



Senato della Repubblica

VIII Commissione

Lavori Pubblici e Comunicazioni

Audizione su “Pacchetto Mobilità”

Documento posizione ANIASA

Roma, 11 luglio 2017

Illustre Presidente ed Illustri Senatori,

Vi ringrazio innanzitutto per aver invitato ANIASA a questa importante audizione sul cosiddetto Pacchetto Mobilità della Commissione EU, ed in particolare sul provvedimento COM (2017) 282, a nome non solo delle imprese associate, ma di tutto il settore.

Permettetemi una premessa necessaria a focalizzare meglio il contributo del settore autonoleggio e servizi automobilistici, rappresentato da ANIASA, che è l'unica realtà associativa del comparto e ne esprime il 95%, con alcuni dati tratti dall'ultima edizione, la 16a, del suo Rapporto annuale patrocinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**1) Brevi indicazioni sul noleggio veicoli: non più un fenomeno per pochi, ma una modalità di utilizzo per tutti e per ogni esigenza di mobilità.**

Il settore della locazione veicoli senza conducente nasce tra gli anni '50 e '60, e si sviluppa nei decenni successivi insieme alle sempre maggiori esigenze di mobilità, legate sia alla crescita del turismo che al progresso dell'economia in generale.

La crescita del settore tra il 1990 e il 2016 è stata vertiginosa, con una flotta passata da 5.000 a 800.000 veicoli e un fatturato salito da 22 milioni a 6 miliardi di euro. Il settore svolge oggi un ruolo fondamentale nell'industria automobilistica, con un immatricolato 2016 pari a 374.000 unità totali. In particolare, le 325.000 autovetture (+13.5% rispetto al 2015) costituiscono oltre il 20% del mercato, quota salita a quasi il 25% nel primo semestre 2017. Ogni giorno, 674.000 clienti utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 89.000 quelli del noleggio a breve termine e 17.000 quelli del car sharing, che vanta ormai 1 milione di iscrizioni (+70% sul 2015).

Il solo comparto del noleggio a lungo termine vanta una clientela di 65.000 aziende di ogni dimensione e comparto produttivo, nonché di 2.700 Pubbliche Amministrazioni, che hanno ben compreso come la trasformazione di costi variabili o imprevedibili in costi fissi consenta di smobilizzare risorse finanziarie per concentrarsi sul proprio core business, con graduale affermazione del concetto di utilizzo su quello di proprietà.

Anche alle attività di trasporto merci il noleggio permette nuove opportunità, maggiore flessibilità di utilizzo e convenienza per le necessità d'impresa, contribuendo a contenere i costi e a rendere più proficui gli investimenti. Lo dimostra l'ottimo andamento registrato dal noleggio anche nei veicoli commerciali fino a 6 tonnellate, con 50.000 mezzi immatricolati nel 2016 (+62,4% sul 2015) e una flotta arrivata a 158.000 unità (+23%).

Alla base di tale successo trasversale c'è il miglioramento continuo dell'offerta, che negli anni ha generato una composita filiera di professionisti, addetti commerciali, produttori di veicoli, allestitori, esperti tecnici e indotto della manutenzione, accomunati dall'obiettivo di rispondere alle esigenze del mondo lavorativo con la massima precisione, puntualità e flessibilità.

La flotta a noleggio ha un'età media di gran lunga inferiore a quella del circolante complessivo, e quindi soddisfa standard più evoluti sul piano ambientale e di sicurezza, è mantenuta in modo rigoroso e sistematico, è conforme a tutti gli obblighi di legge vigenti, ivi compresi gli aspetti assicurativi, genera flussi economici assolutamente trasparenti sotto il profilo fiscale.

## **2) Il trasporto merci in Italia**

Probabilmente più di altri in Europa, il nostro Paese necessiterebbe di un'efficiente e razionale politica del trasporto merci, in quanto più di altri vocato all'esportazione di merci e geograficamente periferico rispetto al baricentro del mercato europeo.

Negli ultimi 10 anni sono stati fatti grandi progressi nell'ottimizzazione operativa e nella regolamentazione del comparto, oltre ad alcuni (pochi) miglioramenti nella dotazione infrastrutturale.

La crisi che ha interessato le economie avanzate, la dura competizione avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri, i crescenti costi di esercizio, lo sviluppo dell'e-commerce hanno determinato uno scenario di estrema competitività, in cui il trasporto merci su strada, per la centralità del ruolo che riveste nei sistemi produttivi, potrà continuare a sostenere lo sviluppo e a reggere la forte competizione dei mercati solo con un riposizionamento di tutti i fattori.

Logistica, veicoli innovativi ed infrastrutture intelligenti, efficienza globale ed intermodalità sono termini che sempre più spesso appaiono nelle agende delle istituzioni europee e nazionali.

Anche le istituzioni UE evidenziano che uno dei principali elementi costitutivi di una rete di trasporti competitiva e sostenibile in Europa è l'uso ottimale delle varie modalità di trasporto in combinazione ed hanno riconosciuto che gli autocarri continueranno a giocare un ruolo importante nel futuro dei trasporti in Europa, per la loro flessibilità e sinergia con il trasporto ferroviario e per vie d'acqua.

Se da una parte la Commissione incoraggia l'utilizzo di treni e navi per il trasporto a lunga distanza, dall'altra vede i veicoli industriali sempre necessari per il trasporto di merci su distanze più brevi e di aree non accessibili con altri mezzi.

