



di Umberto Cuto

COME MI NOLEGGIO IL TIR

VOLVO TRUCK RENTAL

Crescono i noleggiatori (ma anche concessionari, allestitori, officine) che entrano nell'Albo degli autotrasportatori per aggirare il vincolo che permette l'affitto di un mezzo pesante solo tra iscritti. Ma il mercato chiede, sempre di più, maggiore flessibilità. E nel trasporto rifiuti è boom

C'è profumo di boom nel noleggio dei veicoli pesanti. I dati mancano, sono sparsi, frammentari, disomogenei, inadeguati a dimostrare una crescita che, però, gli operatori colgono da una serie di indizi: la crescita del noleggio in generale, l'aumento dei noleggiatori di pesanti, il ricorso alla locazione anche da parte di imprese strutturate. Se tre indizi, come diceva Agatha Christie, fanno una prova, vale la pena andarli a esaminare uno per uno.

Il primo è che, dal 2000 a oggi, la locazione di autoveicoli è cresciuta impetuosamente: l'Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, ha riferito a metà febbraio alla commissione Trasporti della Camera che negli ultimi 18 anni sono stati

immatricolati oltre sei milioni di veicoli che rappresentano il 23% delle immatricolazioni nazionali e, oggi, ogni giorno oltre 900 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine e 94.000 quelli del noleggio a breve termine.

Certo, stiamo parlando di numeri dell'intero comparto, che comprendono cioè autovetture, furgoni e camion, ma se ci avviciniamo al trasporto merci i dati del Rapporto Aniasa 2017 sono illuminanti: il giro d'affari mosso dai furgoni (sotto le 3,5 tonnellate di portata) è stato di oltre 60,4 milioni di euro, in crescita del 5,8%, nonostante due anni di aumento continuo e un incremento del 13,5% nel solo 2016. Perché un fenomeno che si sta ampliando in questo modo non dovrebbe toccare anche i veicoli pesanti?

IL VINCOLO DELL'ALBO

In realtà, un ostacolo c'è. Il noleggio «freddo» - quello senza autista - dei mezzi di trasporto in conto terzi è praticamente libera-



Edoardo Gorlero

lizzato da sempre per i veicoli al di sotto delle sei tonnellate a pieno carico, ma per i mezzi più pesanti il Codice della Strada (datato 1992) ne concede l'ammissibilità soltanto a condizione che entrambi i contraenti - noleggiatore e noleggiante - siano iscritti all'Albo degli autotrasportatori. Ancora nel 2015 una circolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel ribadire l'obbligo di aggiornare la carta di circolazione per locazioni superiori ai trenta giorni di veicoli merci riepilogava, caso per caso, le ammissibilità e i divieti (vedi tabella in basso). Da qualche anno a questa parte, tuttavia - ed è il secondo indizio - si stanno iscrivendo sempre

più di frequente all'Albo non solo aziende di noleggio, ma anche imprese contigue all'autotrasporto (concessionari, allestitori, officine): basta, infatti, acquistare un veicolo e dimostrare i requisiti di capacità finanziaria, professionale, di onorabilità e di stabilimento per ottenere l'iscrizione all'Albo e acquisire così il diritto a noleggiare veicoli pesanti, anche se non si fanno trasporti. Per molte di queste aziende, in realtà, l'attività di noleggio è secondaria e talvolta costituisce un'alternativa al fermo camion, in mancanza di commesse o di rallentamento del mercato o semplicemente, nel caso dei concessionari, per offrire ai clienti una scelta più flessibile.

CHI NOLEGGIA I PESANTI

Ma, in prima linea, accanto ai professionisti della locazione di veicoli, si schierano le case produttrici che sono in grado di fornire, insieme al veicolo, assistenza, manutenzione e servizi finanziari che hanno già in casa: Mercedes-Benz opera direttamente con Charterway, iscritta all'Albo di Roma con 398 trattori e quattro veicoli; ma anche Scania mette sul mercato del noleggio Scania Commerciale Rent iscritta con sede a Trento (60 trattori, 5 semirimorchi e 2 veicoli). DAF è iscritta ad Assago con 5 trattori, 2 semirimorchi e un veicolo, ma noleggia i 600 veicoli dell'azienda partner

