

€ 1,50 *

In Italia

Martedì
21 Febbraio 2017

QUOTIDIANO POLITICO ECONOMICO FINANZIARIO ♦ FONDATA NEL 1865

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003
conv. L. 46/2004, art.1, c.1, DCB Milano
Anno 153
Numero 53



DOMANI IL RAPPORTO: VALUTAZIONE SEVERA SULL'ITALIA

Bruxelles critica sul debito ma più tempo per le misure

Beda Romano e Gianni Trovati > pagina 4

(nella foto, Schäuble e Padoa-Schioppa all'Eurogruppo)

TENSIONI POLITICHE E PALETTI SUL DEBITO

Il sentiero resta stretto

di Dino Pesole

Il giudizio di Bruxelles sul debito pubblico del nostro Paese si annuncia severo. Dal punto di vista del rispetto della disciplina di bilancio europea, il Rapporto che verrà presentato domani non potrà che confermare il mancato rispetto della «regola sul debito». **Continua > pagina 4**



DOMANI CON IL SOLE

LA PRIMA PUNTATA SULLE NUOVE REGOLE PER I BILANCI 2016: DA DEBITI E CREDITI AL CONTO ECONOMICO

a 0,50 € oltre il prezzo del quotidiano

POLITICA ED ECONOMIA

L'interesse del Paese e le riforme da completare

di Giorgio Santilli

Due interrogativi restano senza risposta per gran parte degli italiani che hanno assistito in questi giorni al teatrale confronto dentro il Pd e alla scissione che - dopo mesi di litigi, divisioni, rotture spesso incomprensibili - segna forse la fine di un partito nato - con la sua vocazione maggioritaria - per aggregare. Il primo interrogativo è: scissione per fare cosa? E il secondo: questa scissione - aldilà degli interessi personali di chi l'ha messa in moto e di quelli di chi non ha saputo o voluto evitarla - fa il bene del Paese?

L'interesse del Paese - lo ribadiamo subito - è proseguire con decisione e senza indugi in un percorso di riforme avviato da Matteo Renzi, pur fra errori e contraddizioni, ma anche con qualche buon risultato. Il tempo non va sprecato e quel percorso deve essere completato per provare a incassare - sulla crescita, sul debito pubblico, sulla ripresa dell'occupazione, sul riordino bancario, sulla riforma della Pa - quel "dividendo delle riforme" che ci consentirebbe di lasciare alla prossima legislatura un Paese più forte e risanato e di affrontare con maggiore serenità mesi difficilissimi sul fronte interno ed europeo. Ci consentirebbe forse di affrontare meglio uno scenario senza lo scudo Qe della Bce che oggi nasconde il reale valore dello spread italiano ma non durerà in eterno.

Queste due domande sono legittime perché il dibattito di questi giorni è stato tutt'altro che rassicurante. Gli attacchi gratuiti e superficiali alle politiche di privatizzazioni che sono venuti da entrambi gli schieramenti, senza neanche sentire il bisogno di motivare inversioni di rotta rispetto a percorsi condivisi da anni, gli altolà a base di slogan al ministro Padoa-Schioppa sulle misure correttive per evitare una procedura di infrazione che pagheremmo amaramente in termini di crescita della spesa per interessi sul debito pubblico, i riferimenti generici alle politiche sociali e "disinistra" da mettere in atto fanno pensare a una rincorsa delle parole d'ordine del convitato di pietra populista piuttosto che a un dibattito serio di un grande partito della sinistra capace di fare il punto sul percorso riformista fatto per poi proporre evoluzioni, continuazioni, correzioni, collegamenti, nuove frontiere.

Continua > pagina 5

L'inchiesta. Tre mesi di rialzi per oro, dollaro e titoli americani del credito, mentre dai titoli di Stato sono usciti 2 mila miliardi

Il rischio bolla non spaventa i mercati

Dopo l'elezione di Trump le Borse globali hanno guadagnato 6 mila miliardi di dollari

di Vito Lops

«Una vittoria di Donald Trump alle elezioni Usa? Sarebbe un disastro per i mercati che perderebbero tra il 10 e il 15%, contagiando poi le altre piazze mondiali». Questa la previsione della Brookings Institution, un think tank di Washington, dataata ottobre 2016. Non si tratta di una profezia isolata.

Continua > pagina 3

LA ROTAZIONE DEI PORTAFOGLI

Quella fuga dai bond che alimenta il rally Usa

di Morya Longo

Donald Trump e la sua «fenomenale» politica fiscale (parole sue) sono solo i pretesti. I giustificativi. In realtà Wall Street galoppa sui massimi storici in gran parte per un motivo

ben meno «fenomenale»: in un contesto globale in cui l'inflazione torna a crescere, i capitali devono uscire dal mercato obbligazionario. Dunque, dovendo pur andare da qualche parte,

si dirottano su Wall Street, sui Paesi emergenti e sull'oro. Ma non è solo Trump a guidare. È anche la mancanza di alternative. È la rotazione dei portafogli.

Continua > pagina 3

La corsa degli asset dalle elezioni Usa



ORO

Dollari per oncia



DOLLAR INDEX

Il biglietto verde rispetto a un paniere di valute



S&P 500 INDICE BANCHE USA

La performance degli istituti Usa



DA GREXIT A FREXIT. ALL'EUROGRUPPO PASSI AVANTI SULLA GRECIA MA I MERCATI TEMONO LE PEN

Spread Parigi-Berlino ai massimi dal 2012

Andrea Franceschi, Beda Romano, Vittorio Da Rold > pagina 2

LA PROPOSTA DI BILL GATES E IL FUTURO DELL'INNOVAZIONE

Il pericolo di frenare il progresso tecnologico

di Luca De Biase

Il dibattito sul futuro del lavoro diventa ogni giorno più urgente. Questioni, non banali, si moltiplicano. I robot sono destinati a sostituire i lavoratori o

ad aumentarne la produttività? In che arco temporale si manifesterà il fenomeno? Che cosa resterebbe dei consumi se i robot diminuissero drasticamente il numero dei lavoratori?

Continua > pagina 27

Quella strana idea di tassare anche i robot

di Luca Tremolada

L'uso di robot «può generare profitti con risparmio sul costo del lavoro». E quindi i robot potrebbero pagare imposte minori di quelle umane, ma dovrebbero

pagarle. A sostenerlo non sarebbe l'ennesimo guru che ha un rapporto doloroso con la modernità, ma l'uomo più ricco del mondo nonché il fondatore di una delle più «antiche» e più grandi aziende di software.

Continua > pagina 27

PENCE A BRUXELLES

Gli americani, i russi e la Ue: nemici come prima?

di Antonella Scott

Nemici come e prima? Se non fosse per quel posto vuoto all'Onu, che oggi ricorderà l'ambasciatore russo Vitalij Ciurkin morto ieri improvvisamente, si potrebbe pensare che con la Russia tutto stia tornando alla normalità. **Continua > pagina 7**

Mercati

FTSE Mib

18978,65

↓

Xetra Dax

11827,62

↑

Nikkei 225

19251,08

↑

FTSE 100

7299,86

↑

€/€

1,0616

↑

Brent dtd

54,79

↑

Oro Fixing

1237,30

↑

Strait Times

3096,69

↑

+0,15

var. ann.

0,60

var. ann.

0,09

var. ann.

-

var. ann.

-0,32

var. ann.

1,22

var. ann.

-0,37

var. ann.

-0,35

var. ann.

12,24

var. ann.

25,99

var. ann.

20,57

var. ann.

22,68

var. ann.

-4,33

var. ann.

73,88

var. ann.

0,50

var. ann.

16,55

var. ann.

Senza la bussola di Wall Street, ferma per il Presidente s'day, le Borse europee hanno chiuso una giornata nel segno della cautela, con Atene in evidenza (+1%) nel giorno della schiarita sul debito all'Eurogruppo. Chiusura negativa per Milano con l'indice Ite Mib in calo dello 0,15% a 18.978 punti. Le borse (2,44% Banco BPM) e Generali (1,41% Bce Fina (+1,41%). Euro poco mosso, spread Bt-P bünd a 187.

BORSA ITALIANA

20.02

Var.

Indici Generali

20.02

17.02

Var.

in. ann.

FTSE It. All Share (31.12.02=23356,22)

20816,24

20836,31

0,10

-0,57

FTSE MIB (31.12.97=24401,54)

18978,65

19006,46

-0,15

-1,33

FTSE It. Mid Cap (31.12.02=21044,67)

33916,53

33970,56

0,61

5,66

FTSE Star (28.12.01=10000)

29468,08

29390,98

0,55

8,40

Mediolanica (2.1.06=100)

53,19

53,01

0,34

-2,39

Comiti Globale (1972=100)

11224

11198,67

0,21

-0,17

FTSE ITALIA ALL SHARE

-0,10

Base 31/12/02=23.356,22

21000

apertura

chiusura

20900

20800

20700

9877039117864181

PRINCIPALI TITOLI - Componenti dell'indice FTSE MIB

TITOLO

Pr.Rif.€

Var. %

TITOLO

Pr.Rif.€

Var. %

A2A

1.270

-0,39

Alitalia

21.950

-0,81

Aziimut H

17.200

0,17

Banca Mediolanum

7.060

-0,49

Banco BPM

2.482

-2,44

Banco BPM

4.452

-1,07

Brembo

63.050

0,80

Buzzi Unicem

23.680

0,10

Campari

8.490

0,16

CNH Industrial

8.805

-0,06

Enel

4.002

-0,94

Eni

14.250

0,92

Enx

45.520

0,84

FCA-Fiat Chrysler

10.790

1,41

Ferrari

61.250

-0,33

FincoBank

5.450

0,55

Generali

14.650

-1,41

Intesa Sanpaolo

2.166

-0,18

Italgas

3.792

-0,47

Leonardo Finmecc.

11.880

0,42

Luxottica

49.090

0,43

Mediaset

3.940

-0,20

Mediolan

7.970

-0,93

Moncler

18.010

1,24

Monte Paschi SI

15.080

-

Poste Italiane

5.960

-1,57

Pyramin

23.980

-0,29

Recordati

28.990

0,42

S. Ferragamo

26.200

0,11

Saipem

0.464

0,24

Snam

3.810

0,16

STMicroelectr.

13.580

2,11

Telecom Italia

0.777

-0,89

Tenaris

15.700

-1,01

Terna

4.412

0,96

UBI Banca

3.038

-0,72

Unicredit

12.750

-1,16

Unipol

3.542

0,06

UnipolSai

2.000

-0,50

Yox Net-A-Porter

23.050

-0,60

Ferrari

61.250

-0,33

FincoBank

5.450

0,55

Generali

14.650

-1,41

Intesa Sanpaolo

2.166

-0,18

Italgas

3.792

-0,47

Leonardo Finmecc.

11.880

0,42

Luxottica

49.090

0,43

Mediaset

3.940

-0,20

Mediolan

7.970

-0,93

Moncler

18.010

1,24

Monte Paschi SI

15.080

-

Poste Italiane

5.960

-1,57

Pyramin

23.980

-0,29

Recordati

28.990

0,42

S. Ferragamo

26.200

0,11

Saipem

0.464

0,24

Snam

3.810

0,16

STMicroelectr.

13.580

2,11

Telecom Italia

0.777

-0,89

Tenaris

15.700

-1,01

Terna

4.412

0,96

UBI Banca

3.038

-0,72

Unicredit

12.750

-1,16

Unipol

3.542

0,06

UnipolSai

2.000

-0,50

Yox Net-A-Porter

23.050

-0,60

QUANTITATIVI TRATTATI €

20.02

17.02

Azioni: numero

413.292.842

702.413.932

Azioni: valore

1.516.465.071

2.761.575.852

Titoli di Stato

640.422.875

444.784.867

Obbligazioni

19.224.393

16.446.526

FUTURES

FTSE MIB mar 2017

19941

-16

Eurex Bund 10a(mar 17)

164,58

0,15

I CAMBI DELL'EURO (rilev. BCE)

20.02

Diff.

Dollaro Usa

1,0616

-0,0034

Yen giapponese

120,1100

0,0300

Sterlina inglese

0,8515

-0,0057

Franco svizzero

1,0650

0,0013

Renminbi cinese

7,3011

-0,0123

Dollaro canadese

1,2918

-0,0011

Corona svedese

9,4785

0,0307

Dollaro austral.

1,3835

-0,0057

MATERIE PRIME

Prezzi a Londra (\$/lb)

20.02

Var. %

Alluminio

1878,0

0,50

Caffè rob

2156,0

0,60

Indice CAMBI (22 valute)

Indice Sole-24Ore

104,77

-0,21

Borsa Chiuse

Prezzi di vendita all'estero: Austria €2, Germania €2, Monaco €2, Svizzera Sfr 3,20, Francia €2, Inghilterra GBP 1,80, Belgio €2
* con "Guida all'iva" €9,90 in più; con "L'Impresa" €6,90 in più; con "Norme e Tributi" €12,90 in più; con "Aspenia" €9,90 in più; con "Voluntary Disclosure" €2,90 in più; con "Novità Fiscali 2017" €9,90 in più; con "Assunzioni Agevolate" €9,90 in più; con "Coff e Badanti (+ CD Rom)" €12,50 in più; con "Il Codice della Strada" €10,00 in più; con "Il Falco in Bilancio" €9,90 in più; con "SSEE 2017" €9,90 in più; con "Guida Pensioni 2017" €9,90 in più; con "How To Spend It" €2,00 in più; con "IL Maschile" €2,00 in più



Mercati globali

LE TENSIONI POLITICHE

La percezione degli investitori
In questa fase la Francia viene di fatto accostata ai Paesi dell'Europa mediterranea

Si attenua il rischio Grexit
Le scadenze di rimborso più importanti per Atene non arriveranno prima di luglio

Lo spread Parigi-Berlino ai massimi dal 2012

I sondaggi elettorali spingono le vendite sui titoli «periferici» - Il biennale tedesco al minimo storico: -0,85%

Andrea Franceschi

L'Eurogruppo sela cava con un rinvio di una settimana sul «dossier Grecia». L'unica strategia possibile per far fronte a una crisi che si trascina da anni senza che si intraveda alcuna luce in fondo al tunnel. Lo stallo sul «da farsi» è una condizione a cui gli investitori dovrebbero essersi abituati ma la realtà è che ogni volta che si discute sul tema le posizioni delle parti in causa si fanno più inconciliabili. Sia tra Atene e i creditori che all'interno di quest'ultimo fronte, spaccato tra un Fmi intenzionato a condizionare la sua partecipazione a una ristrutturazione seria del debito greco (arrivato all'insostenibile soglia del 180% del Pil) e l'indisponibilità dei partner europei a fare passi in questa direzione. Soprattutto in un anno fitto di scadenze elettorali come il 2017.

