

# IL MONDO

SETTIMANALE ECONOMICO DI RCS PERIODICI - CORRIERE DELLA SERA

n°12 - 19 marzo 2010

**FIAT  
PARLA FRESCO,  
SCORPORO DELL'AUTO?  
BENE, MA SI SONO  
PERSI DIECI ANNI**

**STEFANEL  
L'AUMENTO  
DA 50 MILIONI  
SCOGLIO TRA  
BANCHE E FAMIGLIA**

**PRIVATE EQUITY  
I FONDI  
RIALZANO LA TESTA.  
IN QUATTRO  
RACCOLGONO DENARO**

**AGNELLI  
NUOVE CARTE  
SULLO SCONTRO  
TRA AVVOCATI  
PER L'EREDITÀ**

621

PIAZZA  
DEGLI AFFARI

## O DEI DEBITI?

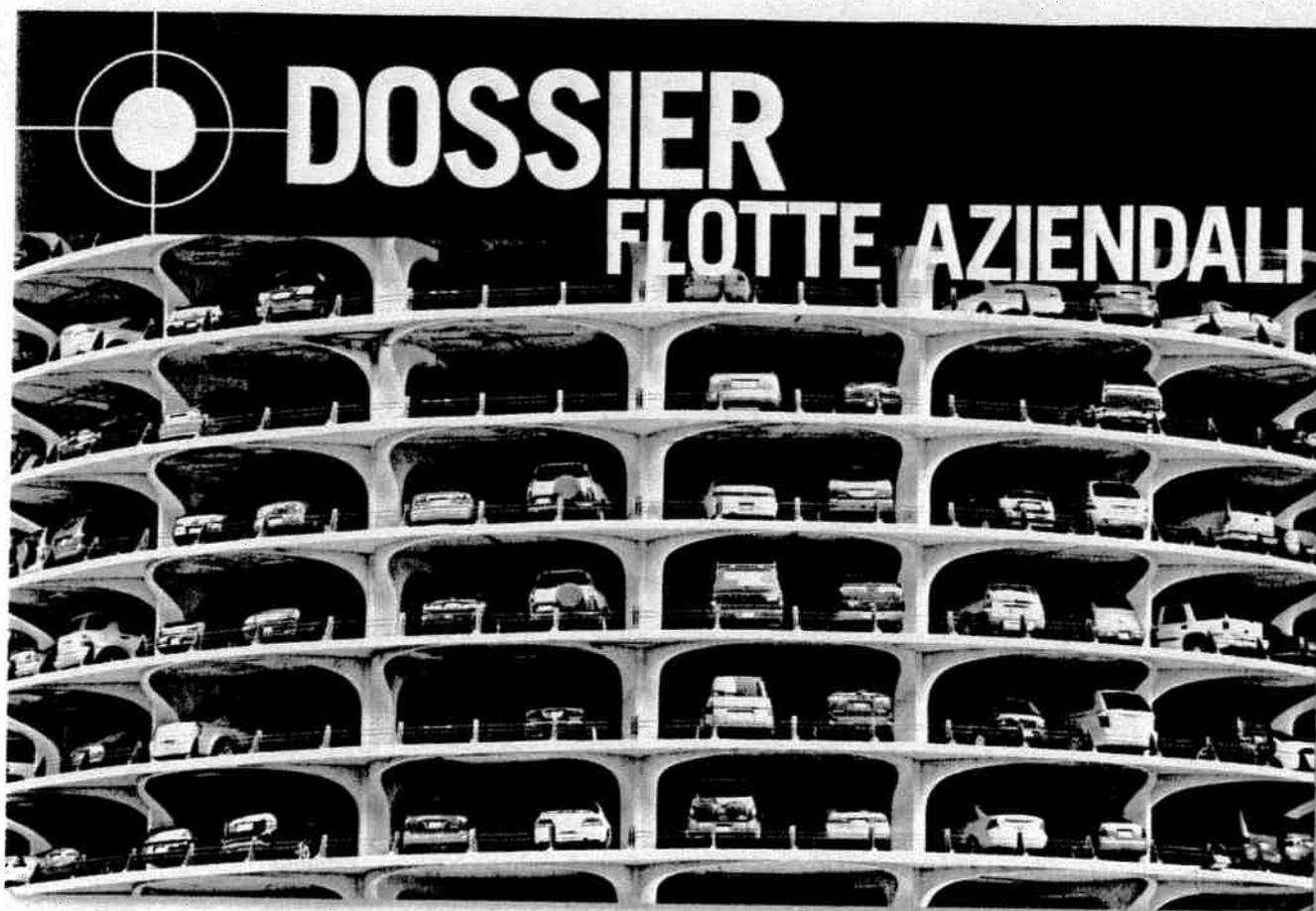
**L'ESPOSIZIONE FINANZIARIA DELLE SOCIETÀ QUOTATE È SEMPRE PIÙ VICINA ALLA LORO CAPITALIZZAZIONE. ECCO CHI RISCHIA E CHI NO**



