

La **NORMATIVA VIGENTE IN ITALIA**, che limita l'uso dei veicoli a noleggio con **PORTATA SUPERIORE A 6 TONNELLATE**, presenta vincoli piuttosto anacronistici. Secondo Aniasa **SERVE UN CAMBIAMENTO** per creare nuove opportunità

Probabilmente più di ogni altro Paese in Europa, il nostro avrebbe la necessità di beneficiare di un'efficiente e razionale politica del trasporto merci, in quanto per configurazione e collocazione geografica è più decentrato rispetto al baricentro del mercato europeo.

Negli ultimi dieci anni sono stati fatti grandi progressi nell'ottimizzazione operativa e nella regolamentazione di questo comparto, oltre a miglioramenti (pochi, per la verità) nella dotazione infrastrutturale.

di **Pietro Teofilatto**

La crisi che ha interessato le



Trasporti: il momento della svolta

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 del 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, riuscirà a continuare a sostenere lo sviluppo e a reggere la forte competizione dei mercati solo con un riposizionamento di tutti i fattori.

L'INTERESSE DELLE ISTITUZIONI

Logistica, veicoli innovativi e 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



Pietro Teofilatto

riconosciuto che i Trucks 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 (grosso modo al di sotto di 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 (ferroviarie e marittime), 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.

IL COINVOLGIMENTO DEL NOLEGGIO

Già il mercato. Perché nel frattempo le dinamiche dell'economia, della finanza e del lavoro viaggiano e si devono riformare regole e procedure basate su situazioni sorpassate dal mercato stesso.

Proprio in base a questa logica riformatrice, anche a seguito dell'attività di Leaseurope, la Direzione Generale per la mobilità ed i trasporti della Commissione (DG MOVE) sta valutando gli impatti derivanti da un'eventuale modifica della Direttiva 2006/1 relativa al noleggio di veicoli ad uso commerciale.

La normativa comunitaria, che risale al 1984 e già oggetto di varie modifiche, consente agli Stati di limitare l'uso di veicoli noleggiati. Come noto a tutti gli operatori, in Italia è ancora consentito l'uso di veicoli a noleggio con portata superiore a 6 tonnellate esclusivamente tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi e vigono poi specifiche limitative norme per le operazioni di trasporto internazionale. Inoltre non è possibile locare veicoli per il trasporto di persone superiori a 9 posti.

PARCO CIRCOLANTE VEICOLI COMMERCIALI (2015)

veicoli comm. <3500kg	3.800.000
veicoli industriali >3500 kg	730.000
motrici	150.000
Rimorchi e semi rimorchi	350.000
totale	5.030.000
Euro VI	3,5

Fonti varie

Il parco circolante per il trasporto merci è in Italia a fine 2015 di 5 milioni di mezzi. Gli autocarri medi-pesanti circolanti, con peso complessivo superiore a 3,5 t, sono 730mila, i trattori stradali 150mila e rimorchi/semirimorchi 350mila.

Con il recente incarico ad una società specializzata, è in corso da agosto scorso la fase finale della procedura di consultazione attraverso un questionario, trasmesso anche ad Aniasa, per conoscere le opinioni degli Stati membri sui possibili impatti, di natura economica, sociale, ambientale, ecc., e per verificare la possibilità di uniformare la normativa.

Il questionario evidenzia una serie di "opzioni" che contemplano dall'emanazione di semplici raccomandazioni a specifiche modifiche legislative di riduzione o eliminazione di ogni vincolo sull'uso di veicoli a noleggio, riguardo il trasporto in conto proprio e i veicoli immatricolati in altro Stato.

