

Flotte finanza

Scegliere, Gestire, Ottimizzare

Si contano a milioni, anzi miliardi.
Sono i data point, materia prima
dei Big Data. Strumenti preziosi
per aziende competitive, a patto che si
sappiano interrogare e interpretare

COME GRANELLI DI SABBIA



SELEZIONE ITALIA
Sette auto mito
nella flotta Hertz

ARTICOLO 94
Dopo i bus scocca
l'ora per i truck?

LA VETRINA DI F&F
Suv&Crossover
'ragionati'

NUOVI
ORIZZONTI

TEMPO DI LETTURA
10 minuti

NOLEGGIO KING SIZE

L'ora dei GIGANTI

Non tutti i mali vengono per nuocere. Il polverone sollevato dalla vicenda FlixBus ha probabilmente contribuito a schiarire l'orizzonte per quanto riguarda il noleggio dei veicoli da trasporto passeggeri. I truck, in coda, aspettano la piena liberalizzazione

di Giuseppe Guzzardi

Nel riquadro qui sotto raccontiamo del miracolo occorso al trasporto pubblico locale che, non si sa in base a quale liquefazione di sangue, ha ottenuto ciò che doveva apparire come ovvio anche ai più bacchettoni e ortodossi boiardi di Stato, ovvero la liberalizzazione del noleggio di veicoli per il trasporto pubblico di linea.

Si tratta di una concessione parziale e incompleta, come spesso avviene, perché c'è sempre il timore di aver troppo osato. Ma noi, come del resto gli operatori e il *management* di Aniasa, ci felicitiamo lo stesso, soprattutto perché questo grimaldello potrebbe aprire anche il catenaccio, ovvero l'articolo 94 del Codice della Strada, che inibisce il noleggio dei veicoli pesanti

Manovrina galeotta, e Aniasa brinda

Nello stesso decreto con il quale si crocifiggeva (temporaneamente) FlixBus, è stata inserita la norma che di fatto liberalizza il noleggio senza conducente per i veicoli destinati al trasporto pubblico da parte delle imprese di trasporto regionale e locale che effettuano servizio di linea (compresi quindi i filobus). Una vittoria per Aniasa, l'associazione nazionale che raggruppa le aziende di autonoleggio e servizi automobilistici

che fa capo a Confindustria, anche se a nostro avviso questo è uno dei tipici casi nei quali il nostro Paese elargisce a piene mani lezioni di Medioevo avanzato. Ci troviamo a sospirare per una norma che avrebbe dovuto essere tale da decenni. Ma in Italia, si sa, funziona così. Il servizio che pubblichiamo in queste pagine è invece una elegia all'ovvio, ovvero alla libertà di noleggiare e usare quello che si vuole.

Andrea Cardinali, presidente di Aniasa, ha commentato: "È caduto un divieto che ha anche contribuito al pesante invecchiamento del nostro parco autobus circolante: l'anzianità media in Italia è infatti di 12,2 anni contro una media di 7,6 nel resto dell'Ue. Si tratta di un risultato storico, ancorché parziale, su un tema che ha visto impegnata l'Associazione per oltre un decennio nella sensibilizzazione delle Istituzioni. Sono di assoluta evidenza i vantaggi, economici e gestionali, di cui potranno



tra soggetti non in possesso di iscrizione all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori.

A chi giova il '94'

Una norma apparentemente priva di senso, se non fosse per una sottile, impalpabile, ma tenace ragnatela di interessi che ha fin qui bloccato l'abrogazione di tale

beneficiare le amministrazioni locali, non più costrette a immobilizzare ingenti somme per l'acquisto dei bus, ma anche a gestire in proprio problematiche che esulano dalla loro *mission*. Si apre la strada a un utile ampliamento della concorrenza e al miglioramento dei servizi per l'utenza. Continueremo la nostra battaglia", ha concluso il presidente Cardinali, "per far comprendere i vantaggi di un'ulteriore estensione di tale apertura anche ai mezzi non di linea. I tempi sono ormai maturi".

norma, che la 'Camera bassa' aveva per la verità votato. Poi le sabbie mobili del Senato hanno posto in sonno tutta la vicenda, che ora 'rischia' di risvegliarsi grazie alla convinzione di alcune personalità del mondo *automotive*, tra le quali ascriviamo Andrea Cardinali, presidente di Aniasa: "Dopo l'apertura sui bus di linea, è ora che vengano rimosse anche le altre immotivate chiusure previste dal Codice della Strada nei confronti del noleggio di taxi, vetture NCC e veicoli industriali, in quest'ultimo caso vigenti ormai solo nel nostro Paese e in Portogallo. Per le categorie interessate i molteplici vantaggi derivanti dalla possibilità di prendere in locazione i beni anziché comprarli sarebbero evidenti".

Santo subito, almeno per noi che su Flotte&finanza e Vie&Trasporti abbiamo sempre criticato e condannato ogni forma di lacci e laccioli utili soltanto, sempre a nostro avviso, a proteggere interessi di nicchia.

Proviamo quindi a ragionare per comprendere, senza alcuna velleità di essere in grado di spiegare le Segrete Cose, quali sono gli attori e le posizioni in campo.

Prima di tutto c'è l'Albo degli Autotrasportatori, che non fa mistero di soffrire di una profonda e urticante allergia verso qualsivoglia ipotesi di cancellazione di una norma che, di fatto, conserva alle grandi associazioni di autotrasporti (e quindi ai grandi autotrasportatori) la gestione dell'intero settore. Le principali associazioni sono parte sostanziale dell'Albo stesso.

