

NOLEGGIO | RECEPITA LA DIRETTIVA EUROPEA CHE LIBERALIZZA IL MERCATO ANCHE PER



CAMBIA TUTTO O FORSE NO

Soddisfatte le associazioni dell'autotrasporto per la flessibilità introdotta dalle nuove norme. Ma non mancano i problemi: dove registrare i camion con targa estera? Quanto possono durare i contratti? Come evitare forme di dumping da parte di aziende dell'Est europeo? La risposta al decreto interministeriale in preparazione tra ministeri dei Trasporti e dell'Interno

Noleggio libero anche per i camion? Sì, ma come. E, soprattutto, quando? L'Italia ha finalmente recepito la direttiva europea, varata un anno fa, che consentiva agli Stati membri di permettere il noleggio dei veicoli senza conducente adibiti al trasporto merci anche in altri paesi dell'Unione, per permettere alle imprese - è scritto nella relazione - di «affrontare più facilmente picchi di domanda di corta durata, stagionali o temporanei, oppure di sostituire i veicoli difettosi o guasti, garantendo al contempo la conformità ai necessari requisiti di sicurezza e assicurando condizioni di lavoro adeguate per i conducenti».

È una possibilità (l'espressione usata nella relazione è che i Paesi «dovrebbero») per la quale, tuttavia, gli Stati membri possono prevedere una serie di limiti: il periodo di utilizzazione del veicolo noleggiato, l'immatricolazione conforme a quella in cui il veicolo

circola, il numero massimo di veicoli, comunque non inferiore al 25% del parco dell'impresa (salvo per quelle più piccole). Ma, articolo 3, punto d), può anche «limitare l'utilizzazione di tali veicoli per le operazioni di trasporto per conto proprio».

IL DECRETO DI RECEPIMENTO

Il decreto legge che ha recepito la direttiva, modificando l'art. 84 del Codice della Strada, è stato approvato lo scorso giugno, ma non pone quest'ultima limitazione, permettendo anzi alle imprese di trasporto in conto terzi - iscritte all'Albo degli autotrasportatori - di utilizzare «autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione ed in proprietà di impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea», a condizione che il contratto di locazione non sia abbinato a un con-

tratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento.

Altri obblighi, tutto sommato, conseguenti a quelli principali sono che il veicolo noleggiato deve essere usato esclusivamente dall'impresa noleggiante, deve essere guidato da un dipendente di questa, il suo impiego deve essere limitato al periodo contrattualizzato, a bordo deve esserci sempre il contratto di locazione, in formato cartaceo o elettronico e non è possibile la sub locazione.

Una specie di rivoluzione, insomma, se si pensa che in Italia il noleggio di veicoli senza conducente per il trasporto merci di oltre 6 tonnellate di portata è autorizzato soltanto fra imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori e solo per i trasporti internazionali da una società di noleggio di un paese dell'Unione europea. A questo punto, invece, l'impresa locatrice non dovrà essere necessa-

I CAMION

riamente iscritta all'Albo degli autotrasportatori, ma potrà anche essere una società che ha come attività principale, se non unica, proprio il noleggio di veicoli.

GLI AUTOTRASPORTATORI

Contenti gli autotrasportatori, soprattutto di fronte all'incertezza sui veicoli da acquistare creata dalle controverse modalità per la transizione green dei trasporti. «So di sfazione» è stata espressa dall'associazione confindustriale **Anita** «per una misura che ha fortemente voluto e che finalmente pone fine ad una inaccettabile discriminazione delle imprese italiane che fino ad oggi potevano utilizzare tali veicoli e complessi di veicoli solamente nei trasporti internazionali, a differenza dei vettori esteri concorrenti, i cui ordinamenti non prevedevano tali limitazioni». Stessi concetti per **Confartigianato trasporti** che nel rivendicare di essersi battuta da tempo per la misura, ha affermato che questa «serve a porre fine a una palese discriminazione dei vettori italiani». Più contenuta, ma pur sempre positiva, la reazione di **Fiap**, per la quale «la soluzione del noleggio rappresenta una possibile scelta di flessibilità che permette di rispondere alla variabilità delle esigenze del mercato di tali servizi» e, dunque, l'Unione europea si è fatta promotrice di «una norma definibile di coordinamento, ad oggi, effettivamente mancante».

