



RETI DI VENDITA

NLT, UN'ISOLA FELICE NEL BUSINESS DEI DEALER

Car Sharing
Una realtà in crescita
anche nelle aziende

Digitalizzazione e renting
I Fleet Manager cercano
qualità ed efficienza

Noleggio dei furgoni
Un "vademecum"
per il giusto utilizzo

Mentre il **settore dei mezzi pesanti** sta vivendo una **crisi profonda**, il queste pagine stiliamo una puntuale e rapida **guida sulla normativa** che ne **regolamenta** l'utilizzo. E' importante, infatti, conoscerla, anche per saper cogliere a pieno i **vantaggi del Nit** applicato a questo settore

VEICOLI COMMERCIALI: ISTRUZIONI PER L'USO

di Pietro Teofilatto

Se il mercato delle **vetture continua a scendere** (a maggio -7,7%, trentanovesimo mese consecutivo caratterizzato da dati negativi, ndr.), un ulteriore segnale della crisi economica del Paese arriva dai **veicoli commerciali**.

Dagli ultimi dati diffusi da Unrae, infatti, non appare all'orizzonte alcun segnale di inversione di tendenza e le vendite di maggio hanno segnato un calo del 13,2%, riportando la ventunesima flessione consecutiva.

Non deve ingannare il calo del "solo" 13% rispetto a dodici mesi prima, perché in quel periodo già si manifestava in pieno la crisi del comparto, con una contrazione, rispetto al 2011, superiore al 40%. Le statistiche testimoniano quindi la gravissima situazione attraversata dal mercato dei mezzi commerciali, ormai ancorata, rispetto ad un andamento normale, ad un -25/30%, con una media passata da 240.000 unità annuali a meno di 170 mila.

Un quadro a tinte fosche

Il mercato è stato pesantemente condizionato dall'andamento dell'e-

conomia reale, che ha determinato un forte calo del traffico merci, e sulle decisioni delle aziende di rinviare il rinnovo della flotta commerciale hanno pesato in misura significativa anche le preoccupazioni sulle

prospettive di sviluppo del quadro congiunturale, che restano, come è noto, incerte anche per la seconda metà il 2013.

Il rilancio dei consumi sembra ancora lontano, così come la riduzione



del peso fiscale sulle imprese. La recente attività dell'esecutivo incentrata sul "fare" sembra aprire uno scenario in grado di determinare un cauto miglioramento della propensione generale agli investimenti e ai consumi, nonché a fermare la discesa dei livelli occupazionali. Però, c'è ben altro da "fare" per riattivare il sistema della distribuzione delle merci attraverso i veicoli commerciali leggeri: probabilmente un rapido rimborso alle aziende dei 40 miliardi stanziati per i pagamenti in ritardo della Pubblica Amministrazione, così come il congelamento dell'aumento Iva e l'eliminazione dell'Imu sui beni strumentali, potrebbero rimettere in moto vari comparti dell'economia. Senza una spinta, invece, il mercato dei veicoli commerciali a fine anno non riuscirà ad arrivare alle 105.000 unità (-10% sul 2012), un livello sul quale il settore non è mai sceso da quando sono disponibili dati ufficiali, ovvero dal 1990.



Pietro Teofilatto

E il noleggio? Anche nel nostro ambito di riferimento, dopo una crescita decennale, si sente la crisi generale del mercato e, come evidenziano i dati annuali, le immatricolazioni languono, in movimento solo per le commesse di grandi committenti (ad esempio Poste Italiane). Nel Nlt, l'approccio della clientela è molto condizionato dalla congiuntura che, come per le vetture, spinge a rinviare il rinnovo dei contratti e a optare per un maggior periodo di durata, aspettando che la situazione sia più serena. I volumi dei veicoli in flotta circolante sono sostanzialmente stabili, a conferma che chi usa il noleggio ne conosce e apprezza vantaggi e benefici. Si nota, comunque, una marcata riduzione di nuove immatricolazioni nel primo trimestre 2013, generata

IL FURGONE? LO COMPRO. ANZI, LO PRENDO A NOLEGGIO

Sono varie le ragioni per cambiare la forma di acquisto di un furgone. Il mercato propone alternative come il Nlt, formule "su domanda", quali noleggio breve e van sharing.

Noleggio a lungo termine: con il Nlt il cliente sceglie e dispone di un veicolo nuovo, per un periodo prestabilito. Offre tre grandi vantaggi: spesa dilazionata e costante; certezza dei costi per tutto il ciclo di vita, eliminazione di costi/problemi causati da manutenzione e servizi.

Noleggio a breve termine: un tempo interessava solo il privato, oggi anche le aziende per coprire periodi di fermo per manutenzione o per brevi necessità di un mezzo diverso. Se non per il trasportatore, è interessante per il "popolo del conto proprio": si paga il veicolo solo quando serve.

Il van sharing: È un noleggio breve termine con canone di abbonamento e fatturazione a consumo. Vantaggi: costi ridotti e prevedibili (sapendo i km da percorrere), parco ecologico (molti i veicoli a metano o ibridi) e, spesso, accesso ai centri storici e sosta gratis nelle zone blu.

dalle minori richieste complessive della clientela aziendale, pari al -31%. In questo comparto, il segmento dei furgoni è sempre stato, peraltro, oggetto di variazioni periodiche, connesse a un maggior periodo di durata in

flotta dei mezzi, ormai sempre più vicina a 48-52 mesi. Limitati segnali di miglioramento, invece, provengono dalle rilevazioni

degli ordini di aprile e maggio. Il sistema produttivo e le famiglie confidano ora nella rapida attuazione dei provvedimenti a favore delle imprese, con interventi sull'emergenza del credito, sugli investimenti, sugli oneri burocratici e sulla giustizia, per dare una prima spinta in direzione della ripresa.