In attesa di capire che succederà di Atene il mercato si preoccupa più di quello che succederà in Olanda e in Francia dove si voterà nei prossimi mesi con l'incognita di due leader dichiaratamente euroscettici come Geert Wilders e Marine Le Pen in testa ai sondaggi. Ed è stato proprio un sondaggio a creare scompiglio sul mercato dei titoli di Stato ieri. Lo ha pubblicato OpinionWay che, nella sua ultima rilevazione sulle intenzioni di voto in Francia, ha dato la percentuale di consensi per il Front National al 27%

IL SONDAGGIO

L'ultima rilevazione ha dato in risalita Marine Le Pen: dimezzato il distacco in un eventuale ballottaggio con Macron

Il biennale tedesco



al primo turno. Un dato in crescita di un punto percentuale che si confronta con preferenze inviarie (20%) per i suoi sfidanti più papabili: il candidato di centro-destra Francois Fillon e il centrista Emmanuel Macron. In caso di ballottaggio quest'ultimo viene dato in chiaro vantaggio rispetto a Marine Le Pen che battebbe 58 a 42. Ma la distanza tra i due contendenti si è dimezzata in meno di due settimane. Con il déjà-vu di Brexit e Trump (i due casipiù eclatanti di pronostici ribaltati) il mercato ha reagito a questi dati una chiara avversione al rischio che si è tradotta in una netta risalita degli spread. Il differenziale di rendimento tra l'Oat francese a 10 anni e il Bund, poco dopo la diffusione del sondaggio, è balzato oltre gli 85 punti base riportandosi sui massimi dall'estate 2012. Anche sulle altre scadenze c'è stato un allargamento degli spread. In particolare su quella a due anni il premio di rischio sui titoli francesi ha superato i 38 punti base. Un movimento dettato dal combinato disposto delle vendite sui titoli francesi e degli acquisti sui titoli tedeschi. Il tasso degli Shatz biennali, in particolare, ieri ha aggiornato il suo minimo storico di -0,85 per cento.

La Francia, seconda economia dell'Eurozona, di fatto in questa fase viene accostata ai Paesi della periferia: Grecia, Portogallo, Spagna e Italia. Non a caso l'impennata dello spread francese si è accompagnata ad un analogo movimento dei differenziali di altri Paesi (lo spread Bund-BTP ha toccato un massimo a 193 ieri). La ragione è da ricercare nel programma politico di Marine Le Pen. La numero uno del Front National non ha mai fatto miste-

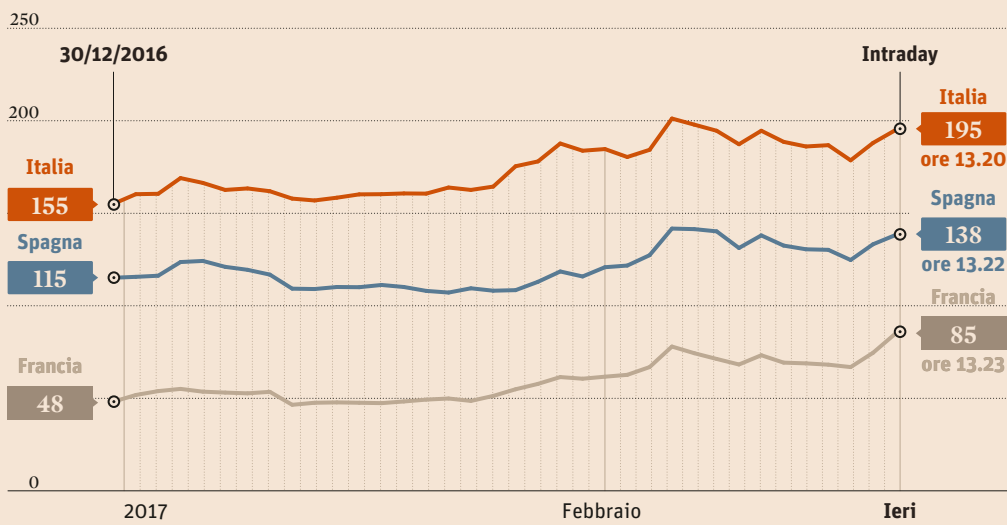
ro della sua intenzione di riportare la Francia alla piena sovranità monetaria. Un'uscita dalla moneta unica da parte di uno dei Paesi fondatori che avrebbe l'effetto di minarne irrimediabilmente la tenuta. La tensione sugli spread di queste settimane altro non rappresenta altro se non la riproposizione, in versione ridotta e corretta, di quanto visto dai mercati tra il 2011 e il 2012. Nonostante il salvagente della Bce, che con la retorica di Draghi e le sue misure espansive (Qe) ne ha messo al sicuro la tenuta, il mercato in questa fase è tornato a temere la fine dell'euro. Una fine che potrebbe essere innescata non dalla rottura di uno anello debole della catena come la Grecia ma di uno forte come la Francia o l'Italia. Anche il nostro Paese, e non è una novità, è osservato speciale dai mercati. Sia per via della crisi del sistema bancario sia per le incertezze politiche e il rischio di elezioni anticipate. Un rischio che la scissione che si è consumata in questi giorni all'interno del Pd ha inevitabilmente amplificato. Secondo Deutsche Bank «il rischio che una scissione nel Pd di Renzi possa dare una spinta ai movimenti euroscettici (Lega e 5 stelle) rende in questa fase l'Italia un fattore di instabilità dell'area euro molto maggiore della Francia» visto che, sulla carta, le probabilità di una vittoria di Le Pen restano basse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Titoli di Stato e Borse

LO SPREAD

Differenziale dei rendimenti dei titoli di Stato decennali rispetto al Bund. In punti base



LE BORSE

Variazioni % di ieri e da inizio anno



La crisi ellenica. I rappresentanti di Ue e Bce ad Atene nei prossimi giorni, i governi europei vogliono evitare sovrapposizioni con le scadenze elettorali, più vicina un'intesa per sbloccare gli aiuti

Grecia, l'austerità esce dai negoziati

Passi avanti per coinvolgere l'Fmi

Beda Romano

BRUXELLES. Dal nostro corrispondente

Nel tentativo di smorzare per quanto possibile nuove tensioni con la Grecia a ridosso di delicate elezioni politiche in alcuni paesi europei, i ministri delle Finanze della zona euro hanno deciso ieri di permettere ai rappresentanti dei creditori del paese mediterraneo di recarsi ad Atene nei prossimi giorni per trovare un accordo su nuove misure economiche riforme strutturali, più che tagli al bilancio - da cui dipende una nuova tranche di prestiti.

«I rappresentanti dei creditori torneranno a breve ad Atene - ha detto in una conferenza stampa qui a Bruxelles il presidente dell'Eurogruppo Jeroen Dijsselbloem -. Insieme ai governanti greci lavoreranno su un ulteriore pacchetto di misure, adottando un cambiamento di politica economica,

con una minore enfasi sull'austerità di bilancio e una maggiore attenzione su profonde riforme economiche». Il cambio di enfasi è interessante, almeno in termini di comunicazione più che di sostanza.

Interpellato dalla stampa, il

L'ENFASI SULLE RIFORME

Le nuove misure richieste al governo Tsipras non prevedono tagli, riguardano invece base imponibile, pensioni e mercato del lavoro

presidente Dijsselbloem ha parlato di misure «realistiche». Ha poi aggiunto: «Sono un ministro delle Finanze. Credo che un bilancio debba essere gestito in modo rigoroso. Ciò detto, c'è un chiaro cambiamento di enfasi da parte nostra

tenuto conto di quanto la Grecia ha fatto finora (...) Crediamo che profonde riforme possano aiutare lo stesso bilancio». Dal canto suo, il commissario agli affari monetari Pierre Moscovici ha parlato di un accordo che deve essere «esigente ed equilibrato».

All'inizio del mese, i creditori della Grecia si sono messi d'accordo per chiedere nuove misure di politica economica in modo da rassicurare il Fondo monetario internazionale sulla sostenibilità del debito greco, pari a circa il 180% del prodotto interno lordo (si veda Il Sole24Ore dell'11 febbraio). Le misure - che riguardano la base imponibile, il sistema pensionistico, il mercato del lavoro - devono servire a convincere l'Fmi a tornare a prestare denaro al paese mediterraneo.

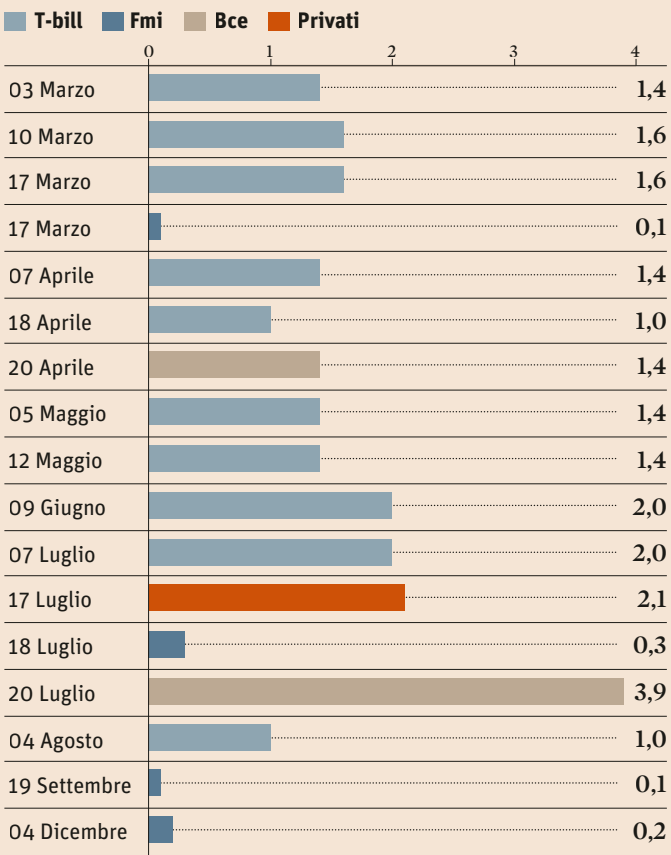
Per ora, il governo Tsipras si è rifiutato di adottare d'emblée

le impopolari misure di politica economica richieste dai suoi creditori internazionali, complicando la posizione dei suoi creditori. In cuor loro, alcuni governi in procinto di affrontare difficili scadenze elettorali vogliono evitare che l'annosa questione greca inquina la loro campagna elettorale, diventando uno strumento politico nelle mani dei partiti più radicali. Si voterà in Olanda il 15 marzo, e in Francia il 23 aprile e il 7 maggio.

Il presidente dell'Eurogruppo, l'olandese Dijsselbloem, ha spiegato che la decisione di ieri è «completamente indipendente dal ciclo elettorale». Ha poi aggiunto: «Vi sono sempre elezioni da qualche parte in Europa». Interpellato dalla stampa, l'uomo politico ha poi sottolineato come non vi siano scadenze per trovare una intesa con la Grecia, notando che «non vi sono neces-

Le scadenze di Atene

Rimborsi dovuti ai diversi creditori nel 2017, in miliardi di euro



© RIPRODUZIONE RISERVATA

sità acute di denaro» fino a luglio, quando scadranno obbligazioni pubbliche.

Consapevole del fatto che molti partner europei desiderano la partecipazione dell'Fmi nel programma di aiuti alla Grecia e vogliono evitare che la questione greca si imponga nelle loro campagne elettorali, Atene si è potuta strappare concessioni dai suoi creditori. E anche in questo quadro che bisogna probabilmente capire la scelta dei creditori di modificare almeno formalmente l'enfasi, mettendo l'accento più su riforme economiche che su misure di risanamento.

In questo contesto, in una dichiarazione alla stampa da Washington, un portavoce dell'Fmi ha detto cautamente: «Accogliamo con favore i progressi delle autorità greche nel rispettare le richieste delle istituzioni» che rappresentano i creditori. «Progressi saranno necessari per ridurre le distanze su importanti questioni, ed è troppo presto per speculare sulle possibilità di raggiungere una intesa nel corso della missione» che partirà per Atene nei prossimi giorni.

Atene e l'Eurozona. Il circolo vizioso tra nuovi aiuti e misure di austerità non ha fatto che aggravare il problema del debito impoverendo ulteriormente un intero Paese

Debito monstre, reddito procapite dimezzato

di Vittorio Da Rold

Una cifra spaventosa rende l'idea dello stravolgimento sociale ed economico avvenuto in Grecia, dopo otto anni di «aiuti» pari a 435 miliardi di euro, in cambio di manovre di austerità, e paragonabile solo agli effetti di un conflitto bellico: il Pil pro capite dei greci in dollari a prezzi correnti, secondo le più recenti statistiche del Fmi, un componente della troika, è passato da 32.198 dollari del 2008 ai 18.078 dollari del 2016, un impoverimento del 56 per cento. Un dato che non ha uguali in nessuno dei Paesi in cui il Fondo è intervenuto dai tempi di Bretton Woods.

Come se non bastasse Atene è obbligata a ingerire nuove dosi di austerità, come un novello Sisifo costretto a sostenere un peso del debito che viaggia al 180% del Pil. Il Fmi finora è ri-

masto fuori dalla partita perché non riteneva sostenibile un programma che potrebbe portare la Grecia a un debito del 275% del Pil entro il 2060. Uno sforzo utile solo a pagare gli interessi sul debito dei creditori,

IMPATTO DEVASTANTE

Nel 2008 il Pil pro capite era di 32.198 dollari, nel 2016 è sceso a 18.078 dollari. Il 15% dei greci vive sotto la soglia di povertà

ma che condanna generazioni di giovani greci alla povertà in un Paese che ha perso il 25% della sua produzione e con una disoccupazione del 27% e quella giovanile all'astronomica cifra del 60 per cento. Eppure l'intesa tra creditori e Atene - che libererebbe un'altra tranche di

fondi e consentirebbe alla Grecia di rimborsare un debito di 6,3 miliardi di bond in scadenza a luglio, la maggior parte dei quali, secondo Goldman Sachs, in mano alla Bce che ai tempi di Jean-Claude Trichet li acquistò dalle banche francesi e tedesche secondo il Securities Markets Programme (SMP) tra il 2010 e 2013 - passa ancora da nuove dosi di tagli alla spesa sociale e aumenti delle imposte.

Lo stesso tipo di bond ellenici che - rimasti in mano ai piccoli risparmiatori privati che non riuscirono a disfarsene in tempo dopo il disastroso accordo di Deauville tra la cancelliera tedesca Merkel e il presidente francese Sarkozy - subirono, a differenza delle grandi banche tedesche e francesi, nel 2012, il taglio del 53% del valore come parte del «private sector involvement» (Psi), per un importo di 200 miliardi di euro.

