

**Camera dei Deputati
IX Commissione Trasporti
DDL revisione del Codice della Strada
(AC 24 e abb.)**

Audizione informale ANIASA

Roma, 14 febbraio 2019

L'associazione e il settore del noleggio

ANIASA rappresenta le imprese di locazione veicoli senza conducente e di servizi inerenti la mobilità.

Le associate svolgono attività di:

- locazione a breve, medio e lungo termine
- gestione di flotte aziendali (*fleet management*);
- locazione di veicoli industriali
- *car sharing*
- soccorso stradale, servizi attinenti la mobilità

La mobilità a noleggio: lo sviluppo del settore

La locazione veicoli sta registrando una fase di forte e continua crescita: tra il 2000 e il 2018 ha immatricolato oltre **6,3 milioni di veicoli nuovi di fabbrica** e, nello stesso periodo, aumentando il **fatturato da 1,5 a 6,5 miliardi**.

L'andamento del settore è caratterizzato da un incremento del **numero degli addetti**, passati nel periodo di riferimento **da 3.000 a 8.000**, nonché dallo sviluppo di un indotto di centinaia di imprese fornitrici di servizi all'autonoleggio, per ulteriori **20.000 addetti**.

Sono oltre **5,5 milioni i contratti** sottoscritti con gli operatori del noleggio per motivi di turismo e lavoro presso aeroporti, stazioni ferroviarie, punti di snodo e centri cittadini, per un totale di **35 milioni di giornate di noleggio/anno**.

Inoltre, ogni giorno circa **75.000 aziende private** e **2.700 Pubbliche Amministrazioni** utilizzano, per soddisfare le loro esigenze di mobilità, le flotte delle società di noleggio a lungo termine, per un totale di circa **900.000 veicoli**.

In considerazione dei vantaggi economici e gestionali, **il noleggio veicoli svolge una importante funzione nell'economia nazionale**: il comparto, infatti, sviluppa interconnessioni con l'industria dell'auto e il relativo indotto, con l'articolata filiera del turismo, dei servizi di trasporto e della gestione di infrastrutture. Inoltre, sostiene la domanda di mobilità sostenibile, prestando grande attenzione alle tematiche ambientali (la flotta è Euro 6, con aumento dei veicoli a bassa emissione ed elettrici, pari al 60% del mercato interno).

Una nuova cultura della mobilità: dalla proprietà all'uso

I modelli di spostamento di persone e cose sono soggetti ad un profondo rinnovamento di esigenze, abitudini, operatori, schemi culturali e comportamentali.

In particolare, assistiamo al progressivo diffondersi di **una cultura della mobilità basata sul concetto di uso del veicolo, sempre più strumento e non *status***, con effetti positivi sul piano dell'innovazione e dell'economicità, senza trascurare la certezza dei costi, la flessibilità nonché la responsabilità ambientale e sociale.

Alla luce delle tendenze del settore sopra evidenziate, l'autonoleggio può giocare un ruolo determinante nel passaggio a una mobilità a basse emissioni e, in una prospettiva più ampia e generale, nella transizione verso un'economia sostenibile e collaborativa, accompagnando la trasformazione delle nostre città in *smart cities*.

Le proposte che ANIASA illustrerà oggi si pongono nel quadro di questa nuova cultura della mobilità e perseguono l'obiettivo di incoraggiare e sostenere la cd. "*smart mobility*".

Le proposte di ANIASA per un nuovo Codice della strada

Il settore della locazione veicoli senza conducente ha trovato una prima generale normativa di riferimento con l'emanazione del Nuovo Codice della Strada del 1992 (in particolare, negli articoli 84 e 196).

L'impianto normativo complessivo presenta dunque, inevitabilmente, **profili anacronistici e di sostanziale inadeguatezza**, in ragione dei profondi mutamenti socio-economici intervenuti: è facile comprendere come una disciplina elaborata nel 1992, quando circolavano sulle nostre strade 31.000 veicoli in un mercato di noleggio tradizionale, non sia più idonea a regolare adeguatamente un settore che **oggi ha quasi 1 milione di veicoli in flotta**, in un contesto nel quale convivono, peraltro, modelli molto eterogenei: dal "nolo" tradizionale, al *fleet management* aziendale, passando alla galassia della "mobilità condivisa".

È evidente, dunque, la necessità di un aggiornamento della normativa sulla locazione veicoli contenuta nel Codice della Strada. L'attuale disciplina costituisce, ormai, un ostacolo anziché un efficace strumento di regolamentazione, idoneo a governare la crescita del settore e ad accompagnare l'innovazione e l'affermarsi di nuovi modelli di fruizione del bene "veicolo".