Un "vademecum" sulla normativa

Analizzato il mercato, occorre sottolineare che veicoli commerciali

FLOTTA CIRCOLANTE FURGONI A NLT

Segmento	2012		2011		2010		Var % 2012/2011
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	Unità
Van	66.593	56,1%	72.839	61,2%	66.022	55,9%	- 8,6%
Furgoni PTT fino a 3,5 t	50.858	42,9%	45.015	37,8%	52.051	44,0%	+ 13,0%
Furgoni PTT oltre 3,5 t	1.198	1,0%	1.137	1,0%	127	0,1%	+ 5,3%
Totale	118.648	100,0%	118.991	100,0%	118.200	100,0%	- 0,3%

PPT (Peso Totale a Terra) • Fonte: ANIASA

IMMATRICOLAZIONI AUTO E FURGONI A NLT - I TRIM. 2013

	1° Trimestre 2013	1° Trimestre 2012	Var. %
Vetture	34.296	38.400	-11%
Furgoni	3.770	5.500	-31%
Altro	400	400	0%
Totale	38.466	44.300	-13%

Fonte: ANIASA

hanno una normativa specifica che ne regola immatricolazione e utilizzo. Conoscerla e rispettarla permette di scegliere e gestire il corretto inquadramento amministrativo, senza incorrere in problemi con le disposizioni in vigore.

La prima scelta dipende dal tipo di attività. L'opzione (art. 82 del Codice della strada), è tra un uso economico del veicolo per sé o per terzi.

CONTO PROPRIO

E' conto proprio quando i trasporti svolti sono un servizio accessorio, ad esempio il commerciante che trasporta la merce acquistata dai fornitori o consegna ai clienti quella venduta. E' libero e non serve alcuna licenza né autorizzazione. Pertanto, qualsiasi soggetto (persona fisica o giuridica) può essere intestatario di un veicolo per trasporto in conto proprio avente una m.c.pc (massa complessiva a pieno carico) non superiore a 6 tonnellate (art. 83, 2° comma CdS).

CONTO TERZI

Un mezzo è immatricolato a uso terzi quando è impiegato dietro il pagamento di un corrispettivo. E' un'attività regolamentata in via principale dalla Legge n.298 del 1974 e da una serie di dispositivi normativi che ne hanno innovato limiti e prescrizioni. L'iscrizione all'Albo Nazionale degli autotrasportatori in conto terzi è condizione essenziale per l'esercizio dell'attività e non serve più

LA PATENTE "GIUSTA"

Da inizio anno, è entrata in vigore la nuova normativa comunitaria sulle patenti di guida, come da Decreto Legislativo n. 59/2011, che prevede ben 15 categorie a seconda del mezzo utilizzato.

La patente B è sempre necessaria per condurre i veicoli con massa massima autorizzata (m.a.m.) non oltre le 3,5 t. La C1 è invece una nuova categoria richiesta per la guida di autocarri con massa massima autorizzata superiore a 3,5 t, ma inferiore a 7,5t. Tutte e due (B e C1) possono essere conseguite a 18 anni. La patente C è d'obbligo per la guida di autocarri aventi m.a.m. superiore a 7,5 t. La notevole rilevanza sociale nella circolazione dei conducenti professionali (i soggetti che fanno della guida di un mezzo la prevalente attività lavorativa) ha portato il legislatore a stabilire per questi conducenti l'obbligo di conseguire, in aggiunta alle patenti "superiori" C e C1, un'abilitazione alla guida, denominata Carta di Qualificazione del Conducente.

Senza una spinta, il mercato dei veicoli commerciali a fine anno non riuscirà ad arrivare alle 105mila unità (-10% rispetto al 2012)

nessun tipo di autorizzazione (D.Lvo n. 395/2000). Ai fini dell'iscrizione è peraltro previsto il possesso di determinati requisiti di idoneità finanziaria e professionale e, ma solo per chi svolge attività con veicoli di m.c.p.c. superiore a 1,5 tonnellate, di onorabilità (Legge 4 aprile 2012, n.35).

TRASPORTO ALIMENTARI

I veicoli per il trasporto di alimenti freschi o surgelati devono essere

omologati secondo le norme ATP (l'accordo internazionale che regola la materia). L'omologazione iniziale vale 6 anni ed è rinnovabile, previo controllo.

TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Per trasportare prodotti pericolosi (gas, infiammabili, acidi, ecc.) secondo l'Accordo ADR, il mezzo deve essere appositamente omologato. Il conducente dovrà avere, oltre alla patente, l'attestato di formazione professionale che lo abilita a guidare questi mezzi.

TRASPORTO PACCHI POSTALI

Chi intende effettuare servizi non riservati esclusivamente a Poste italiane ma rientranti nel servizio universale, deve richiedere apposita licenza individuale o generale al Ministero dello Sviluppo Economico (cui di recente è stata attribuita la competenza sulle comunicazioni).

IL NOLEGGIO DEI VEICOLI COMMERCIALI

MCP (massa complessiva a pieno carico)	Trasporto in conto proprio	Trasporto in contro terzi
Fino a 1,5 tonnellate.	Si, non occorre licenza	Si, l'impresa locataria deve essere iscritta all'Albo c/terzi
Superiore a 1,5 e fino a 6 tonnellate	Si, non occorre licenza	Utilizzo consentito solo da imprese iscritte all'Albo c/terzi con accesso al mercato
Superiore a 6 tonnellate	No	Utilizzo consentito solo tra imprese iscritte all'Albo c/terzi con accesso al mercato