Atene ha fatto i compiti a casa, raggiungendo un pareggio nelle partite correnti con l'estero e un avanzo fiscale primario dell'1%, vale a dire quando in cassa più di quanto spende con esclusione del pagamento degli interessi sul debito. Un risultato eccezionale: eppure ancora non basta. Gli europei del Nord vogliono il 3,5% di avanzo primario (cifra ritenuta dal Fmi irrealizzabile).

Per dare questa tranche di aiuti che transitano solo un attimo ad Atene e tornano subito nelle casse dei creditori, gli europei e il Fmi si sono accordati per chiedere nuova austerità per 3,6 miliardi di euro, pari al 2% del Pil. Le clausole di salvaguardia, che scatterebbero solo se non venisse raggiunto l'obiettivo dell'avanzo primario al 3,5% del Pil, consistono nei soliti tagli alle pensioni e misure per ampliare la base imponi-

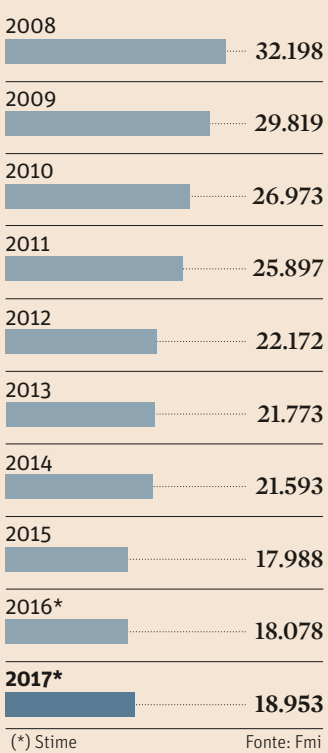
bile alzando i limiti di esenzione appena abbassati.

Ma ulteriori tagli alla spesa sociale, in particolare per le pensioni che sono già passate attraverso 11 decurtazioni dall'inizio della crisi nel 2010 con il 50% della popolazione che vive solo di rendite previdenziali, sono difficili da far passare dopo otto anni di austerità. Effie Achtsioglou, il ministro del Lavoro greco, ha scritto sul Financial Times che «il reddito pro capite per gli over 65 anni è di circa 5 mila euro rispetto a 20 mila euro dell'eurozona». «Come può essere che il principale problema della Grecia siano le pensioni troppo generose, quando il 43% dei pensionati riceve meno di 660 euro al mese?» si è chiesto il ministro di Syriza.

Il 15% della popolazione greca, 1,6 milioni, vive sotto la soglia di povertà con un red-

Pil pro capite in calo

Dati in dollari



(*) Stime

Fonte: Fmi

dito inferiore a 180 euro al mese, 6 euro al giorno. Cifre da terzo mondo.

Il Fmi ha elencato gli errori sulla Grecia in un recente report: ci sono state previsioni troppo ottimistiche della ripresa rispetto ai tagli fiscali che hanno condotto al tracollo del Pil e all'esplosione del debito a causa della mancata ristrutturazione. C'è stata una sottovalutazione degli effetti recessivi dei moltiplicatori fiscali. Inoltre, come ha ricordato l'economista Charles Wyplosz, è mancata la possibilità di svalutare la moneta come è invece sempre avvenuto in salvataggi simili. Tutto si è concentrato sulla svalutazione interna, cioè dei salari, che però ha frenato a sua volta i consumi. Inoltre la Bce non ha potuto essere il prestatore di ultima istanza fino in fondo.

Atene è il canarino nella miniera, se muore non salta la Grecia, ma l'euro. Come ha ricordato Tsipras: «Il 2017 non è un anno difficile, è l'anno in cui l'Europa potrebbe disintegrarsi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI

Attilio Geroni

Quello spread politico tra Le Pen e Merkel-Schulz

► Continua da pagina 1

Negli ultimi giorni si torna ad assistere al «flight to quality» sui titoli di Stato, che per l'Eurozona significa invariabilmente Germania, con i rendimenti sui bond a due anni in profondo rosso a -0,85%. Non è la Grecia a preoccupare seriamente, almeno non ancora, ma l'ipotesi - sempre lontana, ma non più remota o impossibile come appariva soltanto pochi mesi fa - che la candidatura del Front National possa conquistare l'Eliseo a mettere sotto tensione gli spread. La Grecia, al massimo, può essere un fattore aggravante e non scatenante in questa fase. I ministri dell'Eurogruppo si sono messi d'accordo ieri compiendo un passo avanti verso l'accordo finale per la seconda revisione del piano di bailout e il contestuale esborso della tranche di nuovi aiuti. I creditori (Commissione Ue, Bce e forse finalmente anche l'Fmi) torneranno ad Atene per mettere a punto un piano condiviso di riforme. La mina non è completamente disinnescata, ma il fatto di mantenere aperto e vivo il negoziato dovrebbe evitare qualsiasi «esplosione» indesiderata e indesiderabile durante le campagne elettorali in Olanda (voto il 15 marzo) e in Francia.

Lo spread tra Parigi e Berlino è in questo momento soprattutto uno «spread politico». Nel primo caso esiste la possibile materializzazione di uno scenario catastrofico con la vittoria di Marine Le Pen e una serie di eventi a catena che porterebbero la Francia fuori dall'Unione e dall'Eurozona. Nel secondo caso, è la narrativa elettorale in Germania ad essere radicalmente cambiata. Si è passati dall'ansia per l'ascesa della destra xenofoba e anti-euro di Alternative für Deutschland all'entusiasmo per la candidatura del socialdemocratico Martin Schulz alla cancelleria che ha portato l'Spd a livelli di popolarità mai visti negli ultimi anni, tali da ipotizzare una sconfitta della Cdu/Csu e quindi di Angela Merkel. Male che vada (o bene, a seconda dei punti di vista) si assisterebbe a una vittoria del partito guidato dall'ex presidente dell'Europarlamento e a un'ennesima riedizione della Grosse Koalition rossonera, stavolta sbilanciata a favore della Spd e quindi di una politica economica orientata alla crescita e al lavoro e agli investimenti, come in Europa molti reclamano da tempo. Un altro sondaggio, condotto da Emnid, dà il Partito socialdemocratico tedesco al primo posto, con il 33% delle preferenze rispetto al 32% dei cristiano-democratici. Finora poco si conosce del programma di Schulz se non una vaga promessa di rivedere alcuni aspetti della madre di tutte le riforme strutturali europee, l'Agenda 2010 di Gerhard Schröder, soprattutto i tagli alle indennità e ai sussidi di disoccupazione.

La prospettiva in Germania non è in alcun caso allarmante ed è paradossale osservare, a proposito di sinistra europea, come la resurrezione della socialdemocrazia tedesca avvenga in contemporanea al tentativo di suicidio del Pd in Italia. Come direbbero gli anglosassoni, «A Tale of two Countries», storia di due Paesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercati globali

LA SITUAZIONE E LE PROSPETTIVE

A un soffio dal record storico

In tre mesi il controvalore passa da 64 a 70mila miliardi, 900 miliardi solo nell'ultima settimana

Le «contraddizioni»

Inedita la correlazione fra azioni e oro: dati minimi di dicembre lingotto su del 10%

Il rischio bolla non spaventa i mercati

Dalle elezioni Usa le Borse globali hanno guadagnato 6mila miliardi di dollari di capitalizzazione

Vito Lops

► Continua da pagina 1

Prima delle presidenziali Usa dello scorso novembre la maggior parte degli analisti temeva forti ribassi sui mercati azionari nel caso avesse trionfato, come poi è stato, il tycoon.

Il cigno nero, invece, con Trump ha preso un'altra strada e ha puntato il mercato obbligazionario il cui valore globale si è sgonfiato di 2mila miliardi di dollari (da 47mila miliardi a 45mila). Il tutto mentre le Borse anziché sprofondare hanno continuato a gonfiarsi. Prima della vittoria di Trump la capitalizzazione globale delle Borse era di 64mila miliardi. Oggi siamo oltre la soglia dei 70mila miliardi: ciò vuol dire che in appena tre mesi gli investitori hanno posizionato sul mercato azionario 6mila miliardi. Per intenderci, sulle Borse è finito il controvalore del Pil di Germania e Italia messi insieme. Solo la scorsa settimana il valore mondiale dell'equity è aumentato di 900 miliardi, più del Pil di Olanda o Turchia.

A questo punto il record (75mila miliardi) toccato a metà 2015 è vicino. Rispetto ai minimi del 2009 (27mila miliardi) la capitalizzazione globale è cresciuta del 160%: in soldoni, 43mila miliardi in più. Dal 2015

(complice l'incertezza legata all'impatto sull'economia globale di una politica restrittiva degli Usa) sulle Borse c'è stata una correzione che ha portato il valore a 58mila miliardi (12 mesi fa). Da allora (appurato che la stretta monetaria avviata dagli Usa potrebbe essere gestita senza shock, in particolare dall'economia cinese) i soldi sono tornati sull'equity. Con una violenta escalation (al contrario

LA GRANDE ROTAZIONE

Il mercato dei bond a livello globale si è sgonfiato di 2mila miliardi dalla vittoria di Donald Trump a oggi

delle previsioni) proprio dopo la vittoria di Trump.

Wall Street (che raccoglie oggi quasi il 40% della torta globale degli investimenti in Borsa) è sui massimi di tutti i tempi. E anche le Borse europee - a dispetto del rischio politico che corre nel 2017 l'area euro con elezioni in Olanda, Francia e Germania - da inizio anno sono in attivo (+3%).

Non mancano però le contraddizioni di fondo con gli esperti che iniziano a chiedersi se a questo punto, sia concreto

il rischio che si stia creando una bolla finanziaria. Tra le contraddizioni c'è l'inedita correlazione positiva tra azioni e oro. Dai minimi di metà dicembre il valore del metallo giallo è cresciuto di quasi il 10%, a 1.238 dollari l'oncia. Di solito, essendo l'oro uno strumento difensivo (uno dei beni rifugio per eccellenza) tende a salire quando le Borse scendono. Invece in questo momento oro e azioni sembrano fatti della stessa pasta. Altro punto che non torna è l'andamento del Vix, l'indice sulla volatilità di Wall Street. Da tre mesi non supera i 14 punti, mai così costantemente basso. E soprattutto mai così basso in presenza di acquisti consistenti di oro.

In realtà, per quanto a prima vista questi movimenti possano sembrare irrazionali, una logica di fondo c'è. L'oro sta salendo per due motivi: Trump ha promesso forti stimoli fiscali (un aumento del deficit al 6% del Pil per tre anni) che dovrebbero spingere all'insù l'inflazione negli Usa e, a cascata, in Europa. E l'oro, sia, è una delle classi di investimento più preziose in caso di "reflazione". Inoltre, i mercati hanno ben chiari i rischi politici europei con Olanda, Francia e Olanda (e forse Italia) alla prova elettorale dei crescenti movi-

menti anti-establishment.

Ecco spiegato il movimento anomalo dell'oro rispetto alle Borse. Ma perché le azioni continuano a salire? Anche qui c'è lo zampino di Trump che con una serie di promesse (stimoli fiscali alle imprese che reimpatriano capitali, maggiore deregulation per le banche, inflazione sostenuta) sta appagando la brama degli investitori che continuano a comprare i titoli a Wall Street nonostante questi oggi valgano 18 volte gli utili attesi, utili che già scontano il migliore dei mondi possibili (ovvero che tutte le promesse di Trump ottengano senza intoppi i risultati raggiunti). Questo fattore di rischio al momento non interessa gli operatori anche perché i bond, la storica alternativa alle azioni, sono considerati ancora più rischiosi. Punto primo perché vengono da 35 anni consecutivi di rialzi. Punto secondo perché con l'aumento dell'inflazione atteso (anche qui per via delle politiche di Trump) la realtà è che oggi i bond scottano più delle azioni. Gli investitori stanno passando di mano il cerino acceso dalle obbligazioni alle azioni. Sperando che Trump non li deluda e che quel cerino non si spenga all'improvviso.

► @vitolops

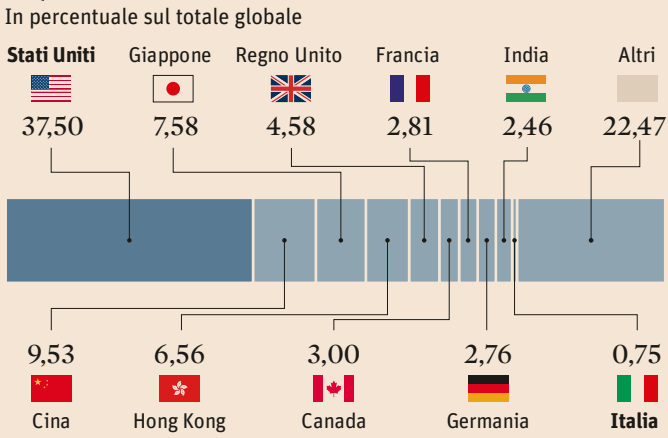
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La fotografia

LA CAPITALIZZAZIONE MONDIALE DELLE BORSE
Dati in miliardi di dollari



LE QUOTE DI CAPITALIZZAZIONE DELLE BORSE DEI SINGOLI PAESI
In percentuale sul totale globale



Credito Usa. Il settore guadagna il 28% da novembre

La deregulation spinge le banche

NEW YORK

Sognano la fine della legge anti-crisi Dodd Frank, un continuo rialzo dei tassi di interessi che sempre più impingua facilmente i loro forzieri e soprattutto inedita influenza di loro discepoli al governo combinato con gravi fiscali sulle aziende e alleggerimenti dei controlli che invitino a una nuova festa di acquisizioni e scommesse sui mercati. I titoli bancari sono a buona ragione protagonisti delle recenti impennate post-elettorali e post-insediamento di Donald Trump alla Casa Bianca, almeno al cospetto delle sue promesse. Dall'8 novembre il KBW bank index, indicatore di settore, ha guadagnato ben il 28%, quasi il 7% ancora nell'ultimo mese. Nessuno ha brillato quanto Goldman Sachs, che ha rispolpato le glorie del suo vecchio soprannome di Government Sachs: a Trump ha prestato il Segretario al Tesoro Steve Mnuchin, il "consigliere" Stephen Bannon e il soprattutto il suo ex numero due Gary Cohn. E ha fatto segnare nuovi record storici nell'ultima settimana, superando per la prima volta la market

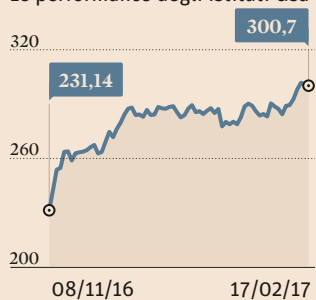
cap dei cento miliardi di dollari a coronamento di un incremento di quasi 30 miliardi in poco più di tre mesi. Il comparto finanziario, nonostante ipotesi di pause e paure di eccessi ancora più costosi se l'era delle riforme di Trump deluderà, potrebbe ancora avere margini di rafforzamento, qualche analista sostiene anzi che il rally sia tuttora solo a metà strada: Bank of America, ad esempio, rimane oggi del 55% sotto i livelli pre-crisi.

