

espanzione

MENSILE ANNO 42 N.11 NOVEMBRE 2010 Newspaper

L'ESSENZA DELLE COSE

COVER STORY

DIVENTEREMO TUTTI CINESI

Il gigante economico riuscirà a imporci un nuovo stile di vita? Ecco come il Celeste Imperialismo sta espandendo il suo potere nel mondo. Anche se per ora il "China model" è fatto di molti affari e pochissimi ideali

PERSONAL LIFE

NON COMPRATE QUELLA CASA!

BUSINESS LIFE

1861-2011 LE INDUSTRIE CHE HANNO FATTO L'ITALIA

Mensile distribuito in abbonamento gratuito obbligatorio con **Il Giornale** di venerdì 5/11/2010. Poste Italiane spa - Sped. in A.P. - D.L. 353/03 art. 1, comma 1, DCB Verona



VERSO NUOVE EMISSIONI

Dopo la sbornia degli incentivi a pioggia che hanno parzialmente drogato il mercato, sul totale circolante cresce l'incidenza di auto aziendali (35,8% a settembre). Le vetture vecchie e inquinanti restano però ancora troppe

a cura di **PIERLUIGI BONORA**

Sarà senz'altro un autunno-inverno bollente quello sul fronte automobilistico. Il mercato continuerà a risentire dell'effetto droga causato dagli incentivi venuti meno e il settore dovrà a tutti i costi rialzare la testa. Come? Riponendo i fazzoletti e rimboccandosi le maniche, preparando un serio piano di riallineamento dell'offer-

ta e cercando di convincere il governo ad adottare quelle misure strutturali che potrebbero accelerare - per poi stabilizzare - il mercato. Qualche segnale, a questo proposito, comincia a farsi sentire.

È l'Unrae, l'associazione che rappresenta le case estere in Italia, a fare da cassa di risonanza. Ecco le richieste che, se approvate, rilancerebbero il mercato e darebbero di conseguenza ossigeno anche alle auto aziendali. Il pac-

chetto Unrae prevede, innanzitutto, un programma strutturale di medio-lungo termine di bonus all'auto commisurati ai livelli di CO₂ emessi, indipendentemente dalla tipologia di alimentazione delle vetture, e non più limitati a sostenere gli acquisti per un arco di tempo contenuto. Le altre istanze riguardano la tassazione dell'auto, con la richiesta dell'abolizione del bollo, ma anche di alleggerimenti riguardanti le vetture aziendali e i passaggi di proprietà, nonché un sostegno allo sviluppo dei veicoli elettrici. Il direttore generale dell'Unrae, Gianni Filipponi, spiega che «una delle conseguenze negative derivate dall'improvviso stop agli incentivi statali per il rinnovo del parco circolante è stata l'interruzione del trend virtuoso

di abbassamento delle emissioni medie di anidride carbonica delle nuove vetture immatricolate». Un'analisi della stessa associazione rileva, infatti, che da una media di 144,8 grammi/chilometro di CO₂ nel 2008, nel 2009 si era scesi a 136,6 g/km e nel primo trimestre del 2010 si era giunti a 131,8 g/km.

«Ma con la fine dell'effetto incentivi, che ancora influenzava le vendite del primo trimestre 2010», aggiunge Filipponi, «le emissioni medie di CO₂ delle nuove immatricolazioni sono scese nel semestre aprile-settembre a 134,2 g/km. Il che mette a serio rischio il rispetto da parte dell'Italia dell'obiettivo comunitario di 130 g/km di CO₂ fissato dall'Ue per il 2012». Filipponi ricorda anche che, su un totale di 34,3 milioni di auto circolanti in Italia nel 2009, il 16,5%, ovvero 5,68 milioni, erano ancora Euro 0 (il 7%) ed Euro 1 (il 9,5%), il 23,4%, ovvero 8,02 milioni, Euro 2, e il 23,9%, ovvero 8,2 milioni, con caratteristiche Euro 3. Quelle Euro 4 rappresentavano invece il 35% del parco (12 milioni di vetture), mentre le Euro



TROPPE AUTO EURO 0
Gianni Filipponi, dg di Unrae, sottolinea come più di 5 milioni di auto circolanti su 34 sia ancora Euro 0 o 1.

5 e le Euro 6 erano appena 400 mila (l'1,2%). «Per questo», sottolinea il direttore generale dell'Unrae, «è urgente rilanciare un nuovo piano di bonus strutturali che puntino sulla rottamazione delle vetture obsolete e sul rinnovo del parco circolante attraverso forme di sostegno all'acquisto di tutte le vetture a basso impatto ambientale, siano esse alimentate a metano, gpl, ibride o elettriche».

