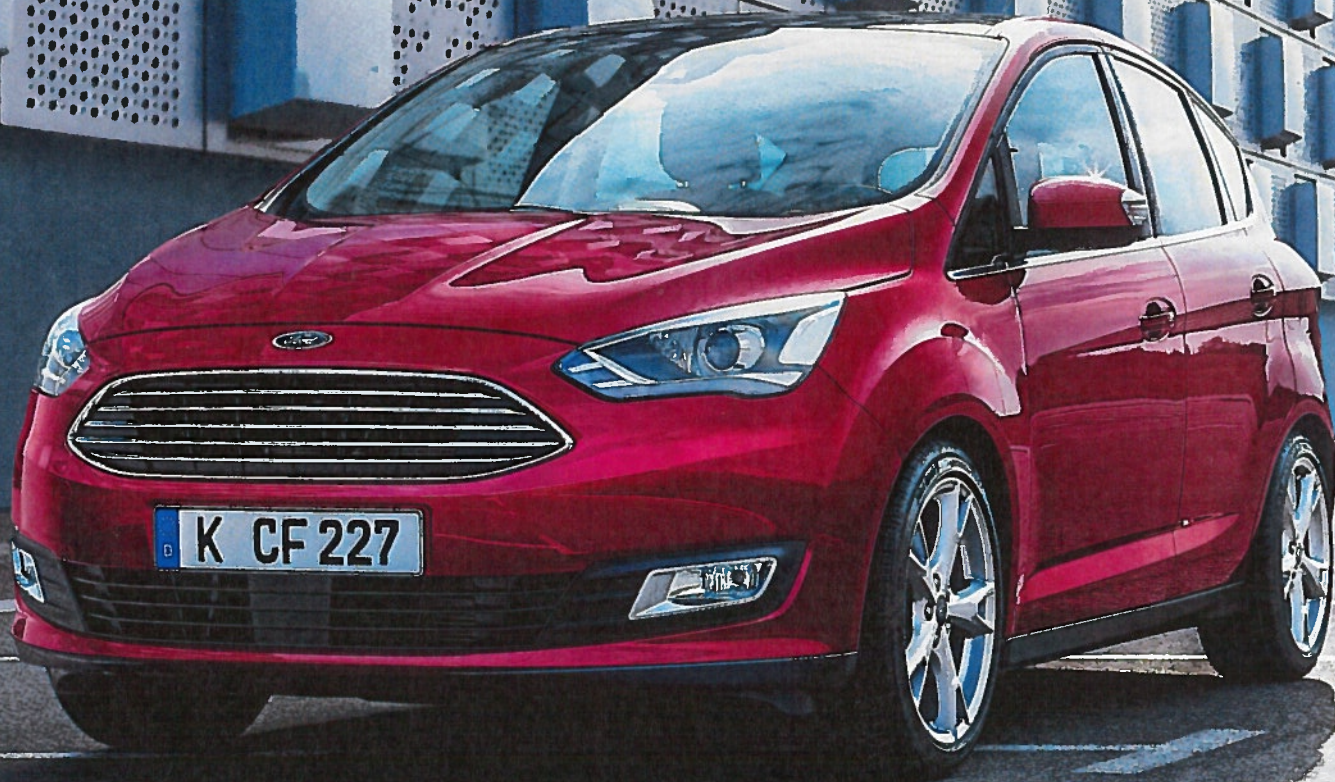


Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

Con il Patrocinio
ANIASA

n110



NUOVA FORD C-MAX

NON CHIAMATELO RESTYLING

INTERVISTE

Lexus: Mariano Autuori
Seat: Peter Wyhinny
Texa: Vianello e Algeri

PROVE SU STRADA

Fiat 500X
Nuova Renault Espace

PRODOTTI FINANZIARI

Un vademecum
per piccole e medie imprese
e Partite Iva

Car sharing e aziende un trend in crescita

Le imprese sono **SEMPRE PIÙ INTERESSATE** alle formule di **AUTO CONDIVISA**. Lo testimoniano gli stessi operatori che, **PUR MANTENENDO IL FOCUS SUI PRIVATI**, stanno rivolgendo sempre più la loro offerta alla **CLIENTELA AZIENDALE**

