anche attraverso contenuti fotografici e social media, ha contribuito a rafforzare l'identità visiva dell'impresa.

¹² I numeri sono stati forniti da S.I.E. Impianti Elettrici.

¹³ Si ringraziano Sergio Caglioni e S.I.E. Impianti per aver rilasciato e autorizzato l'intervista. L'autorizzazione alla pubblicazione dell'intervista è stata gestita direttamente tra Ford Italia e S.I.E. Impianti Elettrici.

Dal punto di vista funzionale, la scelta di un veicolo a tre posti ha risposto a esigenze concrete legate alla formazione e all'inserimento di giovani stagisti provenienti dalle scuole professionali. La disponibilità dei tre posti ha permesso di accogliere regolarmente studenti in affiancamento, favorendo la trasmissione di competenze e l'apertura verso le nuove generazioni. Il veicolo attualmente in uso è un Ford Transit Custom, configurato con passo corto, motorizzazione diesel e cambio automatico, dotato di tutti gli optional disponibili.

Il veicolo è inteso come un vero e proprio magazzino mobile. Grazie alla capacità di carico e all'organizzazione interna, il Transit consente di trasportare il materiale necessario per affrontare le diverse richieste della giornata, evitando rientri in sede e ottimizzando i tempi. Questo si traduce in una maggiore efficienza, permettendo di coprire un numero più elevato di interventi e di offrire un servizio tempestivo e completo ai clienti. La disponibilità immediata del materiale ha un impatto positivo sulla percezione del servizio da parte dei clienti, che riconoscono la professionalità e la prontezza degli interventi.

L'investimento nel Ford Transit ha rappresentato per l'imprenditore non solo una scelta funzionale, ma anche un vero e proprio potenziamento della produttività. Il Transit, in questo contesto, si configura non solo come mezzo di trasporto, ma come partner operativo, un assistente mobile che accompagna quotidianamente l'attività professionale.

Nel contesto urbano milanese, caratterizzato da elevata densità di traffico e complessità logistica, la gestione degli interventi quotidiani richiede mezzi versatili e performanti. Il Ford Transit, nella versione con passo corto, ha dimostrato di essere particolarmente adatto a questo tipo di operatività. Nonostante le dimensioni, il veicolo mantiene un'elevata maneggevolezza, facilitando le operazioni di parcheggio anche in aree congestionate. Il cambio automatico contribuisce ulteriormente alla fluidità della guida, riducendo lo stress e migliorando la velocità negli spostamenti tra un intervento e l'altro.

Inoltre, dal punto di vista della continuità operativa, il Transit si è dimostrato estremamente efficiente: non si registrano giorni di fermo, e il veicolo è costantemente disponibile per l'attività lavorativa. Tale affidabilità contribuisce direttamente alla produttività, evitando interruzioni e garantendo una pianificazione fluida degli interventi.

L'applicazione Ford App, inoltre, si è rivelata uno strumento estremamente utile nella gestione quotidiana del veicolo, offrendo funzionalità che migliorano sia il comfort che l'efficienza operativa. Attraverso l'associazione del veicolo all'app, è possibile eseguire diverse operazioni da remoto, tra cui l'accensione del motore, il controllo dello stato del veicolo e l'apertura delle portiere. Questi elementi risultano particolarmente vantaggiose in condizioni climatiche particolari: durante il periodo estivo, il veicolo può essere raffreddato preventivamente prima dell'utilizzo, mentre in inverno è possibile riscaldarlo, garantendo

un ambiente confortevole fin dal momento della partenza. Inoltre, l'app consente di risolvere situazioni impreviste, come l'eventuale chiusura accidentale delle chiavi all'interno del veicolo, permettendo l'apertura da remoto ed evitando perdite di tempo.

Ford App permette anche di monitorare in tempo reale parametri fondamentali come il consumo di carburante, la pressione degli pneumatici e lo stato della manutenzione. Questo sistema, integrato con il supporto diretto di manutenzione Ford, garantisce un controllo costante e semplifica la pianificazione degli interventi, contribuendo alla continuità e all'affidabilità dell'attività professionale. L'integrazione di Ford App nella routine lavorativa ha contribuito a rendere il veicolo non solo un mezzo di trasporto, ma un assistente digitale.