M.Val.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Indice banche Usa

Le performance degli istituti Usa



Beni rifugio. Il valore si è apprezzato del 9,75 per cento

Con Trump per l'oro un andamento a «V»

Dalla vittoria di Trump alla Casa Bianca l'oro ha avuto uno spettacolare andamento a «V». La prima reazione degli investitori è stata quella di seguire la canonica correlazione inversa con le azioni e con il dollaro. L'oro (bene rifugio per eccellenza) è stato quindi venduto mentre le azioni (tra le classi di investimento considerate più rischiose) venivano acquistate. E l'oro è stato venduto anche perché subito dopo la vittoria di Trump il dollaro si è rafforzato (in scia alla promessa di uno scudo fiscale per le imprese che reimpatriano capitali negli Usa).

In seguito però la correlazione con le azioni si è ribaltata: da inversa è diventata diretta. Mentre continuano a comprare azioni (Wall Street sta aggiornando di giorno in giorno i massimi storici) gli investitori sono tornati ad acquistare il metallo giallo il cui valore si è apprezzato del 9,75% dai minimi di metà dicembre. L'oro ha chiuso in rialzo sette delle ultime otto settimane. Come mai? Gli operatori si sono riposizionati sull'oro sia per l'«effetto-Trump» ma anche per lo scenario incerto in Europa. Se le politiche

fiscali espansive promesse da Trump si tramuteranno (come atteso) in un aumento dell'inflazione globale, l'oro potrebbe tornare a svolgere la sua funzione protettiva in caso di "reflazione". Allo stesso tempo dalle elezioni politiche europee (Olanda, Francia e Germania) dovessero emergere sorprese anti-establishment anche qui l'oro si configurerebbe come riparo dalle tensioni finanziarie che uno scenario del genere potrebbe innescare.

V.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Oro

Dollari per oncia



Valute. Gli analisti «vedono» la parità con l'euro

Sul superdollaro l'impatto della Fed

Marco Valsania

NEW YORK

La scommessa su un rafforzamento del dollaro è nelle carte: la valuta statunitense ha guadagnato terreno dalle elezioni a oggi, passando da oltre 1,10 nei confronti dell'euro a 1,06. Più che Trump, che oggi confonde i partner con un atteggiamento tiepido sulla tradizionale politica del dollaro forte americana, qui la Fed per la Federal Reserve a sostenere la divisa è la prospettiva di continue seppur modeste strette sul costo del denaro sull'onda della fiducia nell'espansione. La Fed ha messo in gioco un nuovo possibile rialzo fin da marzo, il suo prossimo vertice. E nell'ultima settimana il dollaro è tornato ai massimi dal 20 gennaio. La valuta è al momento ostaggio di molteplici forze contrastanti, soprattutto politiche e geopolitiche, che non è chiaro come interagiranno: se Trump saprà davvero far scattare strategie fiscali e di spesa favorevoli alla crescita, queste sosterranno il dollaro ancor più quando paragonate ai travagli d'oltreoceano. Le tensioni di politica commerciale,

con le accuse di Washington ad altre capitali di sottovalutare le divise, potrebbero tuttavia tenere a bada avanzate. Trump sta persino ricalcolando il deficit nell'interscambio per sottrarre il valore delle ri-esportazioni e gonfiare il disavanzo americano. Tutto ciò potrebbe rendere incerto il dollaro nel breve, anche se per gli analisti la sua forza "strutturale" dovrebbe riemergere nella seconda metà dell'anno spingendolo verso la parità con l'euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dollar Index

Il \$ rispetto a un paniere di valute



BNP PARIBAS IMMOBILIER

Commercializza palazzi in blocco o singoli appartamenti del suo patrimonio istituzionale

Parigi immobili storici Haussmanniens

BNP PARIBAS IMMOBILIER

SALONE IMMOBILIARE PRIVATO
HOTEL NHOW MILANO
VIA TORTONA 35 - 20144 MILANO
SABATO 11 e DOMENICA 12 MARZO
in collaborazione con

Vista reale dal terrazzo, appartamento 15° piano

Investimento da €30.000 + mutuo fino all'80 % dell'acquisto con BNP Paribas, seguito dal nostro servizio bancario e prezzi a partire da €130.000. Reddito fino al 5 % garantito da fideiussione bancaria e contratti di gestione 3, 6 o 9 anni rinnovabili. Zero tasse in Francia ed in Italia grazie alla fiscalità privilegiata con rappresentazione fiscale seguita dal nostro servizio contabile.

La vendita di singole unità immobiliari nei nostri palazzi offre l'opportunità a privati di acquistare dei beni liberi o occupati in posizioni di assoluto prestigio con tre possibili caratteristiche:

- Appartamenti occupati che offrono delle reali opportunità agli investitori; si ottiene lo sconto dedicato agli inquilini fino al 30 % e si realizza un reddito garantito.
- Appartamenti liberi in pronta consegna, con garanzia decennale.
- Appartamenti che permettono di unire al reddito anche il suo utilizzo nei mesi di luglio ed agosto, quando il nostro inquilino è uno studente universitario.

02 39 29 70 73

La ripresa difficile

VERSO LA MANOVRA

Conti, più tempo per misure e giudizio Ue

Domani il rapporto sul debito: valutazione severa ma senza bocciature definitive, il verdetto a marzo-aprile

Beda Romano
BRUXELLES. Dal nostro corrispondente
Gianni Trovati
ROMA

■ Proseguono le trattative tra Roma e Bruxelles su un pacchetto di misure che la Commissione europea vuole dall'Italia per rimettere in carreggiata i conti pubblici. Lo sguardo corre a domani quando l'esecutivo comunitario pubblicherà una serie di rapporti, tra cui in primis quello dedicato all'indebitamento. Nessuna decisione politica dovrebbe essere annunciata in questa circostanza sull'apertura eventuale di una procedura per debito eccessivo.

Sul merito dei Paesi a cui sono state chieste misure aggiuntive, ha spiegato ieri il presidente dell'Eurogruppo Jeroen Dijsselbloem, «discuteremo a marzo»

DUPLICE OBIETTIVO

Bruxelles punta a far rispettare le regole di bilancio a tutela dei Paesi più rigorosi ma non vuole alimentare l'instabilità politica in Italia

LA TEMPISTICA

A meno di uno sprint causato da un irrigidimento Ue bisognerà attendere qualche settimana per i primi provvedimenti

(l'appuntamento è per il 20), anche perché l'agenda ufficiale degli incontri di ieri e di oggi continua a essere dominata dalla questione greca. Fra una riunione e l'altra, però, il confronto continua, anche sui tempi per passare dagli annunci alle misure concrete di una manovra che, come confermato ancora ieri dal ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan, resta ancorata all'orizzonte dei 3,4 miliardi.

«Ai margini dell'Eurogruppo e dell'Ecofin continueremo gli scambi con Padoan per arrivare a una soluzione comune», ha detto ieri qui a Bruxelles all'inizio della riunione ministeriale il commissario agli Affari economici, Pierre Moscovici, rispondendo a una domanda sulle trattative in corso con il ministro dell'Economia tutte dedicate alla manovra chiesta all'Italia.

Interpellato dalla stampa, il commissario Moscovici non ha voluto commentare la situazione interna al Partito democratico, spaccato sull'opportunità di nuove misure di risanamento. «In Italia, c'è un governo, c'è un presidente del Consiglio e c'è un ministro dell'Economia e delle Finanze: lavoriamo con loro per cercare di trovare le soluzioni sulla base degli scambi che abbiamo avuto finora e che continuano a fare progressi». Ciò detto, la Commissione europea è in ambascia.

Da un lato, l'esecutivo comuni-

tario vuole far rispettare le regole di bilancio, per evitare tensioni con i paesi più rigorosi in termini di finanza pubblica e perché in cuor suo Bruxelles è infastidita dai perenni tira-e-molla e rinvii dell'establishment italiano nel mettere mano alle debolezze del Paese. Dall'altro, non vuole contribuire all'instabilità politica italiana, minando la maggioranza governativa, e probabilmente non vuole indebolire la posizione del ministro Padoan alla guida del bilancio italiano.

«Non vogliamo premere per un cambiamento del calendario trattenuto dal ministro nella sua lettera», spiegava ieri un esponente comunitario.

Rispondendo alla richiesta della Commissione di ulteriori misure di risanamento, il ministro Padoan ha inviato il 1° febbraio al vice presidente della Commissione Valdis Dombrovskis e al commissario Moscovici una missiva in cui ha promesso nuovi tagli al bilancio nel Documento economico e finanziario (Def), previsto in aprile.

Dal rapporto sul debito atteso per domani non arriveranno certo buone notizie per l'Italia, perché i numeri restano allarmanti e nelle sue previsioni economiche pubblicate la scorsa settimana la commissione Ue aveva stimato per il nostro Paese un debito al 133,3% del Pil (due decimali sopra il 133,1% stimato in autunno). Ma nello stesso documento europeo sulle previsioni economiche, però, la commissione ha scritto di «accogliere positivamente l'impegno pubblico del governo» sulla correzione, per cui non è attesa a breve nessuna bocciatura definitiva. La conferma di questa indicazione è «quello che mi aspetto», ha sottolineato ieri a margine dell'Ecofin lo stesso Padoan, che non si è voluto pronunciare sulle possibili difficoltà aggiuntive in arrivo dalle convulsioni del Partito democratico per il percorso della correzione. Interrogato sul punto, il titolare dell'Economia ha spiegato che i possibili rischi «vanno chiesti ai deputati del Pd».

Prima di volare a Bruxelles per l'Ecofin, Padoan si era incontrato in mattinata con il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni per fare il punto sulla situazione: un vertice, quello Gentiloni-Padoan, diventato ormai un appuntamento quasi fisso del lunedì. A essere tutt'altro che stabile è però il quadro politico, che avendo già rimesso in discussione il menu dell'aggiustamento elaborato dai tecnici del ministero dell'Economia sta allungando il calendario dell'intervento. L'obiettivo obbligato resta quello di un lavoro in due mosse da finire entro aprile, ma a meno di accelerazioni dell'ultima ora dettate da un irrigidimento europeo bisognerà attendere ancora qualche settimana per vedere i primi provvedimenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il debito italiano e le previsioni della Ue

L'andamento nel periodo 2008-2016 e le ultime stime Ue 2017-2018.
Valori in % del Pil



La partita Roma-Bruxelles

LA RICHIESTA UE

Il 17 gennaio Bruxelles, stimando uno scarto tra bilancio e obiettivi prefissati, ha chiesto all'Italia un aggiustamento dei conti per il 2017 dello 0,2% del Pil, circa 3,4 miliardi. Intervento necessario per correggere lo scostamento del deficit strutturale ed evitare la procedura di infrazione per debito eccessivo

LA MANOVRA CORRETTIVA

Confermata la correzione strutturale da 3,4 mld nonostante i miglioramenti delle stime sul Pil, il Governo sta lavorando a misure che fanno leva per 3/4 su aumenti di entrate e per 1/4 su tagli di spesa. Tra i possibili interventi anche l'estensione dello split payment per recuperare gettito Iva e il ritocco alle accise su alcol e tabacchi

IL RAPPORTO SUL DEBITO

Dal rapporto sul debito atteso per domani non dovrebbero arrivare buone notizie per l'Italia, tanto più che nelle sue previsioni economiche pubblicate la scorsa settimana la Commissione Ue aveva stimato per il nostro Paese un debito al 133,3% del Pil, due decimali sopra il 133,1% stimato in autunno

PROCEDURA D'INFRAZIONE

Non è attesa a breve da Bruxelles nessuna bocciatura definitiva per l'Italia. Anche perché nello stesso documento europeo sulle previsioni economiche dei giorni scorsi la commissione Ue ha scritto di «accogliere positivamente l'impegno pubblico del governo» sulla correzione

Tecnici al lavoro. Si valuta come utilizzare l'extradote-Consip - I nodi tax expenditures e accise su alcolici e tabacchi

Nella manovrina tagli, giochi e lotta all'evasione

Marco Rogari
ROMA

■ Un rafforzamento, non troppo marcato, dei tagli di spesa magari sfruttando anche una parte della dote aggiuntiva Consip. Un mini-pacchetto giochi con un aumento della base d'asta per il rinnovo della concessione del Superenalotto e un «ritocco» al Preu su videolotterie e slot senza, in quest'ultimo caso, nuove tasse mirate sulle sale (v. Il Sole 24 Ore del 19 febbraio). Una sforbiciata ai crediti d'imposta settoriali considerati non più efficaci e una nuova tranches di misure anti-evasione Iva puntando sull'estensione dello split payment anche ai rapporti commerciali con le società pubbliche oltre che a quelli con la Pa in senso stretto. E ormai abbastanza definito il menu dei possibili interventi per comporre la manovrina correttiva pari a 0,2 punti di Pil (circa 3,4 miliardi) al quale stanno lavorando i tecnici del ministero dell'Economia.

Nella griglia continuano a en-

trare e uscire almeno due altre opzioni: la potatura soft di un gruppo di tax expenditures facendo leva, per la selezione, sul livello del reddito dei contribuenti e sulla natura dei bonus fiscali da revisionare; il ricorso a un aumento delle sole accise su tabacchi e alcolici senza toccare quel-

IRISPARMI PER ACQUISTI PA

Rilevazione Mef-Istat: nel 2015 prezzi ridotti fino al 55% per i stampanti e al 48% per i cellulari. Costi di Pc e carburanti giù del 25 e 16%

le sui carburanti.

A confermare che il Governo intende muoversi su questo solco è indirettamente il viceministro dell'Economia, Luigi Casero: la «manovrina» «quando verrà fatta fondamentalmente sarà impostata sul recupero dell'evasione e sui tagli di spese».

Dopo lo stop di Matteo Renzi

all'aumento delle accise, carburanti compresi, dal quale sarebbero dovuti arrivare 1,5 miliardi per far scattare la prima fase dell'aggiustamento contabile da completare entro aprile in parallelo con il Def, il Governo non ha ancora preso una decisione definitiva sulle misure alternative da adottare. Con tutta probabilità il quadro si chiarirà la prossima settimana, anche sulla base delle indicazioni del rapporto sul debito della Commissione Ue, atteso domani, e dell'evoluzione del quadro politico in Italia.