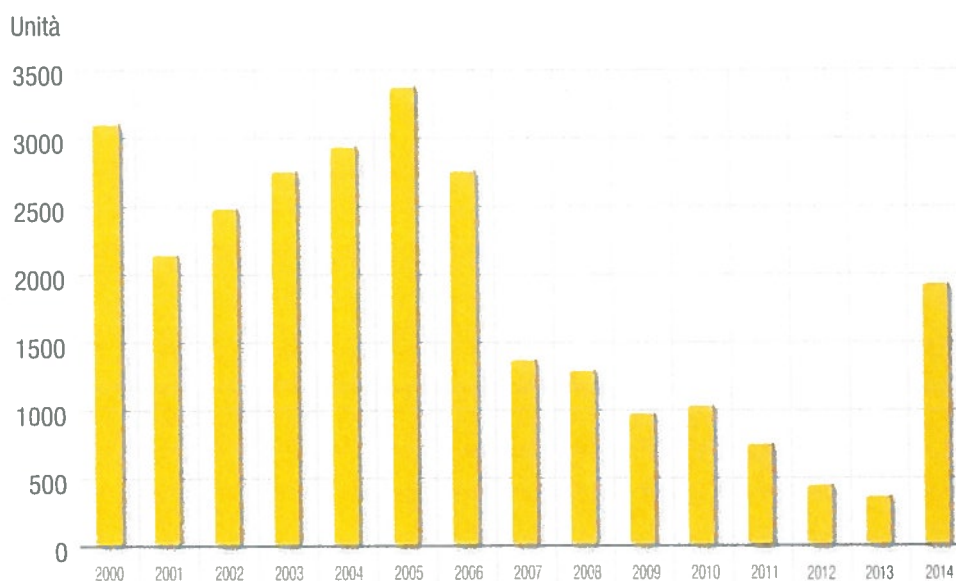
Anche il Ministero dei Trasporti si sta interessando della problematica

TRASPORTO PUBBLICO: UN PARCO DA RINNOVARE

Sul fronte dei trasporti pubblici, si rileva l'attività del Governo per un rinnovo straordinario dei mezzi obsoleti e inquinanti, con uno stanziamento complessivo di circa 500 milioni di euro alle Regioni per acquisire nuovi mezzi e del Parlamento, che nel d.d.l. sulla concorrenza prospetta, nella delega al Governo per la revisione della disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea, la locazione senza conducente degli autobus ed una conseguente modifica del Codice della Strada.

e Aniasa sta partecipando ai lavori presso la Direzione Generale per il Trasporto Stradale del Ministero, che vedono presenti le associazioni del

ITALIA - PRODUZIONE AUTOBUS



Fonte: ANFIA

LA COMPOSIZIONE DEL PARCO

Direttive di emissione	Veicoli industriali (%)	Autobus (%)
Euro 0 ed Euro I	24,8	16,6
Euro II	18,4	22,3
Euro III	28,1	27,5
Euro IV	5,5	5,9
Euro V	19,7	24
Euro VI	3,5	3,7

Fonte: UNRAE

settore dell'autotrasporto in conto terzi a livello nazionale.