L'operazione di schiacciare la figura dei padroncini, se in sé ha certamente dei buoni propositi (aggregare e quindi rendere più competitivi e anche più forti nelle trattative economiche e sindacali) ne ha anche di negativi (assoluta non consapevolezza delle realtà locali, svilimento del ruolo del piccolo imprenditore, creazione di



Andrea Cardinali, presidente di Aniasa e general manager di Alphabet Italia, la società del Gruppo Bmw che si occupa di noleggio a lungo termine.

Tre associazioni, tre punti di vista differenti

Se c'è una cosa che manca al comparto dell'auto e dell'autotrasporto è certamente una forte associazione, diciamo pure

una lobby, in grado di difendere gli interessi di settore o meglio di filiera. Il perché è presto detto: troppo differenti le posizioni e gli interessi, troppo largo il raggio di azione e troppi gli attori che agiscono 'in verticale'.

Posizioni differenti, e spesso discordanti, come ad esempio intorno all'articolo 94.

Di recente, in occasione dell'audizione in commissione, **Federauto**, che raggruppa la mag-

gior parte dei concessionari di auto e *truck* in Italia, si è espressa in maniera seccamente e decisamente negativa riguardo al noleggio dei pesanti: "(...) ci uniamo alle preoccupazioni indicate nella relazione del Ministero dalle aziende conto terzi sulla possibilità che grazie al noleggio di veicoli superiori alle 6 tonnellate le imprese conto proprio possano svolgere trasporti in conto terzi in maniera abusiva. Riteniamo quindi non condivisibile la possibilità di estendere il noleggio di veicoli di massa superiore alle 6 tonnellate per il trasporto conto proprio stante la normativa che attualmente regola il conto proprio. (...) Non crediamo che i numeri indicati dalla Relazione per cui l'apertura ai noleggi di veicoli industriali possa creare un incremento di quasi 5.000 posti di lavoro e una riduzione dei costi operativi di circa il 2 per cento, poiché i maggiori benefici andrebbero solo in capo a gruppi bancari/assicurativi svilendo la filiera della vendita, distribuzione e assistenza dei veicoli industriali. Da ultimo, riteniamo che una modifica della normativa vigente non costituisca affatto una semplificazione del quadro normativo e che, in definitiva, danneggi in misura significativa il sistema di Pmi a vantaggio di aziende quasi sempre di diretta emanazione bancaria e, quindi, di grande dimensione".

Sic et simpliciter. Nello stesso contesto anche **Unrae** (l'associazione degli importatori - di fatto i costruttori - di veicoli esteri in Italia) ha rilasciato un comunicato stampa intorno all'audizione, ma sull'articolo 94 non una parola. Atteggiamento avventiniano, forse anche determinato dalla posizione mediana dell'associazione: se l'obiettivo finale è vendere camion, i *dealer* di Federauto sono comunque clienti storicizzati e fidelizzati. Bisogna però considerare che alcuni *brand*, Mercedes-Benz in testa, hanno proprie società di noleggio dedicato.

Infine **Aniasa**, che ovviamente condivide le posizioni di quanti, noi compresi, puntano a una piena liberalizzazione del noleggio, e di questa posizione diamo ampio risalto in questo servizio. Un certo *fairplay* lo mostra proprio Cardinali, affermando nello stesso contesto dell'audizione: "(...) Ci aspettiamo in futuro che anche altre Associazioni della filiera dell'auto si confrontino in modo moderno e con spirito innovativo su questa tematica, da affrontare ovviamente nell'ambito di una attenta regolamentazione degli aspetti della sicurezza e dei requisiti soggettivi e oggettivi per l'acquisizione di tali veicoli in noleggio". La speranza è l'ultima a morire.



potentati sotto forma di consorzi e cooperative), oltre al fatto che le norme coercitive che vogliono a tutti i costi distruggere o deviare la libera imprenditoria sono di fatto insane, malate. Il blocco del noleggio persegue la stessa filosofia, anche se si deve segnalare la parziale apertura di associazioni come Anita e Confetra verso l'abrogazione del '94'. Tutto da verificare, ovviamente.

L'Albo, oltre a essere il consesso aggregante del salotto buono dell'Autotrasporto, è anche espressione del pensiero dello Stato, del Ministero, che continua a mostrarsi agnostico sulla questione impersonando contemporaneamente la mimica delle tre scimmiette: non vedo, non sento, non parlo.

Un po' la stessa posizione di Unrae, che nella recente audizione in commissione Lavori Pubblici non ha sfiorato l'argomento (vedi riquadro a fianco). La posizione di Unrae è ovviamente diversa da quella delle associazioni degli autotrasportatori, ma è evidente che nonostante molti associati abbiano interessi nel noleggio vuole comunque - per il momento almeno - conservare una posizione non compromettente.

Ai clienti di Unrae, ovvero i *dealer*, il noleggio piace poco, un po' perché alcuni si sono bruciati malamente nel tentare l'operazione, un po' perché temono che il noleggio rubi loro del business. Potremmo sull'argomento, ovvero su cosa minaccia la futura esistenza dei *dealer*, dedicare pagine, anzi poster, ma ci limitiamo ad affermare che i problemi del futuro per i *dealer* saranno altri.

Importanti associazioni come ad esempio l'AcI, benché il nuovo corso sia apprezzabile per presenza e dinamismo, stanno lontane dalla questione. Sarebbe comunque utile che questo influente istituto guardasse alle nuove problematiche dell'autotrasporto con maggiore attenzione.

Dal parastato allo Stato. Ovvio che il legislatore, alla fin fine, è quello che veramente conta, soprattutto oggi che siamo in pieno caos riguardo al varo del futuro Codice della Strada, che sembra agonizzante prima ancora di nascere. Un record.

Infine, i noleggiatori. Ma loro, si sa, non vedono l'ora, anche se dovrebbero bene imparare cosa vuol dire noleggiare un *truck*. Roba non banale.