Tra i nodi che i tecnici devono ancora sciogliere c'è anche quello delle modalità per l'eventuale utilizzazione, in toto o in parte, della dote aggiuntiva da 700 milioni realizzata da Consip nel 2016 sul versante delle forniture Pa, come anticipato il 19 febbraio dal Sole 24 Ore. Una dote che dovrebbe rimanere nel perimetro del bilancio 2016 ma che, con un meccanismo di tagli semi-lineari equivalenti agli extra-risparmi dalle

amministrazioni centrali coinvolte nella razionalizzazione degli acquisti Pa, potrebbe anche essere in qualche modo sfruttata per la «manovrina».

Quello della centralizzazione degli acquisti resta comunque un meccanismo di spending review su cui il Governo conta molto. Dai dati, divulgati ieri, dell'ultima rilevazione annuale condotta dal Mef in collaborazione con l'Istat sul ricorso a gare ed altri strumenti Consip emerge che nel 2015 i prezzi unitari d'acquisto sono risultati più bassi rispetto agli acquisti fuori convenzione fino al 55% per le stampanti e al 48% per la telefonia mobile. Risparmi significativi anche sui carburanti extra-rete ed energia elettrica (fino a -16%) e sui personal computer (-25%). I prezzi per i presidi sanitari per la glicemia, rilevati per la prima volta nel 2016, sono risultati più convenienti del 18% per le strisce reattive e del 43% per le lancette pungidito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Moscovici

«Lavoriamo con Gentiloni, Padoan e il Governo per cercare di trovare soluzioni comuni»

L'ANALISI

Dino Pesole

Sentiero stretto tra le nuove tensioni politiche e i paletti della Ue sul debito

► Continua da pagina 1

Edunque aprire potenzialmente la strada a una procedura d'infrazione per disavanzo eccessivo. Probabilmente non sarà questo l'esito finale del confronto in atto da mesi tra Roma e Bruxelles: le motivazioni vanno ricercate in una sfera che attiene al delicato frangente politico/elettorale in corso in Europa, con Olanda, Francia, Germania (e probabilmente Italia) chiamate quest'anno al voto. Non per questo il Governo potrà esimersi dall'indicare quanto meno la rotta. E dovrà farlo in fretta con due passaggi che paiono ineludibili: il varo della correzione da 3,4 miliardi chiesta dalla Commissione (il tempo stringe e Bruxelles attende segnali precisi), e la presentazione a metà aprile del prossimo Documento di economia e finanza. Un sentiero stretto, che si è fatto ancor più angusto dopo l'esito dell'assemblea del Pd, con gli effetti che finirà per avere sulla tenuta (e dunque sulla durata) del Governo. È la stessa preoccupazione che emerge a Bruxelles: la correzione dello 0,2% del Pil resta tale (il riferimento è al deficit strutturale che si calcola sul Pil potenziale) ma rischia di non avere il necessario sostegno parlamentare. E poi quali impegni concreti sulla riduzione del debito potrà assumere il governo Gentiloni al prossimo Def, se poi sarà un altro esecutivo (e un'altra maggioranza) ad assumersi l'onere delle relative decisioni? La Commissione Ue potrà prendere tempo, ma alla fine il problema riemergerà in tutta la sua evidenza. Per questo, la strada che pare più logica e opportuna è che con la manovra bis e poi con il Def si indichi comunque un tragitto (che possa essere in buona parte «vincolante» per qualsivoglia governo verrà dopo il voto), indicando al tempo stesso le diverse «subordinate» (che attengono a scelte politiche ora difficilmente prevedibili). In poche parole, che il debito vada ridotto è condizione assoluta e imprescindibile per evitare nuove crisi dello spread come quella del 2011. Il ministro dell'Economia,

Pier Carlo Padoan, anche ieri in occasione dell'Eurogruppo, si è confrontato con il commissario agli Affari monetari, Pierre Moscovici e non sembrano esservi elementi di sostanziale novità rispetto al timing tracciato dalla Commissione. Si possono (e per certi versi si devono) invocare i fattori rilevanti che comunque interagiscono in direzione della sostenibilità del debito (le riforme delle pensioni varate negli ultimi decenni, la consistenza del risparmio privato e l'avanzo primario). Non per questo ci si potrà esimere da un impegno formale che confermi il percorso di riduzione del debito da quest'anno rispetto al 132,8% del 2016, e per gli anni a venire

PASSAGGI INELUDIBILI

Il varo della correzione dei conti chiesta dalla Commissione e la presentazione a metà aprile del Def

attraverso un mix di misure strutturali per spingere la crescita, contenimento della spesa corrente primaria e privatizzazioni, nell'attesa che riparta un po' di inflazione. La linea dell'Economia è che il debito si è stabilizzato nel 2016 in rapporto al Pil, e che nell'anno in corso si raggiungerà il 132 per cento, al netto dei 20 miliardi diretti al sostegno del sistema bancario. Nel Def occorrerà poi indicare come far fronte ai circa 19,6 miliardi che il Governo dovrà reperire, se si vorrà evitare che dal 2018 scattino le clausole di salvaguardia con il loro carico di aumenti dell'Iva e delle accise.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE TAPPE

I prossimi appuntamenti

■ Due i passaggi attesi a breve: innanzitutto il varo della correzione dei conti pubblici da 3,4 miliardi chiesta dalla Commissione europea. Un punto questo su cui Bruxelles chiede segnali precisi in tempi brevi. In un secondo momento è attesa poi la presentazione a metà aprile del prossimo Documento di economia e finanza

L'impegno sul debito

■ Il Governo non potrà esimersi da un impegno formale che confermi il percorso di riduzione del debito al 132% di quest'anno rispetto al 132,8% del 2016, e per gli anni a venire attraverso un mix di misure strutturali per spingere la crescita, contenimento della spesa corrente primaria e privatizzazioni

Previdenza. Oggi incontro Governo-sindacati sugli ultimi nodi dei provvedimenti attuativi dell'Anticipo pensionistico e sul pacchetto per il 2018: «integrativa» e flessibilità contributiva

Attuazione Ape e «fase 2»: riparte il cantiere-pensioni

Davide Colombo
Marco Rogari
ROMA

■ La partita sulle pensioni ricomincia. Anche se l'evoluzione del quadro politico potrebbe provocare nelle prossime settimane un repentino stop. Oggi Governo e sindacati si rivedono per fare il punto sullo stato della fase attuativa delle misure contenute nell'ultima legge di bilancio: dall'attuazione dell'Ape fino al rafforzamento delle quattordicesime. Ma al tavolo si comincerà a parlare di un altro snodo chiave dell'accordo siglato nel settembre dello scorso anno: la cosiddetta «fase 2» da far decollare a partire dal 2018. Un capitolo sensibile per i sindacati. Che in prima battuta chiederanno che non ci siano restringimenti delle platee concordate per il decollo delle misure previste dalla fase 1 (a cominciare da quel-

le sull'Anticipo pensionistico) e che venga rispettata in modo preciso la tempistica per il varo dei decreti attuativi.

Tre i Dpcm in rampa di lancio, da mettere comunque nero su bianco entro il 1° marzo: decollo dell'Anticipo pensionistico; Ape sociale per lavoratori impegnati in attività usuranti o disoccupati; accesso agevolato alla pensione per i lavoratori precoci. A questi provvedimenti si dovranno aggiungere un decreto ministeriale del ministero del Lavoro di concerto con quello dell'Economia sui nuovi criteri di accesso alla pensione anticipata per gli «usuranti» e un ulteriore decreto del Mef. Il tutto accompagnato dagli accordi quadro con Abi e Ania, che sono in via di perfezionamento, e dalla convenzione Inps-Mef sul Fondo di garanzia da 70 milioni sugli eventuali

mancati rimborsi degli «apisti» diventati pensionati.

Ma Ggil, Cisl e Uil incalzeranno l'esecutivo anche sul rispetto del secondo capitolo dell'intesa raggiunta nello scorso autunno. Soprattutto su tre versanti: defiscalizzazione e rafforzamento della previdenza integrativa; nuove regole di riforma del sistema contributivo per rafforzare l'equità e la flessibilità (con l'adeguamento alla speranza di vita che tenga conto della diversità di lavori/lavoratori); l'adeguatezza delle pensioni dei giovani lavoratori con redditi bassi e discontinui.

Sullo sfondo della discussione ci sarà anche un altro tema toccato dall'accordo di settembre, ovvero la possibilità di introdurre una pensione contributiva di garanzia per fasce di anni di contribuzione (con il concorso della fi-

scalità generale) anche in previsione del taglio strutturale del cuneo. Un taglio che il Governo Renzi aveva annunciato di voler realizzare a partire dal prossimo anno e che ora dovrà essere confermato o meno dall'esecutivo Gentiloni nel Def in arrivo ad aprile, sempreché il quadro politico lo consenta.

Nell'intesa dello scorso autunno Palazzo Chigi si era anche impegnato a rivedere il meccanismo di indicizzazione targato Letta che scade nel 2018 facendo leva su un meccanismo basato su scagioni di importo, e non più per fasce d'importo. Il Governo Renzi aveva anche assunto l'impegno di individuare un diverso indice per la rivalutazione delle pensioni a partire dal 2019.

Uno dei piatti forti della «fase 2» resta comunque quella della riforma della previdenza comple-

L'attuazione del pacchetto previdenza

Decreti attuativi previsti dalle norme della legge di Bilancio 2017 sulle pensioni

Provvedimento	Contenuto	Scadenza
Dpcm	Attuazione anticipo pensione (Ape)	01-mar-17
Dpcm	Attuazione Ape Sociale per usuranti e disoccupati	01-mar-17
Dpcm	Riduzione requisiti contributivi per lavoratori precoci	01-mar-17
Dm Lavoro - Economia	Revisione criteri anticipo pensioni lavori usuranti	01-mar-17
Dm Economia	Modalità semplificate di adempimento degli obblighi	Termine non specificato

Nota: Ai decreti attuativi si aggiungono gli accordi quadro con Abi e Ania e la convenzione Inps - Mef sul Fondo di garanzia in via di perfezionamento

mentare partendo da una riduzione dell'aliquota fiscale (scendendo almeno a quota 14-15%) e adottando alcune misure per rendere più appetibile l'accesso alle forme integrative. E non è da escludere che il prossimo Documento di economia e finanza possa già contenere qualche indicazione su questo fronte.

Chiaramente il primo punto nell'agenda dell'incontro di oggi resta quello dell'attuazione dell'Ape. Gli ultimi dettagli ai quali ha lavorato negli ultimi giorni l'unità di missione di Palazzo Chigi, coordinata da Marco Leonardi (v. Il Sole 24 Ore del 12 febbraio), riguardano anzitutto la definizione del primo tasso fisso d'ingresso e del premio assicurativo per l'anticipo finanziario dell'Ape volontaria, il cui costo complessivo non dovrà far sfondare al futuro pensionato la soglia del 30% dell'assegno Inps a regime. Tra i temi del confronto anche le intese con i patronati che dovranno gestire il grosso delle domande per l'Ape

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RIFORMA MADIA

Pa, in arrivo il censimento delle professioni

■ Una mappa dei lavori che compongono la Pa, per capire su quali mestieri si può contare e quali invece mancano all'appello. È questo l'obiettivo del «censimento» su «professioni e relative competenze» previsto dall'attuazione della riforma Madia sul pubblico impiego, attesa giovedì in Consiglio dei ministri: le amministrazioni pubbliche saranno obbligate a comunicare i dati richiesti, pena il blocco delle assunzioni. Insomma chiede più trasparenza per far funzionare al meglio il meccanismo dei fabbisogni, chiamato a rimpiazzare, seppure gradualmente, lo schema delle dotazioni organiche.

Le tensioni politiche

LA CRISI NEL PD

La «rivoluzione socialista» di Rossi

Per il governatore toscano è ora di dire addio
«a trent'anni di predominio liberista»

Renzinomics

No a strette fiscali, meno austerità e più crescita
Riforma del lavoro, avanti con le politiche attive

Il piano inclinato tra frammentazione politica e fragilità finanziaria

Il terremoto nel Pd e la scissione annunciata – ma ancora non formalizzata – ha una serie di reazioni a catena che non valgono solo per la legislatura in corso ma soprattutto per quella che verrà. Raccontano che al Quirinale la preoccupazione non sia solo e tanto per il voto anticipato – che molti danno ormai per scontato – ma per il combinato disposto tra frammentazione politica e legge elettorale proporzionale e per gli effetti che produrrà il giorno dopo le nuove elezioni. Dopo la rottura nel Pd, con un centro-destra ugualmente frammentato e fatto di piccoli partiti, appare davvero difficile che ci possa essere una correzione in senso maggioritario della legge che è uscita dalla sentenza della Consulta.

POLITICA 2.0

Economia & Società

di Lina Palmerini



8%

Sharramento al Senato

La soglia per le liste non coalizzate, su base regionale, per accedere alla ripartizione dei seggi

Inoltre, a Renzi con l'uscita della sinistra, conviene mantenerla com'è, con una soglia di sbarramento alta al Senato – l'8% – che è lo stesso interesse che ha Berlusconi insieme alle liste bloccate.

Insomma, la prima vittima di questo stato di fatto è la tanto evocata nuova legge elettorale che – a oggi – non trova più le condizioni parlamentari per un accordo politico finalizzato a garantire la governabilità. Si andrà avanti con le regole scritte dai giudici costituzionali che non lasciano intravedere maggioranze stabili ed è qui che si apre il grande rebus del “dopo”. Quando sia l'ora X del voto anticipato nessuno sa dirlo anche perché c'è una variabile. Che riguarda, ancora una volta il Pd e il suo congresso. Ieri si è costituita una nuova corrente nel partito che nasce per sostituire la sinistra-scissionista: di quest'area fanno parte Andrea Orlando, Gianni Cuperlo e Cesare Damiano. Bene, se Orlando deciderà di competere alle primarie con Renzi i tempi congressuali si allungheranno fino a maggio e quindi non si andrà al voto prima della fine di settembre. Se invece resterà in gara solo il segretario dimissionario allora potrebbe riaprirsi la finestra di giugno per le elezioni anticipate.