Al fine di accompagnare e sostenere il processo riformatore, percorrendo le direttrici di sviluppo delineatesi nel settore e precedentemente accennate, ANIASA formula le seguenti proposte di modifica:

➤ **Equiparazione della locazione veicoli alla proprietà e al leasing finanziario per il rilascio della licenza TAXI e dell'autorizzazione NCC (art. 8,1 comma 1, l. 21/92)**

Nel rispetto delle specifiche autorizzazioni e licenze all'esercizio delle attività previste dalla legge, la **locazione** dovrebbe costituire **titolo di disponibilità giuridica del veicolo** per soggetti attivi in settori *automotive* diversi dal noleggio senza conducente, come ad esempio i servizi di noleggio con conducente e servizio di piazza (taxi) per persone.

ANIASA sostiene, dunque, l'opportunità di equiparare, al fine del rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, la locazione dei veicoli alla proprietà o all'acquisizione degli stessi tramite leasing finanziario.

➤ **Sub-locazione (art. 82, comma 5 c.d.s.)**

L'utilizzazione di veicoli presi in locazione da altre imprese del settore, e sublocati al cliente finale, è ormai prassi consolidata. Si tratta di un modello nato e diffusosi nelle pratiche negoziali delle imprese di autonoleggio in quanto funzionale a rispondere a molte esigenze operative del mercato di riferimento: è sufficiente pensare alle necessità di sopperire alle sostituzioni veicoli per guasti ed incidenti stradali, ovvero di fornire per brevi periodi veicoli a causa di sopravvenute necessità aziendali.

ANIASA auspica, dunque, l'introduzione della possibilità di ricorrere alla sub-locazione, istituto previsto e disciplinato dal codice civile, ma non contemplato dal codice della strada.

➤ **La locazione di veicoli industriali - Trasporto merci su strada (articolo 84 c.d.s.)**

L'uso di veicoli a noleggio con portata superiore a 60 quintali è previsto solo tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi.

Tale limitazione è ormai anacronistica: essa, in vigore oltre che in Italia solo in Portogallo e Spagna, non salvaguarda ma, al contrario, indebolisce la competitività delle aziende di trasporto nazionali.

Pertanto ANIASA auspica l'introduzione **-nel rispetto della normativa speciale-** della **possibilità di noleggiare veicoli con portata superiore a 60 quintali, in alternativa alla proprietà o al leasing finanziario, aprendo alle aziende di trasporto nuove opportunità, permettendo più flessibilità di utilizzo e rispondenza alle esigenze produttive.**

➤ **La responsabilità solidale per le sanzioni amministrative (articolo 196 c.d.s.)**

Uno degli aspetti più rilevanti, su cui si evidenzia la necessità di intervenire, riguarda l'applicazione del **principio di responsabilità solidale alle sanzioni amministrative** comminate per violazioni al codice della strada.

L'articolo 196 del C.d.S. nel sancire la responsabilità solidale del locatario nelle ipotesi di infrazioni commesse con veicoli adibiti a locazione senza conducente (art. 84 C.d.S.), non ha indicato espressamente il soggetto coobbligato in solido

ANIASA auspica l'introduzione di **un'espressa previsione in merito all'esonero di responsabilità in capo al soggetto locatore**, così da recepire a livello di fonte primaria quanto inequivocabilmente precisato dalle circolari n. 300°/48507/113/2 del 15/1/1994 e n. M/2413/19 del 26/1/2001 e **da ultimo del 10 gennaio 2019 del Ministero dell'Interno–Dipartimento P.S. Direzione della Polizia stradale.**¹

In tal modo:

- a) verrebbe ribadito il principio di responsabilizzazione nella conduzione del veicolo da parte del soggetto locatario. L'osservanza di tale principio è oggi più che mai necessaria per la portata complessiva che ha assunto il mercato, incentivando conseguentemente condotte più virtuose sotto il profilo della sicurezza pubblica e della circolazione;
- b) si eviterebbe un contenzioso che grava inutilmente il lavoro delle Prefetture e degli organi di pubblica sicurezza, comportando maggiori oneri economici ed amministrativi per le pubbliche amministrazioni necessariamente soccombenti.

ANIASA evidenzia, dunque, l'importanza che la previsione contenuta nel **A.C. 1245**, a firma **dell'On. Mulè**, recante *“Modifica all'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligazione solidale al pagamento delle sanzioni nel caso di locazione di veicolo senza conducente”* possa trovare accoglimento nel testo unificato.

¹ Tali provvedimenti hanno chiarito che *«l'art. 196, nel disciplinare il principio di solidarietà indica il locatario come responsabile in solido, con l'autore della violazione, nelle ipotesi di infrazioni commesse con veicoli adibiti a locazione senza conducente (art. 84), escludendo da ogni responsabilità le imprese locatrici»* (circolare del 1994). Ed ancora, che *«in caso di locazione senza conducente per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria risponde, solidalmente, ai sensi dell'art. 196, comma 1, C.d.S., il locatario. Il legislatore, pertanto, ha espressamente esclusa la possibilità che possa essere chiamato a rispondere della infrazione il locatore. Ne consegue che il locatario - nel caso in cui non sia egli stesso il conducente del veicolo con il quale è stata commessa la violazione - è obbligato in solido con l'autore dell'infrazione al pagamento della somma dovuta»* (circolari del 2001 e del 10 gennaio 2019).