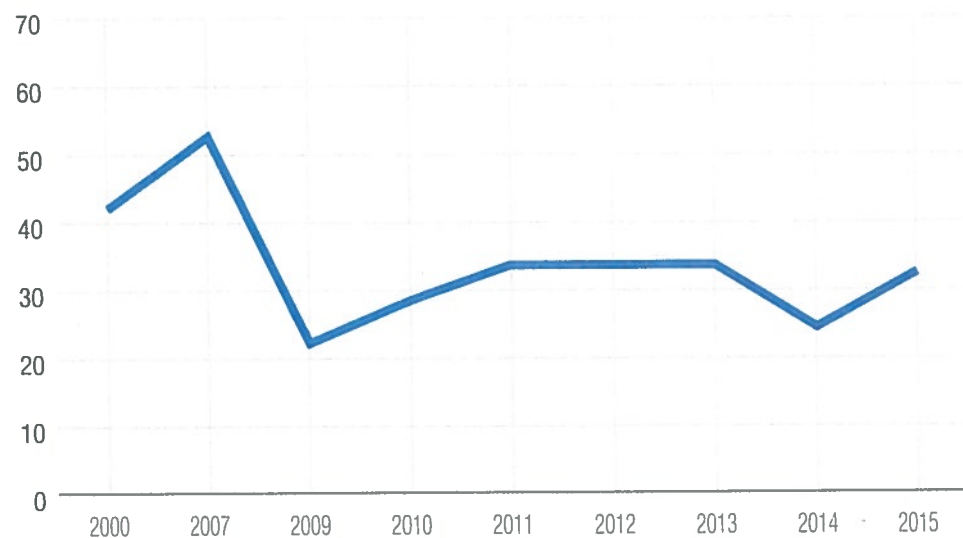
LA POSIZIONE DI ANIASA

Aniasa sostiene da tempo che gli attuali vincoli sono diventati anacronistici. Con un mercato sempre più interconnesso, è un limite che oggi non salvaguarda, ma toglie competitività. La possibilità di noleggiare ogni tipo di veicolo, insieme a quella di acquistarlo in proprietà o in leasing finanziario, apre proprio alle aziende di trasporto nuove opportunità, permette più flessibilità di utilizzo e rispondenza alle esigenze produttive. In altri termini: riduzione di costi e migliore impiego degli investimenti,

Fonte: Case produttrici

ITALIA - PRODUZIONE AUTOCARRI

Migliaia di unità



cioè i fattori base per condurre al meglio un'azienda.

Proprio per le aziende di autotrasporto in conto terzi, il noleggio a lungo termine rende molto più rapido e agevole l'approvvigionamento di nuovi mezzi, in quanto i canoni vanno imputati alla spesa corrente, mentre gli acquisti di autoveicoli avvengono con fondi stanziati per la spesa in conto capitale e quindi con procedure burocratiche lunghe e complesse.

La formula del renting consente pertanto di focalizzare gli investimenti sul core business aziendale, non essendo più necessario anticipare ingenti capitali per l'acquisto.

Il ricorso al noleggio a lungo termine permetterebbe, inoltre, un rapido ringiovanimento del parco veicoli per il trasporto pubblico di cui vi è ur-

gente bisogno, con notevoli vantaggi in termini di sicurezza e soprattutto di contenimento delle emissioni inquinanti.

PIÙ EFFICIENZA AI TRASPORTI PUBBLICI

Secondo gli studi di ANFIA e dell'ACI, la mancanza di interventi strutturali con investimenti pubblici verificati e con obiettivi precisi per un trasporto efficiente, sicuro, sostenibile, ha determinato un progressivo logoramento anche del parco autobus, sempre più vecchio, inquinante e rumoroso e anche più povero di mezzi: si viaggia con una vita media di 12 anni rispetto ai 7,7 in Europa. Il 61% degli autobus circolanti ha più di 10 anni di età, ma quelli circolanti, immatricolati prima del 1998, sono quasi 1/3 del parco

La formula del renting consente di focalizzare gli investimenti sul core business aziendale, non essendo più necessario anticipare ingenti capitali per l'acquisto

totale (30.520 mezzi). Solo il 12% ha un'anzianità compresa tra 0-4 anni (dati 2013, ACI).

Intervenire sull'applicazione della Direttiva avrebbe quindi notevoli benefici notevoli non solo per l'efficienza dei trasporti, ma anche per l'ambiente e la sicurezza della circolazione.

Sono quindi utili nuove e rapide riflessioni sul tema, considerando anche la possibilità dell'offerta di noleggio da parte di operatori qualificati ed esperti, anche senza obbligo di iscrizione all'Albo in conto terzi e un parere in positivo sulla possibilità di locazione di autobus e pullman: l'obiettivo è un'articolata regolamentazione del noleggio, in piena garanzia della sicurezza stradale, della normativa del codice della strada e della tutela di cittadini e imprese.