Un importante contributo alla pulizia dell'aria nelle città è assicurato dalle vetture aziendali e a noleggio: hanno una vita media di 3 anni e quindi sono in linea con le normative antinquinamento più recenti. Il settore del noleggio, però, è da analizzare considerando le sue diverse anime. I dati delle nuove immatricolazioni nel primo semestre segnavano, infatti, una discreta ripresa, dovuta esclusivamente agli acquisti delle aziende a breve termine in vista della stagione estiva (+39%). Nel lungo termine si registrava, invece, un minor numero di immatricolazioni (-9%),

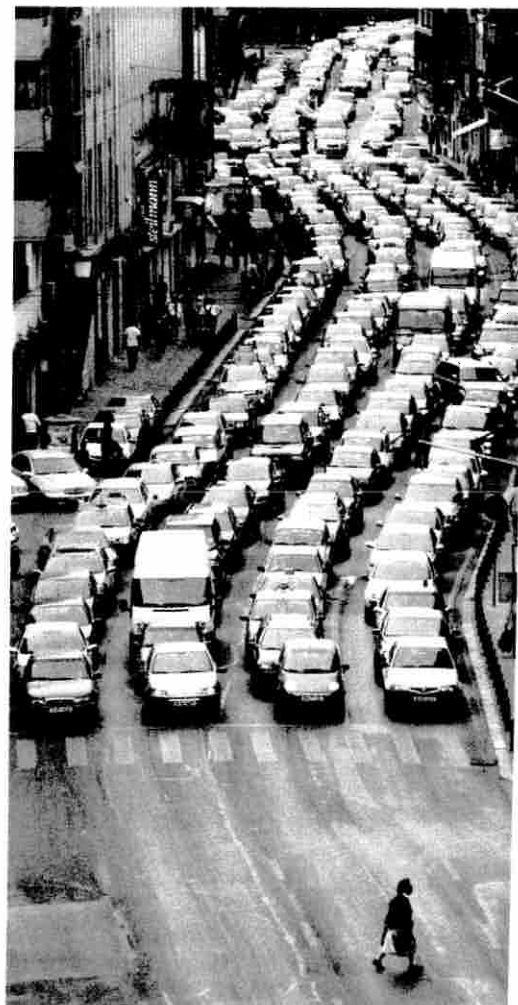
in considerazione della crisi economica e al protrarsi del rinnovo dei contratti. Secondo i dati raccolti forniti da Aniasa, l'organizzazione che raggruppa le imprese che si occupano di "rent" a breve e a lungo termine e al cui vertice siede Roberto Lucchini, a giugno sono stati immatricolati complessivamente oltre 148.000 veicoli a uso noleggio, con un incremento dell'11,6% rispetto alle circa 131.000 dell'analogo semestre 2009. A causa del ridotto ritmo di ingresso di nuove immatricolazioni, sempre nel primo semestre, la flotta complessiva circolante in noleggio a lungo termine mostrava ancora una contrazione, attestandosi complessivamente a -1,6% rispetto alla chiusura dell'anno 2009.

«Nonostante la lenta uscita dalla crisi economica», rileva Aniasa, «il mercato conferma la validità dello strumento del noleggio, che non è mai stato messo in discussione. La ripresa è in buona parte nelle mani delle oltre 60 mila aziende che fondano il loro sviluppo sul recupero di efficienza e competi-



NOLEGGIO ARMA PER RECUPERARE EFFICIENZA

Per Roberto Lucchini, al vertice di Aniasa, il recupero di efficienza e competitività da parte delle oltre 60 mila imprese passa anche attraverso il noleggio, sebbene penalizzato dal trattamento Iva rispetto ai concorrenti europei.



vità che il noleggio può offrire, anche se ancora oggi queste aziende soffrono di un trattamento Iva per l'uso dell'auto penalizzante rispetto ai diretti concorrenti europei».

L'Aniasa si schiera con l'Unrae e l'Anfia (costruttori nazionali), ritenendo che «il ruolo di supporto alla competitività, nonché di promozione alla correttezza fiscale svolto dal noleggio, dovrebbe essere maggiormente riconosciuto e supportato dal governo, il quale potrebbe con intelligenza usare il noleggio per sostenere il sistema economico italiano in questa delicata fase di ripresa nonché di lotta al sommerso con il rinnovato redditometro». Le flotte aziendali, intanto, danno in questo periodo confortanti segnali di recupero. Guardando i recenti dati di set-

tembre, forniti dalla Motorizzazione civile, si nota una decisa ripresa delle immatricolazioni per le flotte aziendali (proprietà, leasing e noleggio), complessivamente passate da 41.453 (settembre 2009) a 55.391 (settembre

OTTIMISMO RIGENERATORE
Il direttore di Aniasa Pietro Teofilatto conferma la crescita del settore nel primo trimestre.