Ma probabilmente è presto per far festa. All'attuazione pratica della Direttiva manca ancora il Decreto inter-

ministeriale (Trasporti e Interno) che dovrà precisare procedure, tempi e limitazioni e cercherà di risolvere una serie di criticità che la nuova disposizione inevitabilmente finirà con il creare.

Il principale è quello di dove e come registrare i veicoli immatricolati per il trasporto merci e noleggiati all'estero. In una sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori? Nel Registro Elettronico Nazionale? E se i contratti supereranno i 30 giorni, non si dovrà reimmatricolare i veicoli in Italia? Chi prenderà un veicolo a noleggio per effettuare trasporti in conto terzi non dovrebbe dimostrare i requisiti di capacità finanziaria? Che fine farà tutto il complesso sistema di incentivi legati ai veicoli di proprietà ma non evidentemente a quelli noleggiati? E i noleggiatori stessi non dovranno garantire in qualche modo che i loro veicoli rispettino le norme tecniche del paese in cui vengono noleggiati, contro il rischio di portare in Italia veicoli vecchi, insicuri e inquinanti, trasformando il noleggio in una nuova forma di dumping?

L'ANIASA

Le associazioni dell'autotrasporto questi interrogativi li stanno ponendo ai due ministeri interessati con una serie di incontri tesi a mettere a punto il decreto. Ma allo stesso decreto guardano i noleggiatori italiani - raccolti nell'**Aniasa** - che già oggi gestiscono già 220 mila veicoli commerciali, preoccupati anche dei forti investimenti e del know how da

sviluppare specialmente per la rete di assistenza e di manutenzione.

Pietro Teofilatto, direttore Area Fisco ed Economia dell'associazione si augura infatti che il decreto sia «occasione per regolamentare bene la materia, tutelando le aziende nazionali e la sicurezza sulle nostre strade». E fa notare che «la Direttiva contemplava la possibilità per lo Stato italiano di aprire il mercato gradualmente, evitando forti ripercussioni sul mercato», che «non ci sono innovazioni per il noleggio di veicoli per il trasporto in conto proprio, sempre limitato dal 1995 ai 60 quintali» e che si aggiungono «i rischi di seri contraccolpi per la nostra finanza locale, in quanto bollo, IPT ed assicurazioni sono versati nel Paese di origine. Oltre all'IVA sull'acquisto dei veicoli».

Quanto al piano normativo, Teofilatto rileva che «manca il fondamentale riferimento al REVE, il registro dei veicoli con targa estera tenuto dal PRA e in vigore dal 2022 per le autovetture» e che, comunque, «sarà in ogni caso importantissima una capillare attività di controllo da parte degli organismi di polizia stradale sulla circolazione dei veicoli locati all'estero non solo in tema di sicurezza, ma anche riguardo la classe di emissioni, evitando casi di concorrenza sleale verso le imprese nazionali».

Il dumping, appunto, che uscito dalla porta rischia di rientrare dalla finestra, mettendo in circolazione veicoli inquinanti grazie a una norma che dovrebbe invece favorire la transizione green. ■

LE PRINCIPALI NOVITÀ SUL NOLEGGIO

- È consentito, anche nel trasporto nazionale, utilizzare veicoli locati in un qualsiasi Stato membro
- L'impresa locatrice può essere sia un'impresa di trasporto iscritta all'Albo sia un'impresa che effettua soltanto attività di locazione di veicoli
- Il contratto di locazione deve prevedere esclusivamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non essere abbinato a un contratto di servizio tra l'impresa e il personale di guida o di accompagnamento
- Il veicolo noleggiato va utilizzato esclusivamente dall'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di locazione e va guidato dal personale proprio della stessa impresa, munito del proprio contratto di lavoro
- Il contratto di locazione dovrà essere presente, in formato cartaceo o elettronico, a bordo del veicolo noleggiato