Anche la sicurezza rappresenta un elemento centrale nell'utilizzo quotidiano del Ford Transit, sia per la protezione del conducente sia per la responsabilità verso il personale più giovane coinvolto nelle attività professionali. Tra i sistemi più apprezzati vi è il rilevamento della presenza improvvisa di ostacoli, che consente al veicolo di attivare automaticamente la frenata d'emergenza in caso di attraversamenti imprevisti e di evitare potenziali incidenti. A ciò si aggiunge il mantenimento attivo della corsia, che facilita il conducente nel mantenere la traiettoria corretta, riducendo il rischio di deviazioni involontarie. Il veicolo è inoltre dotato di controllo adattivo della velocità, che regola automaticamente la distanza di sicurezza rispetto agli altri mezzi, migliorando la fluidità della guida e riducendo lo stress nei contesti urbani e autostradali. Questi sistemi, integrati in un mezzo utilizzato quotidianamente anche da collaboratori e stagisti, contribuiscono a creare un ambiente di lavoro più sicuro, affidabile e conforme agli standard di tutela della persona.

Il Ford Transit si distingue non solo per le sue prestazioni tecniche, ma anche per il livello di comfort e praticità offerto al conducente. L'altezza del veicolo garantisce una posizione di guida elevata, che migliora la visibilità e la percezione dell'ambiente circostante. Tra gli elementi indicati come più funzionali si trovano il sistema di sbrinamento rapido dei vetri, attivabile tramite un semplice comando, che si rivela particolarmente utile nei mesi invernali. Il climatizzatore automatico, in grado di assicurare una regolazione ottimale della temperatura interna e di migliorare il benessere del conducente e degli eventuali passeggeri. Dal punto di vista dell'illuminazione, il veicolo è stato dotato di sistemi LED ad alta efficienza, sia all'interno che all'esterno. In particolare, una luce posizionata sopra i portelloni posteriori consente di operare anche in condizioni di scarsa visibilità, facilitando le attività serali o invernali.

Le diverse caratteristiche e configurazioni rendono il Transit non solo un mezzo di trasporto, ma un vero e proprio spazio operativo mobile, pensato per rispondere con efficacia alle esigenze pratiche del lavoro quotidiano.

Fonti

Intervista a Sergio Caglioni, titolare di S.I.E. Impianti Elettrici

<https://www.siemilano.it/>

SOD ITALIA¹⁴

Valore sociale e inclusione

“Il Ford Transit rappresenta una risorsa estremamente preziosa per una piccola associazione, offrendo molteplici vantaggi sia in termini operativi che simbolici.” **Diana Vitali, Presidente di SOD Italia.**

Numeri del caso¹⁵

- Anno di fondazione: 2007
- Adozione del Transit: 2010
- Motorizzazione prevalente: diesel
- Numero Ford Transit: 1
- Area di Servizio: urbana, periurbana, regionale, nazionale
- Trasporto: persone e attrezzature
- Consegne/interventi medi/giorno: 1-3 interventi
- Periodo di fermo veicolo negli ultimi 12 mesi: NA
- Costo totale Euro/Km: NA

L'Associazione SOD Italia¹⁶, nasce nel 2007 con l'obiettivo di offrire supporto e promuovere la conoscenza della Displasia Setto-Ottica (SOD¹⁷), una malattia rara che comporta una

¹⁴ Le aziende e associazioni sono state selezionate da Ford Italia.

¹⁵ I numeri sono stati forniti da SOD Italia.

¹⁶ Si ringraziano Diana Vitali, Tullia Pagani e SOD Italia per aver rilasciato e autorizzato l'intervista. L'autorizzazione alla pubblicazione dell'intervista è stata gestita direttamente tra Ford Italia e SOD Italia.

¹⁷ L'acronimo deriva dall'inglese Septo-Optic Dysplasia

serie di disabilità complesse, tra cui gravi deficit visivi e ormonali. La SOD è una malformazione cerebrale che coinvolge strutture fondamentali come l'ipofisi e l'ipotalamo, determinando una carenza di ormoni essenziali e rendendo spesso alquanto complessa la vita delle persone affette da questa patologia. Diana Vitali è la fondatrice di SOD Italia, un'associazione nata dalla sua esperienza personale come madre di una figlia affetta da questa malattia rara. Tale esperienza ha alimentato il desiderio di creare una rete di supporto per altre famiglie nella stessa situazione.

Inizialmente, l'associazione ha avuto una dimensione familiare e ha operato con l'intento di creare una rete di contatto tra pazienti e famiglie. L'avvento di Internet ha rappresentato un punto di svolta, facilitando l'accesso alle informazioni e la possibilità di aggregazione. Da un nucleo iniziale di due o tre famiglie, l'associazione è cresciuta progressivamente, consolidando una comunità attiva e solidale.

Con il passare del tempo, l'associazione ha ampliato le proprie finalità, includendo attività di socializzazione e inclusione rivolte a giovani e adolescenti affetti da SOD. In risposta ai bisogni emergenti, sono stati avviati diversi percorsi, tra cui quello di specializzazione in riabilitazione equestre, una disciplina terapeutica nota anche come ippoterapia, volta al miglioramento delle capacità motorie e relazionali. Tra le attività proposte, si annoverano anche esperienze legate alla vela, quest'ultima sviluppata attraverso un percorso di formazione in velaterapia.