Tutti i giorni della settimana Il Mondo € 3,00; se venduto in abbinato con il Corriere della Sera, Il Mondo € 2,00 + 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. 16/2004 art. 1 c. 1 DCB Milano

postapress  
ventiquattrore





**NOLEGGIO A LUNGO TERMINE LA SFIDA DEL 2010 È L'ADEGUAMENTO DELLA FISCALITÀ AGLI ALTRI PAESI EUROPEI**

# **Apprendo le imposte si dà ossigeno all'auto**

**A**nche il noleggio a lungo termine paga l'incertezza dei mercati e la grande transizione del comparto automotive. Il settore è stretto dalle interconnessioni della crisi finanziaria, con le aziende clienti del noleggio prima escluse da ogni tipo di agevolazione governativa e poi costrette a fare pressioni ai player per ridurre i costi, con un'oppressione fiscale che non ha paragoni rispetto agli altri Paesi dell'Unione. Un quadro generale che nel computo dei numeri, certamente negativi, tuttavia proietta il panorama dell'auto aziendale verso nuovi scenari che lasciano ben sperare. Le immatricolazioni perse nel 2009 sono 52 mila (rispetto al 2008) e le 145 mila auto complessive rappresentano un calo del 27,1%. Altro dato indicativo è il taglio di 14 mila vetture aziendali sul circolante (da 536 mila nel 2008 a 521 nel 2009, -2,7%) a fronte di un aumento del chilometraggio medio annuo, e così della durata media dei contratti, oggi

**Lo scorso anno il settore in Italia ha chiuso in calo: -2,7% il parco vetture, -27% le immatricolazioni**

di 42,1 mesi (+1,9%). «Per un settore che per 15 anni non ha fatto altro che mietere risultati positivi è una situazione nuova», commenta Pietro Teofilatto, direttore noleggio a lungo termine di Aniasa, l'associazione di categoria aderente a Fise di Confindustria. «Le aziende si ristrutturano snellendo i parchi e mettono sotto pressione le strutture esistenti». A colpo d'occhio un'operazione profittabile in termini di taglio dei costi, anche se Teofilatto sottolinea che «la scelta non può durare: la grande avventura per il 2010 è l'adeguamento della fiscalità perché le aziende clienti sono penalizzate rispetto alle concorrenti europee avvantaggiate da importanti agevolazioni». Sul tema è in corso un tavolo interassociativo in Confindustria, al quale partecipano tutti i rappresentanti di categoria: da Anfia (filiera industria automotive) a Unrae (marche estere) passando per Aniasa (servizi autonoleggio), Assilea (leasing finanziario) e



Federaicpa (dealer). È in fase di elaborazione un ventaglio di proposte di adeguamento fiscale del settore ai principali competitor europei che sarà presentato al governo. Sulla detraibilità dell'Iva il confronto vede l'Italia ferma al 40% rispetto a Germania, Francia, Inghilterra e Spagna al 100%. «Se l'auto utilizzata a fini aziendali e professionali restasse penalizzata solo a monte sarebbe un conto, il punto è che lo resta anche a valle: le soglie di deducibilità per i costi sono ferme al 1997, in Germania e Inghilterra è illimitata», ricorda il direttore di Aniasa. Un disallineamento temporale e geografico, dunque, che impone al governo un adeguamento alla media europea entro fine anno, in virtù della deroga concessa nel 2007 dal Consiglio dell'Unione Europea e che legittima di fatto l'attuale normativa solo fino al prossimo 31 dicembre. L'auto aziendale è monitorabile dal fisco, il vantaggio in termini di immatricolazione sarebbe tangibile nel breve periodo e l'erario finirebbe per aumentare le entrate: la stima è di 100 mila vetture in più che andrebbero ad aggiungersi al quasi mezzo milione di auto che nel 2009 sono state assoggettate al regime Iva, cioè non intestate a privati. Il noleggio è il cliente principale delle case costruttrici, tra Iva e altre imposte movimenta circa 1,5 milioni di euro, ed è uno dei settori della filiera che contribuiscono maggiormente alle entrate fiscali. Le compagnie di noleggio, nel frattempo, adeguano i contratti alle richieste delle aziende clienti offrendo vetture alternative negli ingombri e nei consumi (il cosiddetto down-grading e down-sizing) per favorire una riduzione dei costi complessivi: i nuovi modelli, infatti, lo consentono per le dimensioni, nei mix di carrozzerie e motorizzazioni, e per le nuove tecnologie che rendono più facile l'accertazione da