Ma, di nuovo, non è più questa scadenza a creare il maggiore allarme quanto l'incertezza della stabilità del dopo voto che si sommerà a un periodo estremamente delicato dal punto di vista dei conti pubblici in un crescendo di tappe fino alla fine dell'anno quando il Qe allenterà la sua presa con un effetto sui titoli di Stato che espone l'Italia a una nuova crisi dello spread. Ammesso che i primi segnali non c'isano anche prima, durante la via crucis che comincia già domani quando la Commissione Ue pubblicherà il rapporto sul debito pubblico italiano. Anche se non ci sarà l'apertura di una procedura d'infrazione, il Governo dovrà presentare prima la manovra correttiva e poi – a metà aprile – il Def, il documento nel quale dovrà delineare gli impegni concreti per la riduzione del debito e per evitare che scattino gli aumenti dell'Iva e delle accise per 19,6 miliardi. Misure che poi andranno scritte nella

legge di stabilità. Sì, ma da quale Governo? Quello in carica appare in dissolvenza dopo la rottura nel Pd, troppo fragile per scrivere un testo “politico” come la manovra economica. Sarà il Governo del dopo-voto? E questa domanda che preoccupa: se sarà possibile formare un Esecutivo stabile vista la frammentazione dei partiti e una legge proporzionale. Il rischio è un piano inclinato dove la fragilità politica si somma a quella finanziaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

APPROFONDIMENTO ONLINE

«Politica 2.0 - Economia & Società»
di Lina Palmerini www.ilsote24ore.com

Scissione per fare cosa: il divorzio nei programmi

Il Pd diviso sui posti in lista ma anche sull'agenda economica, dalle tasse al Jobs Act e alle privatizzazioni

di Emilia Patta

► Continua da pagina 1

Ma se proviamo ad analizzare meglio le proposte, per ora abbozzate, emerge una differenza più sostanziale. Quella, per intenderci, che separa Oltralpe Emmanuel Macron dal vincitore delle primarie socialiste Benoit Hamon. O in Gran Bretagna il nuovo leader del Labour Jeremy Corbyn dalla tradizione blairiana.

Ed è proprio a questo nuovo campo della sinistra europea che stiamo attenti (il riferimento è naturalmente a Bernie Sanders) che guardano i protagonisti della scissione in corso, dallo stesso Bersani al governatore della Toscana Enrico Rossi che ha appena pubblicato il libro-manifesto dall'eloquente titolo “Rivoluzione socialista”. L'idea di base è che occorre abbandonare «trent'anni di predominio dell'ideale liberista» per una spiccata politica di redistribuzione dei redditi e intervento pubblico nell'economia per venire incontro ai bisogni dei giovani e dei nuovi poveri che in tutta Europa rischiano di finire nelle braccia dei populismi. Bersani, il ministro di Prodi che ha legato il suo nome alle liberalizzazioni, riconosce che la sua generazione ha abbracciato alcune delle politiche blairiane. Ma ritiene che di fronte alla crisi economica odierna, alle nuove povertà e al richiamo delle “destr” quelle ricette non siano più valide. Una differenza che nei mille giorni del governo Renzi si è evidenziata sul Jobs act, sulla decisione dell'ex premier di togliere la tassa sulla prima casa per tutti (non a caso Rossi ha ribadito in queste ore la necessità di ripristinare la tassa sulla casa per i redditi alti), oltre che sulle questioni più politiche.

Il discrimine più evidente è quello della tassazione, appunto. Con l'idea di poter tassare di più i redditi e i patrimoni alti per ottenere risorse per il welfare, e con l'idea di spingere al massimo sulla lotta all'evasione. Laddove la nuova renzinomics che si sta mettendo a punto a Largo del Nazareno sotto la guida di Tommaso Nannicini, anche in vista delle prossime tappe programmatiche a cominciare dall'appuntamento del Lingotto a Torino a metà marzo, tiene la barra su un punto fermo: nessun aumento delle tasse, la diminuzione deve continuare, e deve continuare in modo trasversale a tutte le fasce di reddito. C'è poi il tema d'attualità (si veda il reddito di cittadinanza dei 5 stelle) del sostegno al reddito per le fasce più basse. Rossi nel suo libro parla di un piano contro la povertà che assicuri un contributo mensile di 400 euro a sei milioni di poveri con una spesa di 7 miliardi annui da coprire con la lotta all'evasione (una proposta che assomiglia a quella del francese Hamon del “reddito di esistenza”). Mentre a Largo del Nazareno, pur con una virata maggiore dopo l'avvio del Jobs act sulla security piuttosto che sulla flex, resta l'idea di un welfare incentrato più sulle politiche attive, sulla formazione sul reddito di inclusione che sui strumenti di intervento universalistici. C'è poi il ruolo dello Stato nell'economia. E qui si comincia a notare un piccolo cambio verso anche un ruolo che Renzi, laddove si sottolinea la necessità di non lasciare soli alcuni «campioni nazionali». Mentre la frenata che dal mondo renziano è venuta negli ultimi giorni sulle privatizzazioni sembra essere più una posizione tattica che un segno di inversione di marcia. Su una cosa chi resta e chi va via nel Pd, sembra convergere: il tempo dell'austerità in Europa deve finire per spingere con maggiore forza su crescita e investimenti pubblici.

La mappa delle posizioni

Le ragioni che hanno portato una parte della minoranza del Pd a rompere con la maggioranza che sostiene Matteo Renzi non riguardano certo solo la data del congresso. Dalle tasse al welfare, differenze sostanziali hanno spinto personalità come Pier Luigi Bersani e Guglielmo Epifani, entrambi ex segretari del Pd, a uscire dalla casa madre

L'AGENDA DI RENZI



Matteo Renzi
Segretario uscente Pd

Tasse, il calo deve proseguire
Nei mille giorni del governo Renzi una delle misure forti che ha adottato l'ex premier è stata la decisione di togliere la tassa sulla prima casa per tutti. E su questa linea si continuerà anche nella stesura del futuro programma: nessun aumento delle tasse, la diminuzione deve continuare, e deve continuare in modo trasversale alleggerendo tutte le fasce di reddito.

L'AGENDA DELLA SINISTRA



Pier Luigi Bersani
Leader della minoranza Pd

Si all'Imu e lotta all'evasione
Già durante il governo Renzi la minoranza di sinistra aveva criticato la decisione di tagliare la tassa sulla prima casa per tutti. E il discrimine più evidente con i renziani resta quello della tassazione. L'idea della sinistra è di poter tassare di più i redditi e i patrimoni alti per ottenere risorse per il welfare, con l'idea di spingere al massimo sulla lotta all'evasione fiscale.

Politiche blairiane addio
Pier Luigi Bersani, il ministro del governo di Romano Prodi che ha legato il suo nome alle liberalizzazioni, riconosce naturalmente che la sua generazione ha abbracciato alcune delle politiche blairiane. Ma ritiene che di fronte alla crisi economica odierna, alle nuove povertà e al richiamo delle “destr” quelle ricette non siano più valide

Piano contro la povertà
Sul fronte delle politiche di welfare della sinistra, Enrico Rossi nel suo libro “Rivoluzione socialista” parla di un piano contro la povertà che assicuri un contributo mensile di 400 euro a sei milioni di poveri con una spesa di 7 miliardi annui da coprire con la lotta all'evasione (una proposta che assomiglia a quella del francese Hamon del “reddito di esistenza”)

Stop austerità, più investimenti
In questo punto del programma i bersaniani sembrano convergere con la maggioranza del partito: il tempo dell'austerità in Europa deve finire per spingere con maggiore forza su crescita e investimenti pubblici. L'idea di base comunque è che occorre abbandonare «trent'anni di predominio dell'ideale liberista» per una spiccata politica di redistribuzione dei redditi

Gli effetti della scissione. Sia Renzi che i bersaniani oggi disenteranno la direzione Pd - Venerdì i nuovi gruppi della sinistra ma Rossi: sosterremo il governo

Attesa per Emiliano. E al Senato 4 commissioni a rischio

ROMA

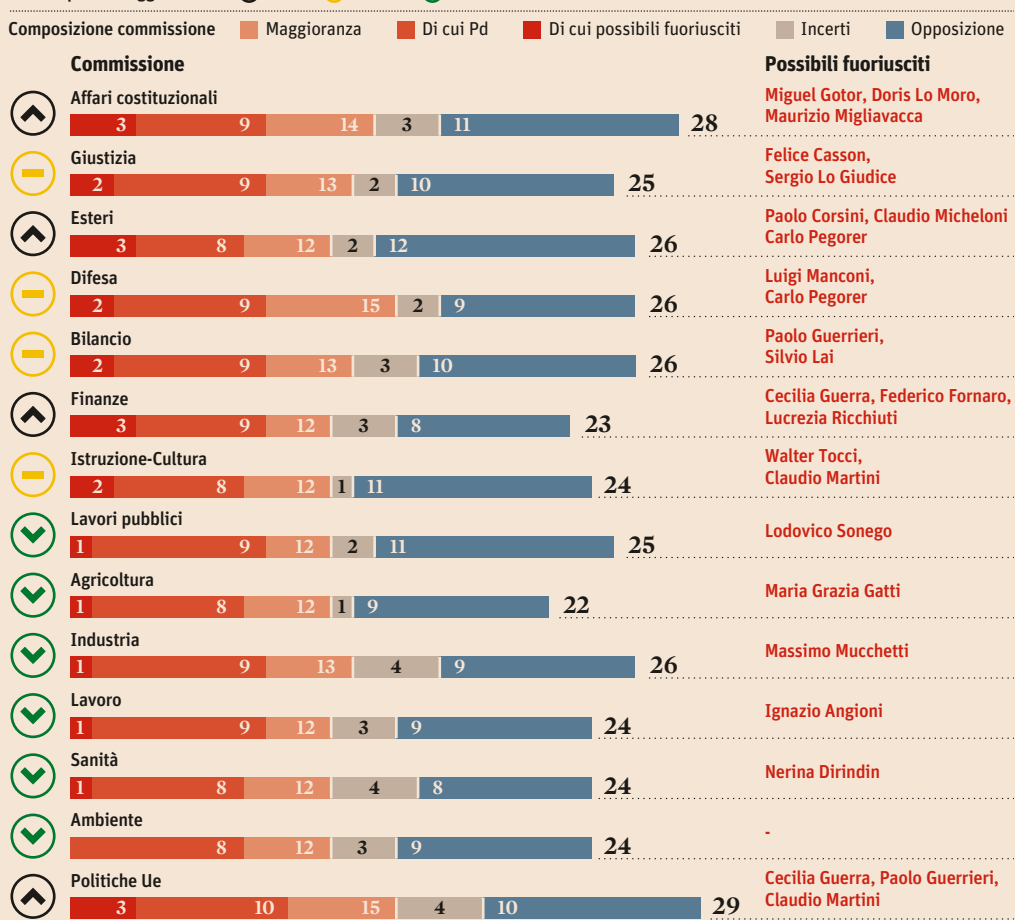
Mentre ancora resta qualche dubbio su quello che farà infine Michele Emiliano, che alcuni dei suoi descrivono come tentato dal rientro in extremis nel Pd per partecipare così al congresso già avviato come candidato alla segreteria, la scissione dei bersaniani è di fatto partita. Campagna che tenderà a suonare in modo di diffondere per una naturale esigenza di differenziazione elettorale: è facile attendersi, insomma, che gli scissionisti vorranno marcare la loro distanza su temi come tasse, welfare, misure sulla povertà. Con tutte le conseguenze immaginabili quando in Parlamento arriverà ad ottobre (se ci si arriverà) la legge di bilancio. In particolare in Senato, dove i numeri dall'inizio della legislatura sono appesi a poche unità (7-8), la formazione di un nuovo gruppo può creare problemi. Per quanto riguarda le commissioni la linea l'ha data ieri il capogruppo alla Camera Ettore Rosato: «Nessuna sostituzione, anche i presidenti restano al loro posto». Ossia Guglielmo Epifani all'Industria e Francesco Boccia alla Bilancio. Ma basta dare un'occhiata alla mappa che pubblichiamo sulla presenza dei possibili scissionisti nelle commissioni del Senato (presenti da uno a tre in tutte le commissioni tranne che nella Ambiente) per avere un'idea del fatto che provvedimenti non avranno vita facile.

Nasceranno venerdì nuovi gruppi

Commissioni al Senato: gli equilibri a rischio per la maggioranza

Come cambiano gli schieramenti con la scissione nel Pd

Rischio per la maggioranza Alto Medio Basso



L'EDITORIALE

Giorgio Santilli

L'interesse del Paese e le riforme da completare

► Continua da pagina 1

Mentre fuori impazza lo sciopero dei taxi come segno dell'Italia delle corporazioni sempre forte, le politiche volute in questi anni dalla sinistra restano in mezzo al guado. Servirebbe più mercato, ma ben regolato, e l'abbattimento degli ostacoli all'innovazione tecnologica per portare quelle politiche fuori del guado, verso un completamento capace di dare servizi più efficienti ai cittadini?

Non una parola su questo. Solo qualche balbettio e mezze marce indietro anche da chi ha portato la bandiera delle liberalizzazioni in questo ventennio.

Se da mesi il dibattito sul lavoro – uno dei grandi temi della politica economica oggi – e sul Jobs act si è ristretto ed è diventato il dibattito su un tema marginale come quello dei voucher, questo più di altro dà il senso della crisi di un grande partito e della incapacità di mettersi insieme e poi anche di confrontarsi aspramente su cosa davvero serva al Paese: la capacità di individuare alcune grandi priorità – a partire dalla crescita – su cui andare d'accordo.

Ci si sarebbe aspettata dagli scissionisti di sinistra un'analisi profonda e capace di guardare avanti sulla implementazione del Jobs act – ad esempio sul fatto che una delle gambe fondamentali per dare completezza a quel disegno di modernizzazione del mercato del lavoro, la gamba delle politiche attive, è rimasta praticamente ferma – e invece di questo non si parla.

Una discussione seria vorrebbe invece che si desse atto dei meriti e dei limiti anche gravi – per esempio la politica dei bonus e altre tentazioni populiste – di quelle politiche di riforme del triennio renziano e che non si perdesse di vista comunque la realtà del Paese, magari partendo dai numeri e dalle storie degli uomini e delle donne, delle imprese.

Dagli scissionisti ci si sarebbe aspettato di sentire se sia utile promuovere, spingere, implementare rapidamente Industria 4.0 del ministro Calenda per rilanciare gli investimenti privati nel settore manifatturiero. Ci dicono se questa è una priorità per ridare un futuro all'Italia e se questa battaglia per la competitività del Paese bisogna combatterla tutti insieme. Se serve portare fino in fondo – e senza compromessi – la riforma della Pa e quella della giustizia civile.

Dagli scissionisti – ma anche dai renziani – ci si sarebbe aspettato di capire come cogliere i segnali, ancora deboli, di rafforzamento del Pil

e con quali politiche irrobustirli. Ci si sarebbe aspettato che dessero atto al governo Renzi e ora a Gentiloni di aver rimesso in moto gli investimenti pubblici, con una quantità di risorse che non si vedeva da oltre un decennio, ma che questo non basta assolutamente, tutto è ancora maledettamente lento e burocratico, e bisogna capire tutti insieme – anche con le realtà territoriali – come accelerare. Ci si sarebbe aspettato qualche contributo per produrre più rapidamente quegli effetti reali che una nuova politica di programmazione integrata per il Sud promette. Oppure come correggerla, come darle corpo, come collegarla al reale, come superare le disfunzioni sempre dominanti della pubblica amministrazione.