Per facilitare la mobilità e rafforzare il senso di comunità tra i partecipanti, è stato introdotto l'utilizzo del Ford Transit, strumento ritenuto strategico per superare le barriere logistiche e promuovere la coesione del gruppo.

L'acquisizione del Ford Transit, avvenuta nel 2010 grazie a una donazione finalizzata all'acquisto di un veicolo usato, rappresenta un momento significativo all'interno dell'evoluzione dell'associazione. Il veicolo divenne il fulcro di numerose esperienze condivise, tra cui gite, escursioni e vacanze sulla neve e al mare. Il Ford Transit viene inteso come spazio mobile di socialità. Il progetto si configura come un'esperienza collettiva, che favorisce la partecipazione attiva e il coinvolgimento delle persone.

Il mezzo non viene concepito come semplice strumento di lavoro, ma come catalizzatore di esperienze collettive, spesso fuori dal contesto urbano. Il Ford Transit utilizzato, in particolare, dotato di tetto alto e ampia capienza, ha rappresentato un elemento strategico per l'espansione delle attività associative. Dopo l'acquisto, si è registrato un incremento significativo delle iniziative, grazie alla possibilità di organizzare gite e gestire in modo più efficiente il trasporto dei partecipanti alle attività. Inizialmente limitate a escursioni giornaliere, le uscite si sono evolute in fine settimana o anche soggiorni più lunghi, con

finalità sia ricreative che turistiche. Particolarmente rilevante è stato il progetto realizzato in collaborazione con il Parco Nazionale dell'Asinara, che ha consentito soggiorni in un contesto naturalistico suggestivo e aggregante. Il furgone a 9 posti ha agevolato l'organizzazione di tali iniziative.

I diversi progetti hanno avuto origine all'interno dell'associazione di promozione sociale APS, che ha rappresentato il primo contesto organizzativo in cui sono state avviate le attività. In una fase successiva, e in risposta all'evoluzione delle esigenze operative e progettuali, in particolare in seguito alla pandemia COVID-19, è stata costituita una nuova entità giuridica: un'associazione sportiva dilettantistica (ASD), finalizzata a dare continuità e struttura alle iniziative in ambito sportivo e inclusivo. Tale transizione ha permesso di ampliare il raggio d'azione dell'associazione, rafforzandone la dimensione istituzionale e favorendo una maggiore integrazione tra finalità sociali e pratiche sportive.

In particolare, si è affermato un settore dedicato all'utilizzo di carrozzine outdoor, le joëlette - carrozzine da trekking progettate per il trasporto assistito - per persone con disabilità motoria, con finalità inclusive e partecipative. Queste carrozzine, progettate per terreni impervi e sentieri montani, vengono impiegate in eventi sportivi come le corse, dove sono spinte da volontari. L'iniziativa si inserisce all'interno di eventi sportivi già esistenti, nei quali viene curata una sezione dedicata alla partecipazione di persone con disabilità motoria. L'associazione non organizza l'evento sportivo in sé, ma gestisce la logistica e il coordinamento dei partecipanti con disabilità, nonché dei volontari, chiamati anche alfieri, che si alternano nel trasporto delle joëlette.

L'attività nasce con l'obiettivo di rendere accessibili esperienze sportive a soggetti che, a causa di patologie invalidanti, non avrebbero altrimenti la possibilità di partecipare a manifestazioni podistiche. Un esempio emblematico è la partecipazione alla "Corsa di Miguel", evento sportivo romano che ha dedicato una sessione di partenza specifica alle joëlette., denominata "la Miguel delle Joëlette".

Attualmente, l'associazione dispone di otto carrozzine, trasportate mediante il Ford Transit appositamente modificato con la rimozione dei sedili posteriori. La configurazione interna consente il trasporto delle carrozzine senza necessità di smontaggio, ottimizzando la logistica in occasione degli eventi. Il veicolo, grazie alla sua spaziosità e all'altezza interna, si è rivelato particolarmente funzionale.

Il progetto ha dimostrato un impatto tangibile sul benessere psicologico e sociale dei partecipanti, favorendo l'inclusione, la socializzazione e la fiducia nelle proprie possibilità. L'esperienza ha anche evidenziato come la vicinanza alla disabilità possa migliorare le

competenze relazionali e di empatia nei volontari, molti dei quali si avvicinano per la prima volta alla disabilità.