NOLEGGIO: CHI PUÒ E CHI NON PUÒ				
	immatricolato	noleggiato	ammissibilità	Requisiti
sotto le 6 ton	conto proprio	conto proprio	no	
sotto le 6 ton	conto proprio	conto terzi	no	
sotto le 6 ton	conto terzi	conto proprio	sì	
sotto le 6 ton	conto terzi	conto terzi	sì	iscrizione di entrambi all'Albo
sopra le 6 ton	conto proprio	conto proprio	no	
sopra le 6 ton	conto proprio	conto terzi	no	
sopra le 6 ton	conto terzi	conto proprio	no	
sopra le 6 ton	conto terzi	conto terzi	Sì	iscrizione di entrambi all'Albo

CGT Trucks, mentre Volvo Trucks Italy, sul suo sito, pubblicizza tra i servizi finanziari anche il noleggio contrattuale. La locazione di Iveco è affidata invece ai concessionari,

soprattutto a Officine Brennero, anch'essa iscritta a Trento (44 trattori 1 semirimorchio e 20 veicoli). Tutti i produttori (o quasi) insomma hanno ormai una finestra aperta sulla locazione dei mezzi pesanti, che non solo serve a vendere nei momenti di difficoltà, ma evidentemente anche ad andare incontro a un mercato in trasformazione.

Quanto ai noleggiatori iscritti all'Albo, in prima fila troviamo Fraikin, leader della locazione di veicoli pesanti in Europa che nel 2015 ha costituito la filiale italiana, mettendo su in tre anni una flotta di 700 veicoli. «Siamo in pieno boom», conferma il direttore generale, **Claudio Gariboldi**, che ha preso in mano Fraikin Italia dalla sua nascita. «Il vero problema è la mentalità dei clienti: in Francia

il noleggio dei pesanti è iniziato 40-50 anni fa. In Italia si comincia adesso e bisogna fare cultura con i clienti, fornendo conoscenza e creando consapevolezza. D'altra parte il potenziale di sviluppo è più alto qui che nei Paesi dove il mercato è più maturo».

Ma nel noleggio dei pesanti ormai si cimentano in molti. Basta digitare su Google le parole «noleggio+camion» per ottenere 1.940.000 risultati, solo in parte riguardanti noleggiatori di furgoni. A colpire non è tanto la quantità dell'offerta, quanto la sua differenziazione. Si noleggia di tutto: c'è chi mette sul mercato camion isotermitici coibentati con e senza frigo, chi autotreni completi, chi addirittura bisarche, anche se la parte del leone la fanno le motrici, subito seguite da veico-



Edoardo Gorlero, amministratore delegato di Vrent, società nata nel 2008 nel noleggio di veicoli per trasporto rifiuti e poi allargatasi, con il marchio Ziprent, al noleggio di furgoni e dei trattori stradali. Oggi offre ai suoi clienti una flotta di mille veicoli (che viene rinnovata ogni due anni), 600 dei quali per servizi ambientali, allestiti da Farid Industrie e un'assistenza completa dalla georeferenziazione satellitare al soccorso stradale

li a temperatura programmata (ATP) e quelli per i rifiuti.

I VANTAGGI DELLA LOCAZIONE

A spingere la crescita dell'offerta nel noleggio dei pesanti, tuttavia, non può essere stata soltanto la scoperta, peraltro avvenuta gradualmente, che non era poi tanto

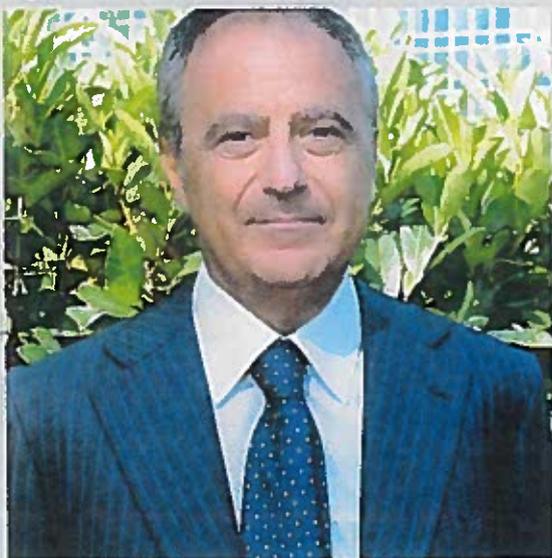
complicato accedere all'Albo degli autotrasportatori. È anche una richiesta del mercato che si sta accorgendo dei vantaggi offerti da una locazione sempre più cucita a misura di cliente. Che sia a breve o a lungo termine (il confine è generalmente intorno ai 6-12 mesi), si può contare su un canone fisso totalmente deducibile, che com-

prende bollo, assicurazione, manutenzione e, a seconda dell'offerta, soccorso stradale, veicolo sostitutivo e altri servizi.

