

CIR.....

Sogefi
in corsa
per un pezzo
di Thyssen



BORSE.....

Stare
in Europa,
ma lontano
dall'euro

ASSICURAZIONI.....

Quanto
rendono poco
quelle
italiane

MODA.....

Marni apre
a un partner
e pensa
a Piazza Affari



IL MONDO.it

SETTIMANALE ECONOMICO DI RCS MEDIAGROUP - Corriere della Sera

RCS

n.25 - 29 giugno 2012
www.ilmondo.it

Parla **Andrea Monorchio**

Quanto è difficile fare il signor NO

**IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO
HA UN RUOLO CHE NON CONSENTE DI AVERE
INCLINAZIONI POLITICHE. ANCHE SE RIDUCE
I POTERI DI MOLTI MINISTRI.
ECCO PERCHÉ MONTI HA FATTO BENE
A DIFENDERE MARIO CANZIO**



Tutti i giorni della settimana il
Mondo € 2,80 + il prezzo del Corriere
della Sera - Austria € 4,00 - Belgio €
3,50 - Canada Cad. 7,00 - Francia €
4,00 - Gran Bretagna £ 4,00 - Monaco
Principato € 4,00 - Spagna € 4,00
- Svizzera Chf. 5,50 - Ungheria Huf.
1.500 - U.S.A. \$ 7,00 - Poste Italiane
Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. in L.
46/2004 art. 1 c. 1 DCB Milano"

postapress
ventiquattrore



Noleggio a lungo termine L'onda della crisi è arrivata anche qui. E le società chiedono meno tasse e accise

Frena la locomotiva dell'auto

Non incentivi, ma meno penalizzazioni. È questa la richiesta che arriva alle istituzioni dal mondo del noleggio a lungo termine di flotte aziendali. Un settore che, dopo aver archiviato il 2011 con un segno positivo, inizia ora ad avvertire l'onda lunga della crisi che ha colpito l'automotive. Ormai da tempo operatori e associazioni del comparto sostengono che per rimettere «in moto» le aziende italiane serve un deciso intervento sulla tassazione, da noi molto più elevata che nei principali Paesi europei. Finora, però, hanno ottenuto poco. Anzi: le nuove iniziative legislative del governo Monti prevedono un ulteriore peggioramento degli oneri fiscali: in particolare il Ddl Lavoro, attualmente in fase di discussione alla Camera dopo l'approvazione al Senato, prevede una riduzione della deducibilità dei costi relativi alle auto utilizzate dai dipendenti e a quelle a disposizione di professionisti e imprese (vedere box a pag. 70). «In un contesto economico che vede tutto il settore in forte sofferenza, le flotte aziendali, pur diminuendo di volumi, rimangono nel loro complesso l'unica voce a trainare l'automotive», spiega Andrea Solari, vice direttore generale di **Arval Italia**. «Le nostre richieste non possono che essere di un aiuto da parte della politica. E per aiuto non si intende necessariamente incentivo economico, ma anche soltanto la fine di un approccio che ci ha penalizzati troppo, dall'inasprimento



fiscale senza precedenti all'aumento continuo delle accise sui carburanti, senza dimenticare le norme contenute nel Ddl Lavoro». «Per un'impresa», gli fa eco Gavin Eagle, direttore commerciale di LeasePlan Italia, «l'auto è un bene strumentale. L'Iva, quindi, dovrebbe essere sempre integralmente detraibile. Sarebbe necessario eliminare i limiti di deduzione dei costi di esercizio e intervenire sulla tassazione sui trasferimenti di proprietà delle autovetture: nel nostro Paese, a differenza del resto d'Europa, è alquanto onerosa. E per le società di noleggio a lungo termine le quotazioni dell'usato sono un fattore fondamentale di competitività». **Fiat group automobiles** (Fga) auspica da