Parallelamente, l'organizzazione promuove iniziative di turismo accessibile, in particolare visite guidate in aree archeologiche come i Fori Imperiali, in collaborazione con stakeholders del territorio. Il progetto "Ti Porto al ParCo", per fare un esempio, consente l'accesso a zone altrimenti non completamente percorribili, grazie all'impiego delle joëlette. Il Transit agevola nel trasporto delle carrozzine e nel rendere accessibili luoghi bellissimi d'Italia.

Il veicolo utilizzato, un Ford Transit nella configurazione Combi con passo lungo e tetto alto, ha assunto nel tempo una forte valenza simbolica e funzionale all'interno del contesto associativo. La sua riconoscibilità ha contribuito a consolidare l'identità visiva dell'associazione.

Dal punto di vista operativo, il mezzo si è rivelato una risorsa strategica per una piccola organizzazione, non solo per la sua capacità di trasporto, ma anche per il ruolo aggregativo che svolge. La sua presenza favorisce la coesione tra i partecipanti.

In particolare, il Ford Transit garantisce condizioni di viaggio favorevoli: l'ampio spazio interno, il tetto alto e la climatizzazione contribuiscono al benessere dei passeggeri, anche in caso di trasferte prolungate. Questo aspetto è particolarmente rilevante nel trasporto di persone con disabilità motoria, che necessitano di ambienti comodi e accessibili. La percezione di sicurezza e cura trasmessa dal mezzo rafforza la fiducia delle famiglie e consolida il valore del progetto, sia sul piano pratico che valoriale.

Il Ford Transit rappresenta un elemento logistico fondamentale per il trasporto delle joëlette e dei partecipanti. La sua presenza costante e riconoscibile nei luoghi degli eventi ha assunto una valenza simbolica fondamentale per l'attività dell'associazione e per i suoi possibili sviluppi futuri.

Fonti

Intervista a Diana Vitali, Presidente e Tullia Pagani, Corporate Relations Officer di SOD Italia
<https://www.soditalia.it/>

TOPTAGLIO¹⁸

¹⁸ Le aziende e associazioni sono state selezionate da Ford Italia.

Robustezza e affidabilità

“Il Transit è una sorta di “tuttofare”: agevola nello svolgimento di funzioni diverse e contribuisce ad offrire soluzioni chiavi in mano al cliente”. **Mauro Nessi, Direttore Logistica di TOPTAGLIO.**

Numeri del caso¹⁹

- Anno di fondazione: 1999
- Adozione del Transit: 2002
- Motorizzazione prevalente: diesel
- Numero Ford Transit: 14
- Area di Servizio: urbana, regionale, nazionale
- Trasporto: attrezzature
- Consegne/interventi medi/giorno: 1-3 interventi
- Periodo di fermo veicolo negli ultimi 12 mesi: 3-5 giorni
- Costo totale Euro/Km: 0,25-0,40

TOPTAGLIO²⁰ è stata fondata nel 1999 e ha sede in provincia di Como. Negli anni, l'azienda ha raggiunto una dimensione significativa con circa 80 dipendenti. Si è rivolta fin da subito al comparto edile, con una specializzazione nei servizi di demolizione controllata. Con il tempo, l'impresa ha ampliato il proprio raggio d'azione, includendo anche interventi in ambito ambientale, come le bonifiche e le demolizioni speciali, effettuate con l'ausilio di minirobot a controllo remoto. Tali interventi permettono di svuotare interi edifici mantenendone intatte le facciate, spesso vincolate da normative di tutela architettonica.

L'obiettivo attuale è quello di offrire al cliente un servizio completo e chiavi in mano, che va dalla due diligence ambientale alla consegna dell'immobile ristrutturato, privilegiando l'attenzione alla qualità, la sostenibilità ambientale e la gestione integrata dei processi. La clientela è costituita sia da aziende che da privati.

A partire dal 2002, l'azienda ha adottato veicoli Ford Transit per supportare le proprie attività operative. Attualmente, il parco mezzi è composto da 14 veicoli, allestiti e configurati in

¹⁹ I numeri sono stati forniti da TOPTAGLIO.

²⁰ Si ringraziano Mauro Nessi e TOPTAGLIO per aver rilasciato e autorizzato l'intervista. L'autorizzazione alla pubblicazione dell'intervista è stata gestita direttamente tra Ford Italia e TOPTAGLIO.

modo differenziato in funzione delle specifiche esigenze d'impiego. Questo consente una buona flessibilità e capacità di risposta alle diverse esigenze dei clienti. La flotta, infatti, include prevalentemente modelli Transit Courier, caratterizzati da dimensioni compatte e Transit Custom a passo medio con tetto alto, più adatti al trasporto di attrezzature voluminose.