Le tabelle di marcia del Libro Bianco sui trasporti (targato dalla Commissione nel 2011, ma oggetto di continui aggiornamenti) indicano che il trasporto di merci sulle brevi e medie distanze (circa 300 km) continuerà ad essere effettuato in larga misura (85%) con autocarri e con un aumento della domanda da qui al 2030 del 43%. Per questo motivo, oltre ad incoraggiare l'uso di soluzioni di trasporto alternative (trasporto ferroviario e marittimo), per la Commissione è importante migliorare l'efficienza degli autocarri mediante lo sviluppo e l'adozione di nuovi motori e di

carburanti più puliti, l'uso di sistemi di trasporto intelligenti e l'adozione di ulteriori misure per migliorare i meccanismi di mercato.

Ma occorre considerare che le dinamiche dell'economia, della finanza e del lavoro viaggiano velocemente: occorre riformare regole e procedure basate su situazioni sorpassate dal mercato stesso.

### **3) I vincoli antistorici della normativa nazionale sulla locazione veicoli**

La normativa comunitaria, risalente al 1984 e già oggetto di varie modifiche, consente agli Stati di limitare l'uso di veicoli noleggiati. Come ben noto, in Italia vigono specifiche norme per le operazioni di trasporto internazionale, e dal 1995 l'uso di veicoli a noleggio con portata superiore a 6 tonnellate è previsto esclusivamente tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi, una limitazione in vigore solamente in Portogallo fra gli altri paesi UE.

ANIASA sostiene da tempo che gli attuali vincoli, sostanzialmente delle barriere all'ingresso di nuovi operatori concepite in un contesto oramai del tutto trasformato, sono diventati assolutamente anacronistici. Con un mercato sempre più globale ed interconnesso, sino limiti che oggi non salvaguardano, ma al contrario indeboliscono la competitività delle aziende di trasporto nazionali.

La possibilità di noleggiare ogni tipo di veicolo, in alternativa alla proprietà o al leasing finanziario, apre proprio alle aziende di trasporto nuove opportunità, permettendo più flessibilità di utilizzo e rispondenza alle esigenze produttive. In altri termini: riduzione di costi e migliore impiego degli investimenti, cioè i fattori base per condurre al meglio un'azienda.

Altro esempio in tal senso è costituito dal divieto di locare veicoli per il trasporto di persone superiori a 9 posti, in vigore dal 1992.

Solamente con la recentissima approvazione della c.d. "Manovrina", il Decreto Legge 24 aprile 2017, n.50 tale divieto è stato ridotto, dando la possibilità alle aziende del TPL, ma non per il servizio di trasporto privato, di acquisire gli autobus in locazione senza conducente.

La consapevolezza del legislatore è giunta finalmente a maturazione dopo un intenso dibattito sulla riforma del TPL: in tutte le sedi era stata infatti rimarcata l'urgenza di un rapido ringiovanimento del parco veicoli, con riduzione dei costi complessivi, maggior sicurezza nella circolazione e contenimento delle emissioni. Il ricorso al noleggio a lungo termine, oggetto di Convenzioni Consip dal 2005, rende più rapido e agevole l'approvvigionamento dei mezzi, in quanto i canoni di noleggio sono imputati alla spesa corrente, mentre gli acquisti avvengono con fondi stanziati per la spesa in conto capitale, con procedure più lunghe e complesse.

## VALUTAZIONE SUI PROVVEDIMENTI

### **COM (2017) 282 - Proposta di Direttiva che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada**

ANIASA ritiene che benefici analoghi a quelli sopra descritti per le autovetture, i veicoli commerciali leggeri e gli autobus, possano essere fruiti dalle attività di trasporto merci, con la possibilità di focalizzare gli investimenti sul core business aziendale. La flotta sarebbe quindi composta da veicoli più nuovi, con motorizzazioni meno inquinanti, maggiormente dotati di sistemi per la sicurezza attiva e passiva, sottoposti a controlli periodici in modo sistematico. Evidenti e consistenti sarebbero i benefici per il mondo produttivo e per l'intera collettività, in termini sia di sostenibilità ambientale ed economica che di sicurezza della circolazione stradale, senza trascurare l'aspetto della Compliance fiscale.

In linea con le posizioni espresse in questa sede da ANITA, l'associazione nazionale delle imprese di trasporti aderente a Confindustria, ANIASA è dunque assolutamente favorevole all'utilizzo di veicoli locati per il trasporto in conto terzi, in quanto assicurano una maggiore flessibilità nella gestione d'impresa e un utilizzo di veicoli più nuovi e sicuri.

Sono quindi utili approfondimenti sul tema, considerando anche la possibilità dell'offerta di noleggio da parte di operatori qualificati ed esperti, eventualmente senza obbligo d'iscrizione all'Albo dell'autotrasporto in conto terzi. Deve essere quindi valutato il contributo e le potenzialità dei servizi di noleggio, anche per uno sviluppo dell'intermodalità e del trasporto combinato, oltre che per una maggior sicurezza nella circolazione stradale ed un minor impatto sull'ambiente.

ANIASA esprime inoltre parere positivo per la possibilità di locazione di veicoli per il trasporto in conto proprio anche con veicoli oltre 6 tonnellate.

I benefici del noleggio sono evidenti anche in questo particolare comparto, permettendo non solo di far fronte ad esigenze temporanee, ma anche di competere ed ampliare le attività rispetto agli altri operatori UE ed extra UE.

Inoltre ANIASA non concorda sul punto con la posizione di UNATRAS, ritenendo, in base alle esperienze storiche delle associate riguardanti i veicoli commerciali leggeri, che l'utilizzo di veicoli a noleggio oltre 6 tonnellate possa rendere oltremodo efficienti i trasporti, ottimizzando le attività e riducendo i viaggi a vuoto.

Infine ANIASA ritiene utile l'esame di articolata regolamentazione del noleggio di tali mezzi, in piena garanzia della sicurezza stradale, della normativa del codice della strada e del trasporto merci, della tutela di cittadini e imprese.

Roma, 11 luglio 2017