di Marco Castelli

Non è un'alternativa alla flotta. Né, al contrario, un vezzo dettato da una moda che ormai ha conquistato le grandi città. Piuttosto, il car sharing, per le aziende che operano nelle metropoli, è ormai una realtà. Un'opportunità concreta, in grado di aiutare i Fleet Manager a ottenere saving e consentire ai driver di avere una vettura sempre a

disposizione per i brevi spostamenti. Uno strumento utile, utilissimo, per mettere in pratica il tanto auspicato modello di mobilità integrata.

Il car sharing e, nello specifico, il corporate car sharing costituiscono dunque una nuova frontiera di interesse per il nostro comparto di riferimento, quello del noleggio e delle imprese.

Lo ha sottolineato anche il presidente di Aniasa, Fabrizio Ruggiero, sul numero 109 di Fleet Magazine: "Vediamo aziende abituate a offrire servizi di renting a breve termine che sono già attive nel business del car sharing e, dall'altra parte, realtà di lungo termine, che offrono la possibilità di ridurre le durate dei contratti, mettendo anch'esse

a disposizione soluzioni di car sharing".

Il trend viene cavalcato sia da società di Nlt che hanno elaborato formule ben precise di "auto in condivisione" per i loro clienti - in primis Alphabet con AlphaCity - sia dagli operatori che, nei grandi centri urbani, hanno conquistato dapprima i privati e ora stanno puntando con decisione il target Business.

CAR2GO E L'OPPORTUNITÀ DEL CAR SHARING

Tra questi ultimi, in prima fila c'è Car2go, primo servizio "free floating" nato in Italia da un'iniziativa di Daimler e Europcar e primo come numero di utenti (150mila a fine 2014 nel nostro Paese). La

Car2go è il primo servizio free floating nato in Italia nei 2013.



formula che vede protagoniste le smart azzurre crede molto nello sviluppo futuro del target corporate. "Il car sharing, per le aziende, è un'opportunità perché non prevede alcun onere preventivo - sottolinea il country manager, **Gianni Martino** -: nessun impegno pluriennale, nessun pagamento anticipato e, quindi, grande libertà di utilizzo". I numeri, aggiunge subito, "sono ancora marginali, ma in forte crescita: prevalentemente si tratta di studi professionali e aziende medio-piccole, che trovano nella nostra formula un valore aggiunto in termini amministrativi e contabili". Proprio la semplificazione gestionale è l'aspetto vincente.

"Non abbiamo un'offerta specifica per le aziende - sottolinea Martino -, ma garantiamo loro modalità amministrative vantaggiose: la clientela corporate, ad esempio, può pagare con l'estratto conto mensile o carta di credito aziendale, rendicontando ogni singolo noleggio al momento della fatturazione. In secondo luogo, offriamo loro pacchetti di minutaggio gratuito". Il vantaggio è anche per il dipendente che, spiega il country manager di Car2go, "può utilizzare un doppio profilo di fatturazione, scegliendo ogni volta che noleggia una vettura di utilizzare il profilo personale o privato".

UN TWIST PER LE AZIENDE

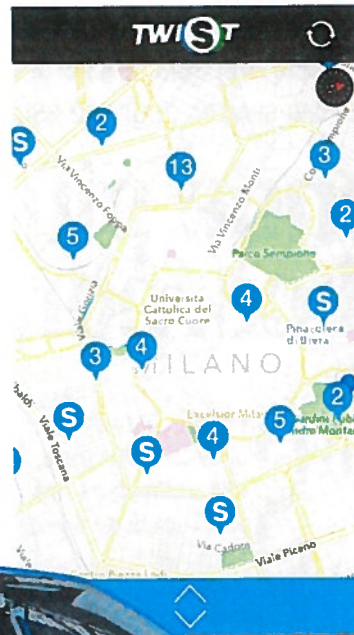
Anche Twist, ultimo nato tra i player milanesi del car sharing, fin da subito ha mostrato interesse per il target aziendale.