Uno dei veicoli è stato allestito con una configurazione a passo lungo, destinato principalmente alle attività di assistenza tecnica e manutenzione. I veicoli più capienti vengono utilizzati per trasportare materiali o strumenti di grandi dimensioni, mentre quelli più maneggevoli sono assegnati alle squadre operative per interventi standard. L'organizzazione interna prevede una pianificazione settimanale, che consente di ottimizzare l'impiego dei mezzi e delle risorse in funzione delle commesse attive.

La flotta aziendale comprende anche veicoli dotati di cassone, sia in versione ribaltabile che fissa, oltre a modelli a sette posti. La configurazione aperta del cassone consente una maggiore facilità di carico e scarico. Parallelamente, l'azienda dispone anche di veicoli chiusi, destinati prevalentemente alle attività di taglio e carotaggio. La possibilità di scegliere tra versioni chiuse, aperte, con cassone fisso o ribaltabile e con differenti capacità di carico, consente di pianificare con precisione l'impiego di ciascun mezzo in funzione del tipo di cantiere, delle attrezzature da trasportare e del personale coinvolto.

Attualmente, l'azienda ha a disposizione anche sette robot da demolizione, differenziati per dimensioni e capacità operative. Il robot più leggero, con un peso di circa 7 quintali, viene trasportato con i Ford Transit. La capacità di trasportare direttamente il robot più compatto a bordo di un Transit consente di ridurre i tempi di allestimento e di massimizzare l'efficienza operativa. Uno dei vantaggi rilevanti legati all'utilizzo del Transit, indicati dall'azienda, è quello dell'efficienza economica complessiva. Il costo iniziale di acquisizione, combinato con le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, risulta compatibile con i parametri di sostenibilità economica definiti dall'azienda, sia in termini di budget giornaliero sia di pianificazione a medio termine. Questo equilibrio consente di mantenere un buon livello di efficienza nei costi operativi.

L'attività operativa dell'azienda si struttura prevalentemente su interventi giornalieri, che possono variare in durata e complessità. In alcuni casi, l'intervento consiste in una singola commessa presso un cliente. In altri casi, si tratta di cantieri continuativi della durata di più giorni. In entrambi gli scenari, è fondamentale che il Transit sia completamente equipaggiato fin dalla partenza, poiché spesso non è prevista la possibilità di rientrare in sede per recuperare attrezzature aggiuntive.

Per garantire efficienza e autonomia operativa, i veicoli vengono affidati direttamente agli operatori, i quali li allestiscono secondo le proprie esigenze e abitudini professionali. L'allestimento interno è personalizzato: ogni tecnico organizza il proprio spazio di lavoro all'interno del veicolo, predisponendo aree dedicate ai diversi strumenti. I mezzi prevedono un rinforzo strutturale interno e lasciano agli operatori la libertà di configurare l'allestimento in base alla propria esperienza e alle specifiche esigenze operative.

Il Transit consente di mantenere un elevato livello di ordine e funzionalità all'interno dei veicoli, condizione essenziale considerando la quantità e la varietà di attrezzature trasportate. Ogni mezzo può contenere diverse attrezzature, rendendo necessaria una disposizione razionale e facilmente accessibile. L'obiettivo è evitare la necessità di svuotare e ricaricare il veicolo a ogni intervento, ottimizzando così i tempi e garantendo prontezza operativa.

L'azienda, inoltre, utilizza Ford App per la gestione digitale della flotta da remoto. L'accesso all'app è distribuito tra il responsabile della flotta e il personale dell'ufficio, che ne fanno uso in modo strategico per semplificare alcune operazioni quotidiane. Tra le funzionalità più apprezzate vi è la possibilità di sbloccare da remoto i veicoli, una caratteristica che si è rivelata particolarmente utile in situazioni in cui gli operatori hanno accidentalmente lasciato le chiavi all'interno del mezzo. In tali casi, l'intervento da remoto tramite l'app ha permesso di risolvere rapidamente il problema, evitando ritardi operativi.

Le tecnologie di assistenza alla guida come la frenata automatica d'emergenza, il mantenimento attivo della corsia e il cruise control adattivo rappresentano un importante contributo alla sicurezza e al comfort, soprattutto nei contesti di trasporto su lunga distanza o in ambito urbano ad alta intensità di traffico.

Tutti i veicoli della flotta aziendale sono dotati di sistemi di ancoraggio, con l'installazione di ganci specifici per il fissaggio delle attrezzature. Questa dotazione è considerata essenziale per garantire la sicurezza durante il trasporto, evitando che il materiale si muova o venga danneggiato durante la marcia. Gli operatori utilizzano regolarmente cinghie e fasce per stabilizzare il carico, sfruttando i punti di ancoraggio predisposti all'interno dei veicoli.