parte delle istituzioni un progetto strutturale. «Nella delicata fase economico-finanziaria in cui versa l'Europa», dice Luca Napolitano, direttore Fleet & used cars per la regione Emea, «non riteniamo che siano efficaci singoli provvedimenti. Piuttosto sarebbe auspicabile un piano complessivo di interventi che sostenga di più l'industria e ne rafforzi la posizione in un mercato sempre più competitivo». Una posizione condivisa da Claudio Manetti, ad di **Leasys**, società che fa capo sempre a Fga e a **Crédit Agricole consumer finance**: «Al di là dei singoli provvedimenti, sarebbe bene che il governo fornisse agli operatori indicazioni più precise sulla strada che intende percorrere per permettere al settore di rialzare la testa. Inoltre non guasterebbe una certa chiarezza dal punto di vista normativo».

TENERE LE POSIZIONI

Ad ascoltare i costruttori e le società di noleggio a lungo termine emerge il quadro di un mercato che, nonostante le difficoltà, dovrebbe comunque chiudere il 2012 mantenendo le posizioni dell'anno passato. Nei primi cinque mesi dell'anno Leasys registra, per esempio, un incremento delle immatricolazioni del



▲ Andrea Solari, Gavin Eagle, Luca Napolitano e Claudio Manetti

I NUMERI DEL 2011

	2011	2010	Var. %
Fatturato (mln)	5.030	4.920	2,2%
Flotta Circolante	678.373	662.614	2,4%
- breve termine	154.213	149.196	3,4%
- lungo termine	524.160	513.418	2,1%
Immatricolazioni	302.332	269.324	12,3%
Addetti diretti	7.320	7.094	3,2%

Elaborazioni Aniasa su dati min. Trasporti/Unrae

QUEST'ANNO SI RALLENTA

	1° Trimestre 2012	1° Trimestre 2011	Var. %
Fatturato (in mln €)	1.420	1.424	-0,3%
Flotta circolante	603.500	604.710	-0,2%
- breve termine	85.500	91.500	-7%
- lungo termine	518.000	514.000	1%
Immatricolazioni	70.242	88.301	-20,5%
Addetti diretti	7.335	7.100	3,3%

Elaborazioni Aniasa su dati min. Trasporti/Unrae

25%, mentre gli ordini a oggi sono diminuiti di circa il 20%. «Le piccole e medie imprese si dimostrano più dinamiche», spiega Claudio Manetti, «mentre tra le grandi aziende a predominare è l'attesa». Leasys prevede una chiusura d'anno negativa sul fronte degli ordini, ma con una percentuale di calo a una sola cifra, mentre le immatricolazioni dovrebbero archiviare il 2012 con il segno più. Una nuova sfida che la società si appresta ad affrontare è l'apertura al rental per i privati. Operazione per certi versi rivoluzionaria per il comparto, che inizia così a guardare al target consumer, e dettata anche dalla volontà di «mantenere viva la flotta nell'attuale contesto di difficoltà. A luglio daremo il via al progetto, che inizialmente riguarderà il marchio Lancia e sarà rivolto soprattutto all'utenza urbana», anticipa Manetti. LeasePlan, attesta Gavin Eagle, conferma i target 2012, «seppur con fatica. Sicuramente stiamo beneficiando della forza e della strategia della nostra capogruppo, l'olandese LeasePlan corporation, che conferma anche in questo periodo la sua solidità finanziaria, frutto di una strategia di crescita sostenibile e di diversificazione delle fonti di finanziamento in atto fin dalla

Aniasa Il calo delle immatricolazioni ha poco impatto sui ricavi

Ma il fatturato non crolla

«Se continuerà la tendenza dei primi mesi dell'anno, per il 2012 prevediamo una chiusura con un -12% di immatricolazioni per il settore noleggio e un fatturato in linea con il 2011». Sintetizza così i dati dell'anno in corso Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine dell'Associazione industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa).

Domanda. Quest'anno anche il noleggio segue l'andamento negativo dell'intero settore auto, con un sensibile calo delle immatricolazioni del periodo gennaio-maggio 2012 rispetto agli stessi mesi del 2011, che si era chiuso con un incremento del 12,3%. Come spiega questi risultati negativi?