"Da dicembre dello scorso anno - spiega **Alessandra Guaitamacchi**, fondatrice di Twistcar insieme al padre, Paolo Guaitamacchi - abbiamo deciso di investire nell'ambito B2B, per dare l'opportunità alle aziende milanesi e dell'hinterland di accedere al nostro servizio di car sharing anche in ambito lavorativo. Per

questo, abbiamo creato una struttura commerciale dedicata, che offrirà pacchetti ideati in base alle esigenze delle imprese e degli enti pubblici. Intendiamo rivolgerci ad aziende di ogni dimensione, dalle ditte individuali alle realtà più strutturate. Potendo offrire una vettura cinque porte, con un livello di tecnologia molto elevato, abbiamo l'opportunità di rivolgerci a questi target".

Un aspetto fondamentale per offrire il car sharing alle aziende è la personalizzazione dell'offerta.

"La novità - spiega **Alessandra Guaitamacchi** - consiste



La app di Twist e una vettura dell'ultimo nato tra i servizi di car sharing milanesi.



nell'introduzione di un 'duplice pin' per l'accesso al servizio, che consente al dipendente di poter usufruire - attraverso un'unica tessera - da un lato dell'utilizzo personale, dall'altro dell'utilizzo aziendale. In ambito B2B, inoltre, abbiamo introdotto tariffe personalizzate in funzione delle esigenze delle stesse imprese". Attualmente, ci sono già una trentina di aziende della zona del capoluogo lombardo, oltre a liberi professionisti e ditte individuali, che da dicembre ad

oggi hanno abbracciato il servizio. E in futuro?

"Le aziende saranno sempre più orientate al risparmio e il corporate car sharing può essere la risposta a tale esigenza: ovviamente il nostro servizio non vuole andare a sostituire la flotta aziendale, ma può rivelarsi un'alternativa fondamentale per altri spostamenti (es. taxi) o in caso di fermo macchina, per abbattere i costi di gestione. Il nostro obiettivo è aiutare le aziende a fare saving".

CON L'AUTO CONDIVISA SI RISPARMIA

Il risparmio è uno dei punti di forza del car sharing. Twist dichiara che "dalle prime stime che abbiamo fatto, sugli spostamenti urbani medio-brevi, possiamo garantire alle imprese un risparmio dal 20 al 30% rispetto ad altre soluzioni (auto privata, taxi, rimborsi chilometrici ecc...) considerando che, nella nostra offerta, il costo del carburante (50 km inclusi per ogni utilizzo) è inserito nel minutaggio".

In vigore dal 1992, il "Nuovo Codice della Strada" (così all'epoca venne denominato, ndr.) sta per andare in pensione. Dopo il via libera della Camera, la riforma del Codice è ora passata al Senato e sono in corso i lavori per una, si spera, rapida approvazione della legge delega.

Approvato nel 1992 sulle ceneri del precedente testo del 1959, il Nuovo Codice è stato sottoposto in questi anni ad innumerevoli interventi di "maquillage" per far fronte a situazioni d'emergenza o particolari questioni, come la patente a punti o i limiti di velocità.

Ne risultava, a distanza di 23 anni, un testo abbastanza articolato (e

di **Pietro Teofilatto**

Riforma al Codice della Strada

Il countdown è cominciato



Avviato l'iter per la nascita di un **NUOVO CODICE DELLA STRADA**, che prenderà il posto di quello in vigore da **OLTRE VENT'ANNI**. E **ANIASA** ribadisce la necessità di un **FOCUS SUL NOLEGGIO**...

Il lavoro di Camera e Senato è diretto ad un Codice "breve", ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure

comunque complicato), composto da 240 articoli, cui si sommano i 408 del "Regolamento di esecuzione".

Votato alla disciplina di ogni profilo attinente alla circolazione stradale nella sua accezione più ampia, era finito per costituire un insieme di disposizioni non sempre attualizzate e spesso in contrasto con altre situazioni legislative europee o non più di competenza statale.