Non sono solo gli scissionisti ad aver alimentato questo clima di guerriglia che non porta da nessuna parte e che – c'è da giurarci – li porterà nei prossimi mesi a volersi distinguere in Parlamento su questioni di bandiera più o meno insignificanti. Con gravissimo danno per il Paese che vivrà mesi di sospensione. E un governo che ballerà su equilibri e decisioni che al Paese non porteranno nulla.

Ci sono responsabilità anche sul fronte renziano e sono responsabilità dello stesso tipo – guardare più alle tattiche del posizionamento politico e meno agli interessi del Paese – che impattano fortemente soprattutto sul percorso del governo Gentiloni. La sinistra scissionista vorrebbe arrivare astrattamente al 2018 ma non ci dice per fare cosa. Occorre fare bene e fare subito, non aspettando i riti di conferenze programmatiche che rischiano di essere altrettanto vuote del dibattito di questi giorni. E Renzi chiede di votare al più presto rendendo di fatto impossibile al governo Gentiloni di fare quello che dovrebbe: rivendicare il lavoro riformista fatto e andare avanti fino alla fine della legislatura, con un occhio prioritario alla crescita e al lavoro; correre per mettere in funzione i pezzi di riforme che mancano (anche assumendosi – da forza politica adulta – la responsabilità di una manovra d'autunno difficile); dare un fondamentale contributo italiano – che non può prescindere dal lavoro fatto dall'ex premier – a una costruzione europea che non può aspettare, stretta fra i turni elettorali in Olanda e Francia e l'anniversario del Trattato di Roma come momento per rilanciare un disegno nuovo dell'Europa unita.

L'errore sarebbe – da una parte e dall'altra – ancora una volta personalizzare e perdere contatto con la realtà. O, peggio, inseguire i populismi sul loro terreno nell'illusione di poterli sconfiggere o demonizzare con gli slogan. Quando è chiaro che, di fronte al messaggio populista – incapace di governare i grandi problemi così come di amministrare le grandi città – la risposta può essere solo più governo e presto, senza perdere altro tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OMEGA

"...and OMEGA is the watch
that went to the Moon."



GEORGE CLOONEY'S CHOICE

#moonwatch

Milano • Roma • Venezia • Firenze • Numero Verde: 800 113 399

Ω
OMEGA
Speedmaster

I rapporti Usa-Europa. Il vicepresidente americano a Bruxelles dove ha voluto rassicurare Tusk, Juncker e Mogherini

Pence: la Ue partner irrinunciabile

Sicurezza nazionale: Trump nomina successore di Flynn il generale McMaster



Bruxelles. Il vicepresidente degli Stati Uniti Mike Pence (a sinistra) durante la conferenza stampa congiunta con il presidente del Consiglio Ue Donald Tusk

Beda Romano

BRUXELLES. Dal nostro corrispondente

In visita ieri alle istituzioni comunitarie, per la prima volta da quando è diventato il vicepresidente degli Stati Uniti, Mike Pence ha assicurato «il forte impegno» della nuova amministrazione americana «a continuare la collaborazione e il partenariato con l'Unione europea». Nel tentativo di rassicurare le opinioni pubbliche in Europa, preoccupate dalle più recenti controverse prese di posizione provenienti da Washington, l'uomo politico si è voluto posato e diplomatico.

«Vogliamo approfondire il nostro partenariato con l'Europa» ha spiegato il vicepresidente americano parlando alla stampa ieri qui a Bruxelles dopo avere incontrato il presidente del Consiglio europeo Donald Tusk. «Siamo separati da un Oceano, ma siamo uniti da una comune eredità». Pence ha aggiunto di aver avuto una conversazione «costruttiva» e «produttiva», che ha permesso a entrambi di chiarire le rispettive posizioni. Mentre il presidente Donald Trump, dalla Florida, annunciava il nome dell'uomo scelto per sostituire Michael Flynn, allontanato per aver menti-

to proprio a Pence in merito alle conversazioni avute con l'ambasciatore russo a Washington. Il nuovo consigliere per la sicurezza nazionale sarà Herbert R. McMaster, 54 anni, ufficiale di carriera nell'esercito americano, «uomo di grandissimo talento e di grandissima esperienza», ha detto Trump. McMaster ha servito in Iraq e in Afghanistan.

A Bruxelles, l'incontro tra Pence e Tusk è giunto dopo che alcuni

IL FUTURO DELL'UNIONE

In vista del summit di Roma il presidente francese Hollande convoca un incontro il 6 marzo a Parigi con Germania, Italia e Spagna

esponenti della nuova amministrazione americana si erano detti scettici sul futuro dell'integrazione europea. Tra le altre cose, Trump aveva definito «obsoleta» la Nato, provocando non pochi interrogativi a Bruxelles sul futuro dell'alleanza militare e della sicurezza in Europa. Il presidente Tusk ha riassunto i tre grandi temi discussi in un collo-

quio più lungo del previsto: la preservazione dell'ordine internazionale, il ruolo della Nato, il sostegno americano alla Ue. Secondo un esponente comunitario Pence, che è tornato a chiedere maggiore spesa militare in Europa, è parso molto legato ai suoi appunti e ha evitato di uscire dal copione preparato dai suoi consiglieri.

Mentre sabato, durante una conferenza a Monaco, Pence non aveva mai citato l'Europa, ieri ha affermato che Stati Uniti e Ue devono essere «forti e uniti nell'affrontare le minacce alla stabilità dell'Europa», tra cui l'islamismo radicale. Ha detto che Washington continuerà a ritenere la Russia responsabile della crisi in Ucraina, anche se gli Usa, come preannunciato da Trump, cercheranno con Mosca «un nuovo possibile terreno comune».

Nel recente passato, posizioni americane più morbide nei confronti della Russia avevano suscitato dubbi sulla nuova politica estera americana. Dal canto suo, Tusk ha detto di avere chiesto a Washington di esprimere «un sostegno inequivocabile sul ruolo dell'Europa unita». Proprio ieri, con l'obiettivo di preparare il vertice di Roma del 25 marzo che deve servire a rilanciare

l'integrazione europea, è stato annunciato che il 6 marzo si terrà a Parigi un vertice tra Francia, Germania, Italia e Spagna.

Il presidente Tusk ha definito «promettenti» le parole pronunciate dalla sua controparte statunitense. Pence, che ha incontrato a Bruxelles anche il presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker e l'Alta Rappresentante per la Politica estera e di Sicurezza Federica Mogherini, si è voluto più diplomatico di quanto non appaia il presidente Trump.

Ciò detto, quanto le dichiarazioni alla stampa siano rappresentative del reale rapporto tra i due blocchi è ancora da capire. Secondo il resoconto del colloquio tra Pence e il presidente Tusk, i due non avrebbero toccato i grandi temi internazionali che in questo momento sono fonte di incertezza nelle relazioni bilaterali: il futuro del rapporto con l'Iran, oggetto nel 2016 di un accordo sull'uso dell'energia nucleare, e la situazione in Palestina. Preoccupano in Europa le parole di Donald Trump che nei giorni scorsi ha annunciato nuove sanzioni contro Teheran, in relazione a un recente test missilistico iraniano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I rischi del disgelo mancato

Americani e russi, nemici come prima?

di Antonella Scott

► Continua da pagina 1

Mentre a Bruxelles il vicepresidente americano Mike Pence assicurava agli europei il sostegno degli Usa così come pochi giorni prima il generale James Mattis, capo del Pentagono, aveva fatto con la Nato, da Mosca il ministero degli Esteri respingeva le critiche alla decisione di Vladimir Putin di riconoscere passaporti e documenti rilasciati dalle autorità di Donetsk e Luhansk, le due regioni separatiste dell'Ucraina orientale.

La solitaria «luna di miele» tra Putin e Donald Trump sembrerebbe già finita. Al suo tweet che criticava l'annessione della Crimea alla Russia, il Cremlino ha risposto con un ordine secco ai media: basta osannare Trump. Così è stato.

Ora, però, c'è un altro rischio: se all'establishment occidentale l'insolito avvicinamento tra Casa Bianca e Cremlino appariva pericoloso, voltare le spalle alla Russia dopo aver fatto balenare la possibilità di un disgelo la allontanerebbe ancora di più, lasciando libera di agire come meglio crede tra Ucraina ed Est Europa. Un modo per sfruttare le aperture fatte

balenare da Trump, per Pence e i suoi, sarebbe usarle per coinvolgere Mosca il più possibile in piccoli passi. Condivisi da tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Londra. La prestigiosa università progetta un campus a Parigi

Brexit, Oxford sulla Senna per non perdere i talenti

di Leonaordo Maisano

Oxford sulla Senna? L'immagine se l'è regalata il Daily Telegraph, svelando una dinamica potenziale che incrocia il cammino della Brexit, da ieri al vaglio dei Lords, la Camera alta del parlamento di Elisabetta II. Mentre i Pari del Regno, frantumando i precedenti primati, s'allineavano in 191 per poter prendere la parola sul destino euro-britannico, il mondo accademico transnazionale tracciava una nuova strategia per ammortizzare gli effetti della separazione anglo-europea.

Siamo alle chiacchiere preliminari, ma la faglia Londra-Bruxelles potrebbe innescare un fenomeno virtuoso, con lo sbarco delle più prestigiose università britanniche in Europa continentale. Ci sta provando Parigi con gli occhi ben puntati sull'eccellenza: Oxbridge. Per ora nel mirino c'è Oxford che dopo 7 secoli di storia considera l'apertura di un campus oltre la Manica. Una delegazione francese guidata da Michel Blanquer, rettore della scuola superiore di economia, e i vertici dell'augusta accademia britannica hanno discusso di collaborazione post Brexit. Evento che è difficile leggere senza le lenti dell'offensiva che gli ex partners lanceranno sulle eccellenze del Regno. Sta scattando un attacco, in punta di morsa, sulle università dopo quella minacciata da Parigi sulla City con offerte che si annunciano generose per bankers in libera uscita?

Ci sono somiglianze, a causa della grande difficoltà che il recesso britannico dall'Ue creerà alla accademia del Regno. Colloqui analoghi sono in corso con l'università di Warwick, istituto di primo livello anche se non ammantato dell'aura di

primato che avvolge Oxford e Cambridge.

L'offerta francese prevede l'apertura di strutture miste con corsi di laurea co-sponsorizzati e, nel caso di Oxford a Parigi, con un campus che dovrebbe poter offrire diplomati analoghi a quelli britannici. Un'idea che a Oxford piace anche se - è stato precisato - «non è stata presa alcuna decisione».

Strutture universitarie che - ed è la chiave per capire perché l'operazione affascina gli atenei britannici - essendo a tutti gli effetti in territorio e nel contesto francese potrebbero, in teoria, godere del finanzia-

potesse più partecipare alle competizioni europee, non avesse più tifosi in Europa?».

È l'iperbole che inquieta le università britanniche e non solo le università. Nel dibattito alla Camera Alta, Lord Mandelson, laburista, ex ministro al commercio e ex commissario Ue al commercio ha incoraggiato i colleghi ad opporsi alla Brexit «una scelta che peserà per decenni», ha detto, ricordando che il 23 giugno gli elettori non hanno optato «per la trasformazione del Regno Unito in un paradiso fiscale politicamente isolato».

Dopo il dibattito di ieri e oggi, in Commissione saranno presentati gli emendamenti. Se dovessero passare - e la maggioranza di Lords è contro la separazione dal resto dell'Ue - la legge che autorizza l'avvio dell'articolo 50 sul recesso dall'Unione dovrà tornare ai Comuni per un nuovo esame. Qualora la Camera bassa non dovesse accettare le variazioni - dopo qualche rimbalzo fra le due assemblee - i Comuni avrebbero la meglio essendo assemblea elettiva. Su due emendamenti, tuttavia, si appunta l'attenzione dei «remainers»: il riconoscimento del diritto di residenza ai cittadini Ue che già vivono a Londra e dintorni e, soprattutto, il voto dirimente sull'intesa che Theresa May raggiungerà con i partner al termine della trattativa. Un voto dovrà esserci, ma nella visione del governo dovrà essere una semplice ratifica. I Lords vorrebbero - l'emendamento lo chiarirà - assegnare al Parlamento potere di bocciare il «deal». Un punto sul quale anche ai Comuni le opinioni sono contrastanti con molti deputati laburisti pronti a sfidare la «frusta» del partito che impone di procedere con il divorzio da Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANIME NERE 2 Martin Bosma Partito per la libertà

L'ideologo anti-Islam di Wilders

L'inchiesta del Sole in quattro puntate sulle «menti» del neopopulismo. Il 19 febbraio è stato pubblicato il ritratto di Florian Philippot (Le Pen). Seguiranno Aleksandr Dugin (Putin) e Stephen Bannon (Trump)

di Michele Pignatelli

L'edizione europea di Politico l'ha definito «l'elemento» di Geert Wilders. Un'etichetta che lui respinge, in linea con la strategia (finora vincente) del Partito per la libertà olandese: quella cioè di dare visibilità esclusivamente al leader, che è anche formalmente l'unico iscritto al Pvv. Lui è Martin Bosma, 52 anni, deputato della Camera dei rappresentanti dei Paesi Bassi dal 2006 e, definizioni a parte, una cosa certa: è un fedele compagno di strada di Wilders, sin dagli albori del movimento, e nelle sue pub-

L'IDENTIKIT

È stato un fedele compagno di strada del leader sin dall'inizio e nelle sue pubblicazioni si trovano i capisaldi ideologici del Pvv

blicazioni si trovano alcune delle idee cardine della battaglia anti-Islam del leader del Pvv. Nato a Wormer, nella regione industriale di Zaanstreek (Olanda settentrionale) nel 1964, Bosma si avvicina ancora 17enne al giornalismo, quindi studia Scienze Politiche all'Università di Amsterdam, specializzandosi in pubblica amministrazione e poi in sociologia a New York. L'università segna un passaggio importante nell'elaborazione di alcune sue idee chiave: «Durante gli studi di scienze politiche - ha dichiarato in un'intervista al giornale olandese Trouw - avevo letto libri tutti di sinistra. Quando sono andato negli Stati Uniti a studiare sociologia, ho scoperto un pensiero alternativo».

Non è difficile cogliere in questo passaggio la critica fondamen-

tale all'egemonia culturale di sinistra, che si sarebbe tradotta poi, nel 2010, in una pubblicazione, «La pseudo-élite dei falsari». Il libro attacca le élite di sinistra salite al potere dopo il '68 e colpevoli, secondo l'autore, di aver imposto alle società occidentali il multiculturalismo, favorendo le migrazioni di massa e chiudendo gli occhi di fronte al pericolo islamico. «Secondo l'élite - scrive Bosma - l'Islam è una religione e perciò dobbiamo rispettarla. Ma la religione è nella migliore delle ipotesi solo una piccola parte dell'ideologia». Un'ideologia che punta «all'introduzione della sharia e al dominio del mondo» e che l'autore paragona ad altre ideologie totalitarie, come il comunismo.