Ma quale che sia il tipo di contratto, i vantaggi finanziari e gestionali sono quelli che attirano di più (e sono validi per tutti): nessun immobilizzo di capitale, canoni interamente deducibili, possibilità

La posizione dell'associazione noleggiatori (ANIASA): parla il direttore Pietro Teofilatto

«UN VINCOLO ANACRONISTICO»



Sono molti anni che Aniasa, l'associazione dei noleggiatori di autoveicoli sostiene che gli attuali vincoli che consentono la locazione dei veicoli immatricolati in conto terzi oltre le 6 tonnellate di portata solo tra aziende iscritte all'Albo dell'autotrasporto sono diventati anacronistici. «Con un mercato sempre più interconnesso», osserva Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine dell'associazione, «è un limite che oggi non salvaguarda, ma toglie competitività alle aziende italiane».

Per quale motivo?

La possibilità di noleggiare ogni tipo di veicolo, insieme a quella di acquisirlo 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, cioè i fattori base per condurre al meglio un'azienda.

Tuttavia la norma è aggirata iscrivendosi all'Albo: lo hanno fatto produttori e concessionari di veicoli pesanti, ma anche grandi aziende di noleggio. Secondo lei il fenomeno negli ultimi tempi si è accentuato e in quali settori?

Con le difficoltà nel nostro sistema di aggiornare norme e regole all'evoluzione dell'economia, da decenni importanti aziende di noleggio sono iscritte all'Albo. All'origine per necessità operative, per movimentazione delle flotte con le bisarce. E poi anche perché, essendo multinazionali, si rapportano alle realtà di altri Paesi dell'Unione europea dove la locazione di veicoli industriali è, anche se parzial-

mente, comunque consentita. Con l'attuale velocità dei mercati sta comunque crescendo la richiesta delle imprese di autotrasporto di disporre con rapidità di veicoli per specifiche esigenze temporanee: la presenza di aziende di noleggio specializzate offre loro il veicolo giusto al posto giusto. Sarebbe utile approfondire il tema, considerare cioè anche la possibilità dell'offerta di noleggio da parte di operatori qualificati ed esperti, eventualmente anche senza obbligo di iscrizione all'Albo in conto terzi.

Uno dei settori più sensibili a questo tipo di mercato è quello dei veicoli per il trasporto rifiuti, a causa dell'incertezza della durata dei contratti e dell'aleatorietà delle gare d'appalto, che spinge le imprese a noleggiare compattatori e altri mezzi speciali (sempre sopra le 6 ton). Le risulta questo fenomeno? Ci sono imprese Aniasa che operano in questo settore specifico?

Sì. Specialmente a livello locale le associate stanno cominciando a incrociare richieste per questa tipologia di veicoli. L'utilità per gli operatori ambientali è evidente: si pensi alle maggiori esigenze di una cittadina turistica durante la stagione estiva. A maggior ragione è utile una revisione dell'articolo 84 cds, come abbiamo specificato a metà febbraio nell'audizione che Aniasa ha avuto davanti alla commissione Trasporti della Camera. L'obiettivo è arrivare a un'articolata regolamentazione del noleggio, in piena garanzia della sicurezza stradale, della normativa del codice della strada e della tutela di cittadini e imprese.

Ferma restando la diffusione consolidata del noleggio di furgoni in ambito cittadino, secondo lei le norme anti inquinamento sempre più severe spingono al noleggio anche i mezzi più pesanti a minor impatto ambientale, i cui costi più elevati scoraggiano investimenti non sempre garantiti?

Direi di sì, specialmente se le amministrazioni dei grandi Comuni - l'ultimo in ordine di tempo è Roma - chiudono le strade all'euro 3. Comunque sono necessarie maggiori informazioni sul trend. In ogni caso per le aziende di trasporto, il noleggio a lungo termine rende veloce e agevole l'approvvigionamento di nuovi mezzi più ecocompatibili, in quanto i canoni di noleggio vanno imputati alla spesa corrente, mentre gli acquisti avvengono con fondi stanziati per la spesa in conto capitale. La formula del noleggio consente pertanto di focalizzare gli investimenti sul core business aziendale, non essendo più necessario anticipare ingenti capitali per l'acquisto. La Commissione europea intende modificare la normativa, mirando all'utilizzo di veicoli con nuovi sistemi di sicurezza, con motorizzazioni meno inquinanti, sottoposti a controlli periodici in modo sistematico. Penso che non siano da spiegare i benefici di sostenibilità ambientale ed economica, di sicurezza della circolazione. E senza trascurare l'aspetto della compliance fiscale.