PRIMA DI TUTTO, SEMPLIFICARE

Il lavoro di Camera e Senato, da attuare attraverso la delega legislativa, è invece diretto ad un Codice "breve", ispirato a principi

di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure. Sono pertanto stati fissati principi e criteri direttivi di delega da attuarsi con successivi decreti legislativi, oltre ovviamente ai tempi e alle modalità di approvazione. Intendiamoci, non è la prima volta che il Governo cerca di rivedere la struttura del Codice.

Già nelle ultime due legislature erano stati avanzati altri analoghi disegni di legge. Ma stavolta sembra che il Parlamento si stia impegnando sul serio, grazie anche ad una certa stabilità politica. L'obiettivo dell'intervento legislativo in corso, promosso con forza da Maurizio Lupi e Riccardo Nencini, rispetti-

vamente ministro e vice ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, appare oggi più vicino.

Anche perché nel frattempo le esigenze di maggior sicurezza stradale, di mobilità, di trasporto di persone e cose, di intermodalità complessa cambiano sempre più velocemente.

Non solo si sviluppano nuovi servizi, come il car sharing, il car pooling, o il fenomeno Uber, ma si evidenziano, ad esempio, nuovi scenari nella circolazione cittadina connessi all'ambiente o nella circolazione di veicoli immatricolati nello Spazio economico europeo.

Per non parlare dei temi relativi alle multe. Qualche esempio? Gli "occhi elettronici" e i tutor presenti sulle autostrade, oppure i chip di riconoscimento per i controlli - anche sotto il profilo assicurativo -.

IL PUNTO DI VISTA DEL RENTING

E anche il noleggio necessita di un aggiornamento della normativa, così come ufficialmente chiesto da Aniasa inserendo uno specifico riferimento nel disegno di legge delega in discussione. Regolamentato per "analogia" dal T.U. leggi P.S del 1931, il noleggio, trovava infatti una prima generale normativa di riferimento solo nel 1992 con il "Nuovo Codice della Strada".

Trascorsi più di vent'anni è evidente la necessità di un aggiornamento normativo, ancora oggi incentrato sulla stretta connessione conducente-proprietario. Con l'evoluzione dei costumi, assistiamo, invece, al progressivo diffondersi



Pietro Teofilatto

IL NOLEGGIO TRA I DUE CODICI DELLA STRADA

	Veicoli a noleggio	Chilometri percorsi	Utilizzatori NLT	Contratti NBT
1992 Nuovo Codice della Strada	31.000	640 milioni	100	200.000
2015 Legge delega per il C.d.S.	680.000	21 miliardi	70.000	4.700.000

di una cultura della mobilità basata sul concetto di utilizzo del veicolo, sempre più strumento e non status, con particolare risalto agli aspetti di innovazione, di economicità, di certezza dei costi, di flessibilità. Ed è parimenti da considerare il progressivo sviluppo delle attività di noleggio verso una moderna configurazione industriale, che in-

coraggia innovazione nell'offerta di prodotti e servizi. Una delle grandi barriere da superare è ancora l'anacronistico divieto di locare veicoli con portata superiore a 6 tonnellate.

Stavolta sarà utile un ancora maggior coinvolgimento di tutti gli attori interessati, in primis le associazioni dell'autotrasporto.

Articolo 94: nuovo round

In attesa dell'udienza del **PROSSIMO 28 MAGGIO**, dal **CONSIGLIO DI STATO** arrivano notizie positive sull'**INTESTAZIONE TEMPORANEA** dei veicoli a noleggio...

Anche il Consiglio di Stato è del parere che sia necessario sospendere l'applicazione dell'articolo 94, comma 4 bis per le attività di noleggio. Con le ordinanze del 10 febbraio scorso, ha infatti respinto le tesi dei Ministeri dei Trasporti e dell'Interno e pertanto resta in vigore la sospensiva della Circolare del MIT del 10 luglio 2014, già decretata dal TAR a novembre scorso. Per la giustizia amministrativa sono da ritenersi valide le considerazioni espresse

da varie società di noleggio circa le difficoltà operative e gli elevati costi complessivi derivanti dalla regolamentazione ministeriale. Per il Consiglio di Stato "appare prevalente l'interesse delle parti appellate a non essere costrette ad intraprendere complessi adempimenti di adeguamento delle proprie strutture amministrative". Inoltre, è stato riconosciuto che "il ricorso di primo grado appare connotato da significative riflessioni, anche con riferimento ai precetti contenuti nella legge n. 400/1988".