2010), con un aumento del 33%; mentre nei nove mesi si registra un aumento del 14,2% (427.879 unità nel 2010 contro le 374.121 del 2009). L'incidenza complessiva delle auto aziendali sul mercato ha raggiunto a settembre un record storico, il 35,87% (21,77% a settembre 2009), mentre alla fine del terzo trimestre è stata del 27,74% (23,2% primi nove mesi del 2009). «Se la congiuntura in questi ultimi mesi sta comunque dando alcuni, piccoli, segnali di ripresa», aggiunge l'Aniasa, «sembra evidente, come evidenziato da Unrae e Anfia, che in assenza di provvedimenti strutturali il comparto tutto riscontri ulteriori difficoltà. Con il mercato dell'au-

to in caduta libera in tutta Europa e le case auto occidentali impegnate nelle riorganizzazioni produttive per la sopravvivenza, è fondamentale un equilibrato rilancio dei consumi, che promuova il rinnovo del parco circolante e che veda l'automobile in un quadro fiscale più adeguato».

C'è poi l'ambito dell'uso noleggio e, anche in questo caso, i dati relativi alle immatricolazioni vedono un settembre in buona ripresa con 21.113 nuovi autoveicoli contro i 17.635 del 2009 (+19,72%). Alla virata del terzo trimestre si conteggia così un totale di 212.393 immatricolazioni contro le 192.110 dell'analogo periodo 2009 (+10,56%). Riguardo l'in-

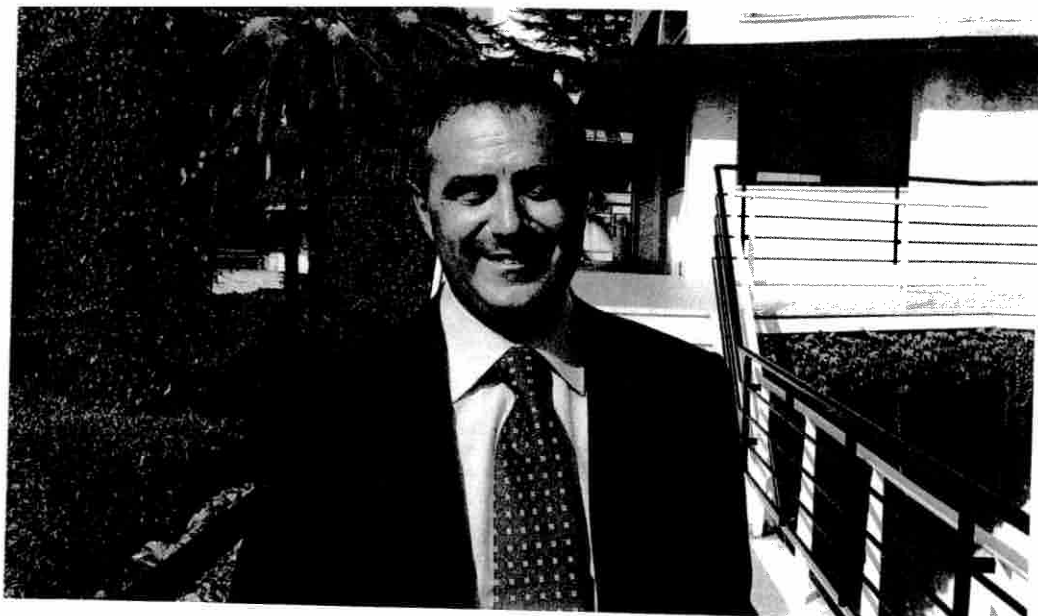
cidenza, «sempre settembre vede un lusinghiero 13,67% (9,26% a settembre 2009), mentre nei primi nove mesi si passa dall'11,91% del 2009 al 13,77% del 2010».

Una nota anche sulle motorizzazioni preferite: «Quelle diesel», puntualizza Aniasa, «sono tornate a rappresentare il 50% del mercato, 10 punti in più rispetto al settembre 2009, mentre le benzina si collocano al 40% rispetto al 32,9% del 2009. Invece, le vetture a basso impatto ambientale hanno perso quasi 17 punti di penetrazione, raggiungendo appena il 10% contro il 26,8% di un anno fa. La chiara (e intuibile) ragione è la scomparsa di incentivi».