➤ **Vehicle sharing**

All'interno di ANIASA sono presenti i principali *player* del settore della “*sharing mobility*”,² uno dei settori che sta guidando l'ascesa della cd. “*sharing economy*” e che contribuisce in modo determinante a rendere le nostre città più *smart* e sostenibili, dispiegando vari effetti positivi.

Innanzitutto, l'**uso meno intensivo del veicolo di proprietà** che consente, grazie alla riduzione del numero medio di mezzi in circolazione, di **abbattere le emissioni di gas serra** e di **decongestionare il traffico urbano**.

Inoltre, la presenza sempre più capillare e diffusa di veicoli facilmente accessibili e a prezzi relativamente bassi permette di rafforzare le offerte di mobilità delle nostre città, in una logica di complementarità con il trasporto pubblico nonché di utilità sociale. In questa prospettiva, dunque, si può osservare come la *sharing mobility* consenta di implementare la sinergia tra ruolo pubblico e iniziativa privata nel settore della mobilità urbana con l'obiettivo di migliorare il sistema complessivo.

Anche l'Unione europea ha assunto una posizione apertamente favorevole nei confronti delle nuove pratiche dell'economia collaborativa. La Commissione europea, in particolare, all'interno della comunicazione “*Un'agenda europea per l'economia collaborativa*”, ha menzionato “*l'accesso a nuovi servizi, a un'offerta più ampia e a prezzi più bassi*” tra i vantaggi che l'economia collaborativa porta ai consumatori.

Nonostante la diffusione della *sharing mobility*,* permane, tuttavia, **un quadro generale di incertezza normativa, dovuta all'assenza nel nostro ordinamento di una cornice di regole volta a regolamentare i servizi di mobilità offerti in condivisione, che costituiscono ormai un insieme ampio e diversificato.**

ANIASA ritiene che l'introduzione di una disciplina del *vehicle sharing* non possa più essere rinviata. Occorre, infatti, adeguare la legislazione alle ormai consolidate evoluzioni del mercato, dando al contempo certezza agli operatori ed agli utenti del servizio.

Al riguardo ANIASA ricorda la segnalazione che già a giugno 2015 l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha inviato a Governo e Parlamento, sugli *autoservizi pubblici non di linea e i servizi tecnologici per la mobilità*. In quella sede l'Autorità ha sottolineato la necessità di migliorare la qualità del servizio reso all'utenza e di **disciplinare le nuove forme di mobilità rese possibili dalle innovazioni tecnologiche, la cui diffusione impone di riconsiderare l'adeguatezza degli istituti e delle categorie giuridiche sulle quali si è fondata sinora la regolazione della materia.**

² Per i dati sull'utilizzo del *car sharing* in Italia cfr. ultimo rapporto ANIASA.

A tal fine, le proposte di ANIASA sono le seguenti:

a) Introduzione della definizione normativa di "vehicle sharing"

Occorre introdurre una **definizione normativa** di *vehicle sharing*, inteso come servizio di trasporto basato sull'uso condiviso dei veicoli resi disponibili da operatori qualificati, anche attraverso tecnologie dedicate e l'utilizzo di strumenti informatici (*).

b) Armonizzazione delle regole per la gestione dei servizi nei diversi Comuni

Al fine di dare certezza agli operatori e agli utenti del servizio, è necessario armonizzare e rendere uniforme in tutte le città italiane la cornice legislativa di riferimento per gli operatori pubblici e privati, rendendoli in grado di pianificare un'offerta di mobilità condivisa, sostenibile e di qualità.

In particolare, è necessario dettare una disciplina uniforme sui seguenti aspetti:

1. *accesso e parcheggio consentito e senza restrizioni nelle **ZTL definitive e temporanee**;*
2. *accesso alle **corsie preferenziali**;*
3. *omologazione e uniformità della **segnaletica stradale** di riferimento (orizzontale e verticale);*
4. ***stalli di parcheggio dedicati**: al riguardo occorre prevedere l'obbligo, per i Comuni che autorizzano sistemi di vehicle sharing a flusso libero, di dedicare stalli per la sosta esclusiva di auto, quadricicli, scooter in sharing. Tali stalli dovrebbero essere localizzati nei centri storici dei Comuni, così come individuati dai Piani Urbanistici Comunali, ovvero stazioni ed altri nodi intermodali;*
5. *riservare almeno il 40% degli stalli di ricarica pubblica ai veicoli in car sharing;*
6. *prevedere modalità condivise con gli operatori in caso di rimozione forzata, fatte salvi sanzioni e costi relativi per la riconsegna dei veicoli;*
7. *rendere possibili forme di pubblicità conto terzi, come forma di sostegno economico e finanziario della sostenibilità del servizio, complementare ed a vantaggio della mobilità dei cittadini.*

i

(*) Il termine *vehicle sharing* fa riferimento ai veicoli a motore ex art. 47 del C.d.S.

**CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE TRASPORTI
DDL MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

AUDIZIONE INFORMALE ANIASA

14 febbraio 2019

La realtà di ANIASA

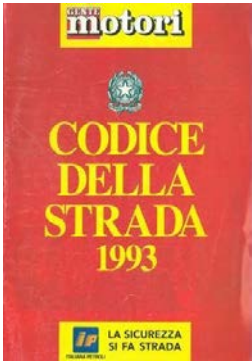
ANIASA rappresenta le **imprese di locazione veicoli senza conducente** e di **servizi inerenti la mobilità**:

- Noleggio a breve, medio e lungo termine
- Gestione di flotte aziendali (*fleet management*)
- *Vehicle sharing*
- Locazione veicoli industriali
- Servizi automobilistici
- *Digital automotive*



I vantaggi economici per il Sistema Paese:

- Interconnessioni con filiera del Turismo
- Industria *automotive* e relativo indotto
- Servizi di trasporto e gestione di infrastrutture
- Mobilità condivisa e sostenibile
- Flotta Euro 6, incidenza veicoli BEC ed elettrici, il 60% del mercato 2018
- *Compliance* fiscale



1993



2018

31.000	Flotta veicoli a noleggio	1.045.000
40.000	Veicoli immatricolati	475.000
3%	Incidenza mercato nazionale	23%
200mila	Contratti NBT	5,5 milioni
500 aziende	Clients NLT	75.000 aziende, 2.700 PA, 40.000 privati
620 milioni	Chilometri percorsi anno	25 miliardi

La vision di ANIASA

Un nuovo modello di mobilità



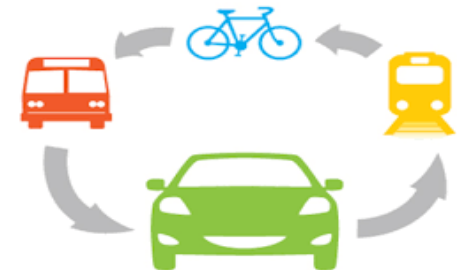
Condivisione

Elettrificazione

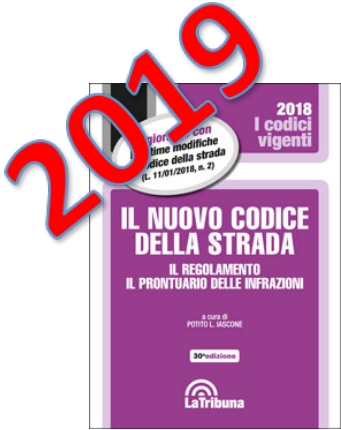


**Guida
autonoma**

Intermodalità



Le proposte di ANIASA per il CdS



- **Cornice normativa *vehicle sharing***
- **Sub-locazione** (art. 82, comma 5 c.d.s.)
- **La locazione di veicoli industriali - Trasporto merci su strada** (articolo 84 c.d.s.)
- **La responsabilità solidale per le sanzioni amministrative** (articolo 196 c.d.s.)
- **Veicoli in locazione anche per Taxi e Ncc** (art. 8,1 comma 1, l. 21/92)

Il fenomeno del *vehicle sharing*

Progressiva diffusione di una cultura della mobilità basata sul concetto di **uso del veicolo**, contrapposto al tradizionale paradigma della proprietà.

La crescita dei numeri del ***vehicle sharing*** ne è chiara rappresentazione.

<i>Vehicle Sharing</i>		
Utenti	1.310.000	+21%
Utenti attivi	850.000	+38%
Vetture	6.600	+9%
Noleggi	7.030.000	+7%

ANIASA ritiene che non possa più essere rinviata l'introduzione di una disciplina del vehicle sharing, per adeguare la legislazione alle ormai consolidate evoluzioni del mercato, dando certezza agli operatori ed agli utenti del servizio:

- **Definizione normativa**
- **Regole chiare ed uniformi** (Segnaletica stradale e corsie preferenziali)
- **Stalli in prossimità stazioni ferroviarie e nodi intermodali**
- **Colonnine elettriche dedicate**

**CAMERA DEI DEPUTATI
IX COMMISSIONE TRASPORTI
DDL MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

AUDIZIONE INFORMALE ANIASA

14 febbraio 2019