Con quest'ultimo assunto, il Consiglio di Stato ha indicato all'attenzione del TAR l'opportuni-



FLEET MAGAZINE È SU FACEBOOK



tà di approfondire, in particolare, possibili aspetti di illegittimità della Circolare del MIT anche per violazione dell'articolo 17 della Legge n.400/1988 (la normativa istitutiva della delegificazione), ovvero per un possibile superamento dei poteri di delega legislativa della Circolare ministeriale stessa, che dovrebbe invece limitarsi a obiettivi di chiarimento e di funzionamento operativo.

IN CERCA DELLE GIUSTE SOLUZIONI

La questione è a questo punto rimandata al prossimo 28 maggio

per l'udienza di merito di fronte al TAR del Lazio. C'è comunque disponibilità a trovare con le Pubbliche Amministrazioni soluzioni più semplici per raggiungere i condivisi obiettivi anti-elusivi della Legge n.210 del 2010, ma

La questione è ormai rimandata al prossimo 28 maggio per l'udienza di merito di fronte al TAR del Lazio

senza penalizzare settori come il noleggio, fortemente promotori di correttezza fiscale (tutte le operazioni delle flotte a noleggio sono tracciate) e che già dal 2012 forniscono all'Anagrafe Tributaria i dati dei soggetti che utilizzano la propria flotta. E' da ricordare che il sistema dell'intestazione temporanea dei veicoli per gli utilizzatori di auto oltre 30 giorni non è previsto in nessuno dei Paesi dell'Unione Europea.

Si tratta di individuare a costo zero le migliori soluzioni per una maggiore responsabilizzazione e sicurezza nella circolazione stradale e per l'emersione di situazioni non trasparenti o contrarie all'ordinamento. In tale ottica, i lavori in corso per la revisione del Codice della Strada potrebbero essere un'occasione preziosa.



COSA È SUCCESSO NEGLI ULTIMI MESI

L'articolo 94 comma 4-bis stabilisce, per chiunque utilizzi per un periodo superiore a 30 giorni un veicolo di cui non sia proprietario, l'obbligo di informare l'Archivio Nazionale dei Veicoli e di apporre sulla carta di circolazione un'etichetta con le proprie generalità. E' anche previsto per chi sia intestatario della carta di circolazione l'obbligo di informare sulle variazioni di residenza, di generalità, e se impresa, anche di modifiche nella denominazione o ragione sociale.

La norma trova origine nell'ambito generale delle misure a contrasto delle intestazioni fittizie e dell'elusione fiscale e non poteva ovviamente non avere effetti anche sul settore del noleggio, la cui attività è proprio quella di far utilizzare per un determinato periodo il veicolo a chi non ne sia proprietario. Interessa, quindi, il 100% dei contratti

di noleggio a lungo termine, ma anche i numerosi casi di noleggio plurimensili attivati dalle imprese specializzate nel breve termine, così come le fattispecie del Rent to Rent, dei veicoli sostitutivi e in pre-assegnazione.

Fin da subito, Aniasa ha sottolineato l'esigenza di un'adeguata interpretazione legislativa, tale da non inficiare le attività di noleggio, che, oltretutto, svolgono una funzione di promozione della correttezza fiscale. A seguito del ricorso promosso da varie aziende del settore e dall'Automobil Club Italia, il TAR del Lazio, con ordinanze dello scorso 28 novembre, ha sospeso l'efficacia della Circolare del Ministero dei Trasporti del 10 luglio 2014 per la parte concernente le attività di locazione veicoli senza conducente.

(a cura della redazione)