Risposta. Oltre al perdurare delle crisi tra le cause ci sono i rincari e l'inasprimento della tassazione. Mi riferisco all'aumento dell'imposta di trascrizione (l'Ipt, il tributo su immatricolazioni e passaggi di proprietà da versare alle Province, ndr), alla crescita del costo delle assicurazioni e dei carburanti. E adesso ci preoccupa il Ddl Lavoro appena discusso al Senato e che approderà nelle prossime settimane anche alla Camera. Il Ddl prevede di trovare parte dei fondi per finanziare la riforma del lavoro dal noleggio. In particolare le deduzioni per i veicoli assegnati ai dipendenti scenderebbero dall'attuale 90% al 70%, e per quelli a disposizione di imprese e professionisti dal 40% al 27,5%.

D. Nonostante il calo delle immatricolazioni prevedete un fatturato tendenzialmente piatto. Come mai?

R. Il portafoglio clienti essenzialmente non cambia. Si immatricolano meno vetture perché spesso i clienti alla scadenza del contratto non se la sentono di chiedere auto nuove e preferiscono prorogare. In questo modo i canoni aumentano in media solo dell'1% l'anno.

D. Quali saranno le ricadute occupazionali di questa crisi?

R. I dati del primo trimestre del 2012 registrano un +3,3% di addetti diretti rispetto al 2011. Questo risultato è dovuto all'investimento sul personale che stanno facendo le società di noleggio. Le aziende, nonostante il periodo critico, si adattano alle esigenze del cliente, che ha sempre più bisogno di una rete capillare di consulenza e assistenza.

Arianna Garavaglia

fine del 2008». Le strade per crescere sono due: fidelizzare la clientela grazie alle nuove tecnologie da un lato e puntare decisamente sull'elettrico sul fronte dell'offerta prodotto dall'altro. «Abbiamo sviluppato nuovi canali di accesso ai servizi di noleggio tramite dispositivi mobile: le nostre applicazioni per smartphone permettono oggi al driver di personalizzare sempre di più la sua fruizione dei servizi». La società crede poi fortemente nelle nuove alimentazioni. «L'elettrico per noi è prima di tutto una vocazione culturale. Per questo da ormai

più di un anno siamo promotori di diversi progetti formativi ed educativi in materia di mobilità sostenibile».

Dopo aver chiuso il 2011 con le migliori performance degli ultimi 10 anni in termini di ordini, Arval ha continuato a mostrare indici positivi anche in questi primi cinque mesi dell'anno, assicura Solari, «con performance in linea con le nostre aspettative e una crescita sia del parco sia dell'immatricolato rispetto allo stesso periodo del 2011. Ci aspettiamo dunque di chiudere l'anno sempre in linea con gli obiettivi che ci siamo

IL MERCATO A MAGGIO...

Immatricolazioni	Maggio 2012	Maggio 2011	Var. % 12/11	Incidenza mercato 2012	Incidenza mercato 2011
Privati	90.220	110.493	-18,35	61,20	64,23
Flotte aziendali (*)	57.206	61.541	-7,00	38,80	37,77
di cui					
Noleggio	33.992	34.182	-0,56	23,06	19,87
Società/Leasing	23.214	27.359	-15,15	15,75	15,90
TOTALE	147.426	172.034	-14,30	100%	100%

Fonte: Unare, min. Trasporti ed elaborazioni Aniasa. (*) Noleggio/Società/Leasing

...E NEI PRIMI CINQUE MESI DELL'ANNO

Immatricolazioni	Gen/Mag 2012	Gen/Mag 2011	Var. % 12/11	Incidenza mercato 2012	Incidenza mercato 2011
Privati	440.617	569.969	-22,69	64,02	67,18
Flotte aziendali (*)	247.615	278.417	-11,00	35,98	32,82
di cui					
Noleggio	132.546	145.485	-8,89	19,26	17,15
Società/Leasing	115.069	132.932	-13,44	16,72	15,67
TOTALE	688.232	848.386	-18,88	100%	100%

Fonte: Unrae, min. Trasporti ed elaborazioni Aniasa. (*) Noleggio/Società/Leasing

prefissati».