Ciò non toglie, come sostiene nel suo Barometro 2010 il Cvo (Corporate vehicle observatory di Arval), diretto da Carlo Basadonna, che «tre aziende su dieci (che diventano sei su dieci se si analizza, in particolare, il segmento delle grandi aziende) dichiarano di utilizzare già almeno un veicolo ecologico, con prevalenza per quelli fuel efficient (17% nelle piccole e medie imprese, 28% in quelle grandi) o gpl e metano (16% nelle piccole e 20% in

quelle grandi). A seguire e in pari percentuale bioetanolo, elettrico e ibrido (4% nelle piccole imprese, percentuali leggermente superiori in quelle grandi). «Vero è», conclude Basadonna,

«che l'attenzione delle aziende clienti è sempre più orientata sull'ottenimento dei report riguardanti le emissioni di CO₂ e la politica di contenimento dei costi».



CRISI ARCHIVIATA?

Inversione di tendenza aspettando Godot

Per il settore dell'autonoleggio il 2010 è stato a due velocità. Dopo un primo semestre incerto, sul quale si proiettava l'ombra lunga della crisi, a partire dall'estate il vento sembra essere cambiato. E pur senza toccare i livelli record del 2008, quando i veicoli immatricolati a uso noleggio furono 350 mila (il 15% dell'intero mercato), i trend registrati da Aniasa, l'associazione di Confindustria che raccoglie le società di noleggio, tornano a essere positivi. «I dati relativi al terzo trimestre evidenziano una ripresa», conferma Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa, «le immatricolazioni crescono dell'11% e torna ad aumentare anche l'incidenza del noleggio sul complesso del mercato dell'auto, che passa dall'11 al 13,5%. Una inversione di tendenza rispetto a un 2009 che aveva visto il fatturato calare del 3% e le dimensioni della flotta contrarsi del 4%».

Questi numeri vi inducono a guardare con ottimismo ai prossimi mesi?

«Sì, anche se è presto per ritenere archiviata la crisi, per fine 2010 le nostre stime parlano di 240 mila auto immatricolate, un +10% sul 2009, alle quali vanno aggiunti 26 mila furgoni, con un aumento anno su anno del 12%. E anche il fatturato dovrebbe tornare a crescere del 2%».

E se allarghiamo l'orizzonte al 2011?

«Per l'anno prossimo ci aspettiamo novità positive

continua a pag. 126

segue da pag. 124 soprattutto dai clienti pubblici. Il ministro Brunetta ha presentato un disegno di legge sul rinnovo del parco auto della Pa, che comprende 180 mila veicoli con un'anzianità media di gran lunga superiore ai sei anni. In più, l'avvento del federalismo fiscale, che responsabilizza gli enti locali sul contenimento delle spese, dovrebbe favorire un progressivo ricorso al noleggio, che per sua natura è promotore di saving. L'esperienza maturata con i privati ci dice che, rispetto all'acquisto, la locazione garantisce un risparmio del 15-20% sul Total cost of ownership, il complesso dei costi legati alla gestione di una vettura».

Un trend in crescita nel noleggio è quello dell'attenzione verso l'ecologia...

«Se all'inizio l'interesse per il green era limitato alle multinazionali, che ne facevano una questione d'immagine, oggi si estende anche alle imprese di minori dimensioni. Perché, non dimentichiamolo, una flotta ecologica porta con sé elementi di risparmio, a cominciare dall'abbattimento dei consumi. Il noleggio è un settore tradizionalmente votato all'ambiente: basti pensare che, anche prima dell'avvento dell'Euro 4, il 95% delle flotte in locazione rispettavano questo standard antinquinamento; e oggi, il 20% del parco è già pronto per l'Euro 5 o addirittura per l'Euro 6».

Come si potrebbe favorire la diffusione delle auto aziendali a basso impatto?

«Su questo tema è fondamentale un intervento fiscale. Senza arrivare a un sistema di bonus/malus come quello francese, dove chi più inquina più paga, basterebbe portare al 100% la detraibilità dell'Iva sulle vetture aziendali ecologiche per dare un impulso alle alimentazioni pulite».

Quali sono i temi caldi di Aniasa?

«Attenzione agli International accounting standard, i principi contabili internazionali promossi in sede europea. A suscitare perplessità è l'as 17, che si propone di rivedere i meccanismi contabili del noleggio, equiparandolo al leasing finanziario complicando e rendendo più costose procedure che oggi sono semplici».

Marco De Rosa