**Pietro Teofilatto,**  
direttore di Aniasa

parte del dipendente o del manager di veicoli un tempo considerati meno attraenti. Il trend aiuta la composizione di un parco sempre meno inquinante, «purché non resti un'operazione di marketing», avverte Salvatore Saladino di Dataforce, secondo cui «si parla tanto di green policy ma la realtà è che l'auto aziendale è vista ancora come un benefit e questo non aiuta a ridurne i costi». La composizione delle flotte rivela infatti che le utilitarie e le medie scendono (-0,2/0,3%) mentre medie superiori e Suv crescono (da 0,4 a +1,1%), ma allora dov'è la sensibilità green delle aziende clienti? «Le compagnie provano a offrire soluzioni ecocompatibili, ma, tranne buoni esempi, poi i driver della scelta sono ancora in mano agli utilizzatori», sottolinea il manager di Dataforce. Alle scelte operate in funzione di un beneficio si aggiungono gestioni poco efficienti, più per mancanza dei giusti strumenti che per assenza di volontà da parte dei responsabili delle flotte, e il maggior costo può lievitare fino a 900 euro/anno per ogni singola vettura. Lo dice una ricerca condotta da Ge Capital su un campione di 700 aziende distribuite in nove Paesi europei: incidono il carburante, l'assicurazione, gli pneumatici, l'adeguata definizione del modello da inserire in flotta e l'assegnazione della medesima. «Tutte aree sensibili, ma le vere green policy tengono conto di flotte di mini car ecologiche e grandi berline in sharing, da usare solo per esigenze dimostrabili», è l'opinione di Saladino. Non male l'idea di far usare per la tratta casa-ufficio delle Toyota iQ o Fiat 500, con le più grandi Audi, Bmw e Mercedes solo a disposizione per missioni specifiche e accuratamente contingentate. E forse ci arriveremo.

*Massimo Bruni*

## CITROËN C3, ALFA ROMEO GIULIETTA E BMW SERIE 5

### Sfilano tre nuovi modelli

Si amplia di tre modelli la scelta per i parchi aziendali: la nuova edizione della Citroën C3, l'inedita Alfa Romeo Giulietta e l'ultima Bmw Serie 5.

La Citroën si fa notare per la compattezza degli ingombri (meno di 4 metri) che la rende versatile, funzionale e poco impegnativa a fronte di un design della carrozzeria di grande impatto. Alla percezione di spazio e robustezza fanno da contraltare la grande facilità di manovra e l'economicità d'uso. Nel panorama delle auto aziendali la Casa francese, oltre alla nuova berline cinque porte, è appetibile per la gamma Picasso (C3-C4), ovvero modelli dalla grande disponibilità di volume per passeggeri e bagagli in meno di quattro metri e mezzo di lunghezza.

La neonata Alfa Romeo, presentata al Salone di Ginevra, riprende lo spirito della sua celebre progenitrice e si conferma un'automobile sportiva capace di esprimere grande agilità sui percorsi più impegnativi con doti di abitabilità e comfort sulle strade di tutti i giorni. La Giulietta porta al debutto un'architettura del gruppo Fiat (denominata Compact) per il segmento C per il quale si prefigge di essere «best in class» nella maneggevolezza, nel rapporto tra prestazioni e peso, e nel comfort di guida. La sua struttura rigida e leggera è realizzata utilizzando materiali come l'alluminio e gli acciai alto resistenziali e tecnologie produttive all'avanguardia. I motori della nuova generazione MultiAir turbo benzina e Gpl si segnalano per

l'eccellente rapporto prestazioni-consumi. La nuova berlina Bmw Serie 5, con il passo più lungo del segmento di appartenenza, ha una linea inconfondibile: con il cofano motore slanciato, gli sbalzi tenuti corti e la linea del tetto d'ispirazione coupé stacca nettamente dai modelli della concorrenza. È la sesta generazione della berlina da top manager che all'estetica accattivante aggiunge una dinamica di guida tipica della marca, un'efficienza esemplare e innovative caratteristiche di comfort e di sicurezza che riflettono la competenza nel settore del marchio di maggiore successo nel mondo quanto a efficienza energetica (per il quinto anno consecutivo Bmw Group ha vinto il Djsi, Dow Jones sustainability index).