E i costruttori? Nino Colicino, direttore vendite flotte di **Renault Italia**, afferma che la casa automobilista punta, per quanto riguarda le flotte, «a mantenere le nostre attuali quote, il 7% nei veicoli commerciali e il 5% nelle auto aziendali, considerando sia il marchio Renault sia Dacia. In attesa di un 2013 che dovrebbe poter contare sui risultati di un lancio per noi molto strategico sia nell'area consumer sia nell'offerta aziendale, la nuova Clio, mentre per Dacia la novità sarà il multispazio Dokker». Un consolidamento della posizione sul mercato che Renault conta di ottenere grazie alla gamma Ecobusiness (una flotta di dieci modelli



▲ Fabrizio Falcombello e Nino Colicino

a basse emissioni di CO₂) e a una sempre maggiore disponibilità di veicoli elettrici: due scelte che vanno incontro alle richieste delle aziende e delle amministrazioni pubbliche,

sempre più sensibili all'ecocompatibilità («spesso anche per una questione di immagine» sottolinea Colicino) e all'economicità dei costi d'esercizio del veicolo.

Andamento positivo, nei primi cinque mesi dell'anno, per Fga. «Le performance sul mercato del noleggio a lungo termine sono positive», conferma Luca Napolitano. «La crescita è stata di oltre il 9% rispetto al 2011 con risultati positivi per Alfa Romeo Giulietta e Fiat Freemont. La gamma business è composta da 25 modelli di passenger car che consentono di coprire oltre l'80% della domanda di mercato e 7 veicoli commerciali che garantiscono la copertura totale del settore nella fascia fino a 2 tonnellate di portata utile». Una delle ultime novità pensate per il target è stata Lancia Delta Business, mentre, dice Napolitano, «protagonista del secondo semestre sarà la 500L, nuova estensione della gamma 500, figlia della strategia del brand finalizzata ad ampliare l'offerta introducendo modelli capaci di soddisfare tipologie di clientele diverse».

Kia, archiviato un trimestre molto positivo, «vuole portare la quota delle vendite delle flotte al 10% circa del totale volumi», racconta Fabrizio Falcombello Musumeci Greco, Fleet & leasing sales responsible, con una strategia focalizzata sul cosiddetto Dealer fleet, ovvero sulla clientela delle piccole e medie imprese». Forte dei risultati conseguiti sino a oggi, il gruppo coreano sta preparando però il terreno anche al 2013, quando lancerà la sfida al mercato delle grandi aziende.

Andrea Salvadori

Pa Al 31 maggio il parco vetture pubbliche ne comprendeva 62.144

Scure review sulle flotte blu

Non si arresta il piano di riduzione delle auto di servizio della pubblica amministrazione, un capitolo importante del piano di spending review messo in atto dal governo sulla base delle indicazioni del commissario straordinario Enrico Bondi. Secondo i dati pubblicati da **Formez pa**, che per conto del Ministero della pa e la semplificazione svolge il censimento permanente delle auto pubbliche e il monitoraggio dei costi, nei primi cinque mesi del 2012 l'intero parco auto delle amministrazioni pubbliche registra una riduzione netta di 1.117 vetture, come saldo tra 836 nuovi contratti (per il 63% rinnovi di contratti di noleggio) e 2.013 cessazioni o dismissioni. Il parco totale al 31 maggio è pari a 62.144 di cui 8.770 auto blu. La diminuzione delle auto di rappresentanza è percentualmente molto più accentuata nelle amministrazioni centrali, dove la riduzione da gennaio a oggi risulta del 15,9%. A livello locale, invece, la riduzione delle auto blu è stata del 4%. Da segnalare infine come la nuova mappa territoriale delle auto blu continui a vedere uno sbilanciamento della presenza percentuale delle auto con autista nelle regioni del Sud. Proprio nelle regioni meridionali si iniziano però a registrare alcuni casi di forte contrazione.