Queste dotazioni contribuiscono a rafforzare la flessibilità e l'autonomia della flotta, rendendola adatta a una vasta gamma di scenari operativi, dal trasporto urbano leggero fino alla movimentazione di mezzi e materiali pesanti.

Per il futuro, l'azienda sta valutando una transizione progressiva verso soluzioni di mobilità a basso impatto ambientale, con particolare attenzione all'introduzione di veicoli ibridi all'interno della propria flotta. Questa scelta si inserisce in una più ampia strategia di

sostenibilità e innovazione, volta a ridurre l'impronta ecologica delle attività operative e a rispondere alle crescenti esigenze normative e ambientali del settore delle costruzioni e dei servizi tecnici. Parallelamente, è in corso una riflessione sull'ampliamento della flotta, con l'obiettivo di incrementare la capacità operativa e migliorare la copertura territoriale.

Fonti

Intervista a Mauro Nessi, Direttore Logistica di TOPTAGLIO

<https://www.toptaglio.com/>

5.1 Che cosa emerge trasversalmente dalle “Transit Stories”

Produttività e continuità operativa.

Il Transit diventa “posto di lavoro mobile” che riduce tempi morti e rientri in sede: l'artigiano elettricista lo allestisce come magazzino ordinato e copre 4–7 interventi/giorno con fermo annuo nullo o minimo (0–2 giorni) — un differenziale competitivo evidente sui micro-servizi urbani. Nei servizi aeroportuali H24 la flotta è più stressata (fermi maggiori di 10 gg/anno), ma la scala (49 veicoli) e la pianificazione della flotta ammortizzano l'impatto sui livelli di servizio. Dati di campo coerenti con l'evidenza macro che lega i van a quote rilevanti di attività economica e con risparmi TCO in caso di elettrificazione correttamente implementata.

Configurabilità come “vantaggio di piattaforma”.

Le aziende più complesse sfruttano la varietà di passi, tetti, cassoni, versioni combi: TOPTAGLIO gestisce 14 mezzi differenziati (Courier, Custom, cassoni ribaltabili/fissi, 7 posti) fino al trasporto di minirobot a controllo remoto; Emmerre S.r.l. adatta cassone in alluminio per ottimizzare portata/masse; nel non-profit SOD Italia rimuove sedili per caricare joëlette senza smontaggio. La piattaforma Transit “assorbe” nicchie operative con minimi costi di riconfigurazione.

Sicurezza, comfort e telematica = qualità del lavoro + uptime.

ADAS (frenata automatica, mantenimento corsia, ACC) e accorgimenti pratici (sbrinamento rapido, illuminazione LED area di carico) riducono rischi e fatica. La telematica Ford Pro/FORDLiive e le app (geofencing, alert manutenzione, sblocco remoto, monitoraggio da Ford App) abilitano programmazione preventiva e reattività ai picchi: meno fermi imprevisti, migliore allocazione mezzi, più qualità percepita dal cliente. È esattamente la “traiettorie” che la ricerca Ford Pro individua come leva per chiudere il “data gap” nel mondo dei veicoli commerciali.

Elettrificazione: coerenza economica e “valoriale”, se abilitata da energia e processo

Antico Forno Roscioli adotta E-Transit Custom con fotovoltaico on-site: coerenza con prodotto alimentare fresco, meno variabilità costi energia, comfort e stabilità in urbano. ParkinGO pianifica il passaggio all’elettrico; i casi confermano la maturità d’uso laddove i cicli sono urbani/periurbani con basi attrezzate. Evidenza in linea con studi indipendenti (TCO EV minore della versione diesel a parità di missione e corretta gestione ricarica).

5.2 Implicazioni e “lesson learned”

Da una prima analisi comparata delle esperienze sul campo, si possono derivare le seguenti implicazioni:

- Transit come infrastruttura capillare: i casi mostrano il furgone-piattaforma che “assorbe” una varietà di lavori (artigianale, industriale, servizi passeggeri, food, non-profit), coerente con la lettura macro sul ruolo economico dei van.
- Telematica uguale produttività: i benefici (geofencing, alert manutenzione, sblocco remoto, FORDLive) possono essere quantificati come “giorni di disponibilità aggiuntiva”, KPI ormai standard nelle best practice europee.
- E-LCV dove ha senso: cicli urbani con base di ricarica (o fotovoltaico) mostrano già convenienza economica e di servizio, con la possibilità di esplicitare il benchmark di TCO per missione.
- Dalla vendita all’uso: le evidenze confermano il Transit come piattaforma di servizi: telematica, assistenza mobile, personalizzazioni e allestimenti sono driver di valore.
- Metriche che contano: nei micro-servizi urbani, KPI come drop density, uptime e ordine di carico impattano più della sola velocità media.
- Queste le “lesson learned” che possiamo trarre dalle Transit Stories:
- Right-sizing che fa la differenza. La scelta tra Courier, Custom, furgoni a 9/15 posti o cassoni ribaltabili consente di aderire al “lavoro reale”, tagliando tempi morti e viaggi a vuoto.
- Il veicolo come spazio operativo. Scaffalature, ancoraggi, doppio vano bagagli e layout a prova di errore (picking per sequenza tappe) trasformano il Transit in “bottega mobile” (artigiani) o “micromagazzino” (consegne freschi).

- Telematica nativa uguale continuità. Con Ford Pro (geofencing, alert manutentivi) e FORDLive l'uptime passa da variabile "sperata" a KPI gestito: meno fermi imprevisti, più previsione operativa.
- ADAS che diventano training sul campo. AEB, Lane Keeping, ACC e sensori di sicurezza diminuiscono near-miss, con effetti su costo e clima di sicurezza.
- Drop density batte la velocità. Nei percorsi urbani la densità di consegne/interventi al giorno è la metrica determinante: il Transit eccelle dove servono molte fermate ravvicinate e carico/scarico rapidi.
- Elettrico sostenibile (quando c'è l'ecosistema). Dove l'azienda dispone di fotovoltaico e percorsi urbani, E-Transit Custom allineano coerenza valoriale, qualità percepita e TCO.
- Servizio come estensione del brand. Nelle navette H24/7 il mezzo "è metà servizio": comfort e ordine di bordo incidono sul valore percepito e sulla fidelizzazione.
- Impatto sociale misurabile. Nel terzo settore, la capacità di trasporto accessibile abilita inclusione e turismo sociale; il Transit diventa anche simbolo identitario.

6. Transit nel futuro: elettrificazione, piattaforme intelligenti e implicazioni per le PMI

Dopo aver guardato al passato e al presente, il capitolo conclusivo è dedicato al futuro del Ford Transit e ai potenziali impatti attesi sulle PMI nei prossimi anni. Il Transit sta infatti evolvendo da semplice veicolo a soluzione integrata di mobilità elettrica e connessa nell'ambito di Ford Pro. Si esplorano dunque gli scenari legati a questa trasformazione, toccando i seguenti punti chiave:

- **Ford Transit elettrico e soluzioni Ford Pro:** il 2022 ha visto il lancio dell'E-Transit, furgone 100% elettrico da 2 tonnellate, e a seguire l'E-Transit Custom da 1 tonnellata – entrambi accolti ottimamente dal mercato (l'E-Transit è già il van elettrico più venduto in Europa nella sua categoria). Ford Pro non vende solo veicoli, ma un ecosistema di servizi: dalla gestione della ricarica (con una soluzione software che permette, ad esempio, di programmare la ricarica notturna a tariffe agevolate) alla telematica avanzata e assistenza predittiva (FORDLive, piani di manutenzione ottimizzati). Queste novità si rivolgono proprio alle PMI, per rendere la transizione elettrica economicamente vantaggiosa e operativamente indolore. Già oggi, secondo CEBR, le piccole imprese europee

potrebbero risparmiare in media 14.000 € per van in 3 anni passando all'elettrico – in Italia il risparmio stimato è fino a ~12.000 € per via di un differenziale prezzi e carburante minore ma comunque significativo. Inoltre, gli e-vans colmano finalmente anche il gap ambientale: zero emissioni allo scarico, riduzione drastica di CO₂ e inquinanti locali, e meno rumore. Ciò apre opportunità un tempo impensabili: ad esempio, consegne notturne nei centri urbani (grazie al silenzio dei motori elettrici), oppure accesso libero a oltre 350 zone a basse emissioni attive in Europa (numerose anche in città italiane). Si evidenzia come la crescita delle Low Emission Zones spinga gli operatori a dotarsi di veicoli elettrici per mantenere l'accesso al mercato urbano.

- **Impatto su modelli organizzativi delle PMI:** l'adozione di Transit elettrici e connessi può modificare l'organizzazione del lavoro nelle PMI. Un primo aspetto è la gestione della flotta e della ricarica: le aziende dovranno pianificare i tempi di ricarica nelle operazioni quotidiane (es. programmare i turni di consegna tenendo conto dell'autonomia e installare infrastrutture di ricarica in sede). Ford Pro supporta questa fase con strumenti dedicati (es. E Switch Assist che aiuta a identificare quali veicoli convertire a EV in base all'utilizzo). Probabilmente molte PMI svilupperanno nuove competenze o si affideranno a servizi esterni per la gestione energetica della flotta. Un secondo aspetto è l'integrazione digitale dei veicoli nei processi: i Transit di nuova generazione saranno sempre connessi, fornendo dati in tempo reale su posizione, uso, manutenzione. Ciò significa che il furgone diventa parte del sistema informativo aziendale – con PMI che integrano il tracking dei Transit col proprio software ordini, ottimizzando automaticamente le rotte di consegna o schedulando gli interventi tecnici in base a dove si trova il mezzo più vicino. La telemetria consentirà di prendere decisioni migliori (es. consolidare consegne per zona, ridurre i viaggi a vuoto). Dal punto di vista organizzativo, questo potrebbe portare a modelli più centralizzati e coordinati anche in piccole ditte: ad esempio, il titolare di una ditta termoidraulica potrebbe, tramite l'app, assegnare al volo un intervento urgente al tecnico più vicino col furgone più carico di pezzi di ricambio – una cosa prima riservata solo a grandi flotte con dispatcher, ora alla portata di tutti. Le PMI italiane potranno similmente migliorare la operational uptime adottando questi sistemi: meno fermo veicolo, più servizio al cliente. Un altro potenziale modello emergente è la condivisione e servizi a piattaforma: con veicoli sempre connessi, potrebbero nascere piattaforme di van-sharing tra PMI (specie nei centri urbani: più piccole imprese che condividono un pool di E-Transit per le consegne, ottimizzando l'utilizzo 24/7).

- **Impatto su nuovi servizi e logistica urbana:** La trasformazione del Transit in “piattaforma intelligente” potrà abilitare nuovi servizi sia da parte di Ford sia da parte di terzi. Ad esempio, potremmo assistere a servizi a valore aggiunto collegati al veicolo: il Transit come hub mobile di dati, che raccoglie informazioni sul traffico, sulla qualità dell’aria, sulle strade (da rivendere a enti o utilizzare per ottimizzare i percorsi). Oppure il Transit come elemento di infrastruttura urbana: già alcune città testano van elettrici come nodi mobili di consegna (park and drop per rider bici) o come unità di supporto per emergenze (unità mobili di pronto intervento). Nel Case Study toccheremo questi esempi per ispirare il lettore su come potrebbe evolvere la logistica urbana con furgoni elettrici silenziosi e intelligenti diffusi ovunque. Le PMI italiane saranno sia beneficiarie sia protagoniste di questo cambiamento: beneficeranno di città meno congestionate e più vivibili (grazie agli EV), ma dovranno anche adeguarsi – ad esempio dotandosi di mezzi a emissioni zero per poter consegnare nei centri dove i diesel verranno banditi. Chi investirà prima nell’elettrico potrà offrire nuovi servizi “green” (consegna a impatto zero certificata, orari estesi, accesso ovunque) guadagnando un vantaggio competitivo. Anche dal lato clienti finali ci sarà un impatto: i consumatori e le filiere richiederanno sempre più fornitori sostenibili, quindi un artigiano con Transit elettrico potrà attrarre clienti sensibili all’ambiente.
- **Competitività delle PMI e conclusioni:** Infine, è possibile tirare le fila su cosa significherà, in termini di competitività, abbracciare questa nuova era del Transit. I dati confermano che il passaggio all’elettrico e al digitale non è solo una scelta etica, ma conviene: tra risparmio su carburante e manutenzione (-40% i costi di service per E-Transit rispetto al diesel), incentivi pubblici e accesso ai centri, un piccolo imprenditore può ottenere margini migliori e più opportunità di business. Al contrario, chi resterà indietro (es. PMI che insistono con vecchi veicoli inquinanti) potrebbe trovarsi penalizzato da restrizioni (divieti in città, eco-tasse) e costi operativi più alti, perdendo terreno. In sostanza, il Transit del futuro sarà ancora – forse ancor più – “colonna portante” delle piccole economie, come lo è stato finora, ma in forme nuove: non più tradizionale furgone diesel bensì nodo silenzioso, pulito e intelligente di un sistema logistico avanzato. Grazie a 60 anni di esperienza incorporata in ciascun nuovo modello e all’ascolto costante dei clienti, Ford Transit continuerà a essere il partner di fiducia delle imprese anche nei prossimi decenni, guidandole nella transizione tecnologica. In collaborazione con Ford Pro, le PMI potranno trasformare il cambiamento (elettrificazione, digitalizzazione, urbanizzazione) in un vantaggio competitivo, mantenendo viva la tradizione di innovazione e lavoro sul campo che il Transit incarna dal 1965.

Ford

SDA Bocconi
SCHOOL OF MANAGEMENT