Il lavoro giornalistico prosegue anche nel periodo immediatamente successivo agli studi universitari, in cui Bosma collabora con programmi di Cnn e Abc, prima di ricoprire - dal 2002 al 2004 - il ruolo di direttore del Gruppo radiofonico olandese.

L'incontro con Geert Wilders avviene nel 2004, quando il futuro leader del Pvv ha appena lasciato il Vvd, il Partito liberal-conservatore, per fondare quello che inizialmente si chiama Gruppo Wilders. È l'anno dell'assassinio in strada del regista Theo van Gogh, per mano di un estremista islamico: un evento giudicato decisivo dal leader del Pvv (e da Bosma stesso, che lo conosceva personalmente) per la discesa in campo. Bosma diventa il principale autore dei discorsi di Wilders, nonché lo stratega del partito e il responsabile internet. A lui si deve anche l'idea, messa in pratica dal Pvv, di preferire a un movimento con una struttura tradizionale un partito «virtuale» (senza iscritti) che risponda direttamente agli elettori e sia in grado di cogliere, senza intermediazioni, le sollecitazioni della società: «Un partito senza membri - scrive Bosma sempre nel 2010 - significa aggiungere elementi di democrazia diretta alla democrazia rappresentativa». Figlie della sua vena caustica sarebbero, stando alla ricostruzione di Politico, anche alcune definizioni poi divul-

IL PERSONAGGIO



Con Wilders dall'inizio

■ Martin Bosma, 52 anni, ha accompagnato la carriera di Geert Wilders da quando l'attuale leader del Pvv lasciò nel 2004 il partito liberal-conservatore, per arrivare poi a fondare il Partito per la libertà. ■ Bosma, dopo aver studiato Scienze politiche ad Amsterdam ed essersi poi specializzato in Pubblica amministrazione e Sociologia a New York, aveva svolto la professione giornalistica. Avvicinato a Wilders, divenne il principale autore dei suoi discorsi, nonché lo stratega del partito e il responsabile internet. ■ Nelle sue pubblicazioni, «La pseudo-élite dei falsari» e «Minoranza nel proprio Paese», si trovano alcuni capisaldi ideologici della crociata anti-islamica del Pvv: l'egemonia culturale di sinistra, responsabile secondo l'autore del relativismo culturale che ha sottovalutato la minaccia rappresentata dall'ideologia islamica; il rischio per l'Olanda (e per l'Europa) di trovarsi minoranza di fronte alle migrazioni di massa dai Paesi musulmani. Tesi chiave del partito di Wilders, in testa nei sondaggi in vista delle elezioni politiche del 15 marzo, primo test 2017 dell'Europa di fronte all'avanzata dei populismi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LEVI DYLAN AND CLARA MCGREGOR

FAY.COM



PEUGEOT 308
DNA VINCENTE
TUA CON LEASING PRO
A 199 €/MESE
5 anni di garanzia e manutenzione inclusi

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,0 l/100 km; emissioni CO₂: 139 g/km.

Ben **29 premi internazionali** conquistati grazie alla Best Technology Peugeot, un progetto innovativo e rivoluzionario che ha cambiato il modo di guidare un'auto. Con i motori di ultima generazione e il Peugeot i-Cockpit®, Peugeot 308 ti offrirà una Driving Experience decisamente premiante. Scopri di più su peugeotprofessional.it

TI ASPETTIAMO ANCHE DOMENICA

TAN 1,99% TAEG 3,76%. Scade il 31/03/2017. Es. di leasing per possessori Partita IVA su 308 Berlina Business BlueHDi 100 S&S con cerchi 17", prezzo promo € 14.750 (IVA escl, mss e IPT escl), in caso di permuta o rottamazione di un veicolo. Primo canone anticipato € 4.283,26 + IVA (imposta sost incl), 59 canoni successivi mensili da € 199,28 + IVA e possibilità di riscatto a € 3.113,44 + IVA. Nessuna Spesa d'istruttoria, TAN (fisso) 1,99% TAEG 3,76%. Includere nel canone Spese di Gestione contratto (pari a 0,09% dell'importo relativo al prezzo di vendita veicolo decurtato del primo canone), servizi facoltativi Peugeot Efficiency Light (Contratto di manutenz. ordinaria per 5 anni o fino a 100.000 km, importo mensile del servizio € 14,96 + IVA) e Unique (Antifurto con polizza furto e incendio - Pr.Va, importo mensile del servizio € 20,70 + IVA). Salvo approvaz. Banca PSA Italia S.p.A. Fogli informativi c/o la Concessionaria. Immagini inserite a scopo illustrativo.

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT
PROFESSIONAL

LA GIORNATA

L'epilogo con 13 condanne delle «spese pazze» sarde

NELL'INCHIESTA UNA SOLA ASSOLUZIONE

È stata la prima inchiesta avviata in Italia sulle spese "pazze" della politica, tre anni prima di quella del tutto simile esplosa nel Lazio col caso Fiorito. E la prima a scatenare un vero e proprio terremoto nel Consiglio regionale della Sardegna. Ieri, a 4 anni dalla denuncia di una funzionaria del gruppo Misto che fece partire l'indagine della Procura di Cagliari, è calato il sipario sul primo maxi processo. La sentenza della prima sezione penale del tribunale sardo non lascia dubbi: il peculato aggravato, ovvero la sottrazione di denaro pubblico, è stato ampiamente provato nel dibattimento. Per questo 13 dei 14 imputati alla sbarra, tutti ex consiglieri della legislatura dal 2004 al 2009, sono stati condannati a pene comprese tra i 5 anni e sei mesi e 2 anni e due mesi. Assolto invece con formula piena l'ex esponente dell'Itdv Gionmaria Uggias: nel corso dell'inchiesta aveva restituito tutto il maltolto. La condanna

più pesante è stata inflitta all'ex capogruppo del Misto Giuseppe Atzeri (Pds/Az), la più leggera, 2 anni e due mesi, a Salvatore Amadu (ex Pdl), Pierangelo Masia Ibba e Raimondo (entrambi ex Psi). In dieci sono stati anche condannati all'interdizione perpetua dai pubblici uffici - scatterà con sentenza definitiva - i rimanenti tre avranno l'interdizione per il periodo fissato dalla pena. Giuseppe Atzeri (Misto) aveva la posizione più complessa: è stato condannato per peculato ma assolto dall'accusa di mobbing nei confronti della funzionaria che ha dato il via all'indagine, Ornella Piredda, ieri assente in un'aula affollata di curiosi. Certo è solo il primo grado di giudizio ma un effetto sarà immediato: tre dei condannati, infatti, siedono tutt'ora in Consiglio regionale e dovranno abbandonare il seggio per 18 mesi per effetto della sospensione prevista dalla legge Severino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il «colpo» delle Iene sull'Unar e le dimissioni del vertice

IL PRESIDENTE COSTRETTO A LASCIARE

Un servizio delle Iene trasmesso domenica sera su Italia 1 è riuscito a decapitare il vertice dell'Unar, Ufficio antidiscriminazioni razziali della Presidenza del Consiglio.

Nel servizio si accusa l'Unar di aver finanziato una associazione di persone omosessuali a cui fanno capo circoli nei quali si praticerebbe prostituzione maschile, e il direttore dell'Ufficio di essere socio di questa stessa associazione e dunque, secondo le accuse, in palese conflitto di interesse. Ne viene fuori una vera e propria bufera politica. Dal centrodestra per tutta la giornata è un susseguirsi di richieste di dimissioni e di chiusura dell'ufficio e di spiegazioni al premier Gentiloni e al sottosegretario alla presidenza Boschi. «L'Unar è una vergogna da abolire», insorge il senatore di Forza Italia Lucio Malan. E la presidente di Fratelli d'Italia, Giorgia

Meloni, si dice pronta a presentare un'interrogazione urgente al Governo per chiedere la chiusura immediata dell'Unar e le dimissioni del suo direttore.

E in serata arriva la convocazione a Palazzo Chigi di Francesco Spano, direttore Unar. Un veloce colloquio con Maria Elena Boschi al termine del quale Spano rimette il mandato.

A chiusura del caso il comunicato di esultanza del Governo: le dimissioni di Spano «vogliono essere un segno di rispetto al ruolo e al lavoro che ha svolto e continua a svolgere l'Unar». Infine un'ultima precisazione: Palazzo Chigi «disporrà la sospensione in autotutela del Bando di assegnazione oggetto dell'inchiesta giornalistica, per effettuare le ulteriori opportune verifiche. I relativi fondi, comunque, non sono stati ancora erogati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Di Matteo alla superprocura antimafia, ora c'è l'ok Csm

LA NOMINA

Ci vorrà ancora un mese prima che si concretizzi la nomina di Nino Di Matteo, il magistrato di Palermo che sta guidando a Palermo la pubblica accusa nel processo sulla (presunta) trattativa tra Stato e Cosa nostra, alla Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo (Dnaa).

Per il momento c'è l'approvazione all'unanimità dalla III Commissione del Consiglio superiore della magistratura (Csm) della proposta di destinarlo a Roma insieme ai suoi colleghi della procura capitolina Francesco Polino, Barbara Sargenti e Maria Cristina Palaia e di quella di Napoli Michele Del Prete. La parola definitiva spetta al plenum del Csm. Elisabetta Casellati, presidente della III Commissione ha affermato ieri che si è trattato di una «scelta non semplice», vista la presenza di candidati di «altissimo profilo». Ha spiegato che si è «tenuto

anche conto delle indicazioni del procuratore Roberti», che guida la Dnaa e che i consiglieri del Csm hanno voluto ascoltare in audizione anche per capire «le esigenze dell'ufficio».

Parole di rito perché, dopo un tormentato iter, la nomina di Di Matteo appare pressoché certa. La prima volta la sua richiesta di approdare in Dnaa venne cassata perché gli furono preferiti altri candidati, la seconda venne respinta per un vizio di forma e la terza fu il pm a rifiutarla, nonostante fosse stata sollecitata dallo stesso Csm come trasferimento extraordinario da Palermo, vale a dire legato a ragioni eccezionali, tali da derogare alle ordinarie procedure di mobilità del personale di magistratura. Di Matteo non voleva che apparisse una fuga da Palermo, essendo tra l'altro pendente un suo ricorso contro la bocciatura nella primavera 2015.

Il suo (sempre più probabile) arrivo in Dnaa aprirà una partita delicatissima che ruota intorno ad una sola domanda: gli sarà conferita l'applicazione al processo sulla trattativa che sta finora seguendo oppure, per ragioni di (presunta) opportunità, quell'applicazione non gli verrà concessa? Il mese di tempo prima che la nomina diventi ufficiale servirà anche per dirimere questo dubbio che non appare certo di lana caprina.

Roberto Galullo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Roma. Gli elogi alla sindaca: «Sei una roccia» - Casaleggio vede i parlamentari, malumori sulle ricandidature

Grillo: troveremo una soluzione sullo stadio

Il leader rassicura la base: sentiremo i cittadini - Franceschini: soprintendenza autonoma

Manuela Perrone
ROMA

Un colpo al cerchio: «Ci sono problemi, come ubicazione, composizione, suolo, idrogeologia, però li risolveremo». È uno alla botte: «Se si dovesse fare, sarà uno stadio fatto con criteri che da queste parti non hanno mai visto e se ne dovrà occupare un costruttore, non un palazzinaro. Sentiremo la popolazione interessata e insieme a loro costruiremo una cosa straordinaria». Beppe Grillo, arrivato domenica sera nella capitale con Davide Casaleggio, riassume così la linea "costruttiva" sull'arena della Roma, che contempla anche tutte le ipotesi, compresa quella di strade alternative.

L'impatto è stato al centro ieri di un vertice in Campidoglio dei due leader con la sindaca Virginia Raggi, il vicesindaco Luca Bergamo, la presidente della commissione capitolina Urbanistica, Donatella Iorio, i deputati Alfonso Bonafede e Riccardo Fraccaro del gruppo di supporto agli enti locali ormai di stanza nella capitale, e l'avvocato genovese Luca Lanzalone, che sta seguendo il dossier (nel mirino del Pd, che chiede lumi su suo incarico a compenso). Grandi assenti gli altri consiglieri M5S, compreso il presidente dell'assemblea Marcello De Vito: sono almeno una decina, dei 29 totali, a premere per l'annullamento della delibera di pubblica utilità varata

dall'ex sindaco Marino nel 2014. Come buona parte degli attivisti: quelli del Tavolo urbanistico, guidati da Francesco Sanvitto, consegneranno oggi una lettera a Raggi, corredata dalla bozza di delibera di annullamento. Per ripartire da capo «senza speculazioni». Già dalla selezione dei partecipanti alla riunione, però, si comprende l'aria che tira: Grillo e Casaleggio non vogliono chiudere prematuramente la partita stadio, che vale due miliardi, interamente privati (di cui 440 milioni per le opere pubbliche) e 840 milioni di vantaggi in termini di fiscalità per il comune.

Dopo il no alle Olimpiadi, il M5S vuole lanciare un segnale diverso. Il problema sono i tempi. La conferenza dei servizi scade il 3 marzo. L'As Roma e il costruttore Luca Parnasi escludono per ora di chiedere una nuova proroga: vogliono che il comune, che rivedranno domani, scopra le carte. Pende il loro ricorso al Tar contro il parere della soprintendente Margherita Eichberg (nel mirino sui social, perché è la sorella di un dirigente della Lazio) con la richiesta di vincolo sull'area di Tor di Valle. Il ministro dei Beni culturali Dario Franceschini precisa: «Le soprintendenze sono autonome. Ma la decisione finale potrà essere portata in Cdm». L'agente studio ai parei legali (ultimo, quello dell'Avvocatura capitolina). Grillo raccomanda a Raggi: «Decidete in auto-

nomia ignorando le pressioni esterne». Chi si aspettava che il leader ripescasse le parole del blog di ramatenel2014 («Con la scusa di costruire uno stadio, si costruisce un intero quartiere») è rimasto deluso. Così come chi sperava in un cambio di rotta sul sostegno a Raggi, indagata per abuso d'ufficio e falso per la nomina di Renato Marra, fratello del fedelissimo Raffaele ora in carcere, e per concorso in abuso d'ufficio per quella del suo ex capo staff Salvatore Romeo, che l'ha trascinato nell'odissea poliziesca. «Virginia, sei una roccia: Roma sta rinascendo», incoraggia Grillo. Che invoca il voto a giugno e ironizza su Matteo Renzi che «rifonda la Dc»: «Il Paese ha bisogno di un tuo aiuto prima di sprofondare nell'abisso». È toccato a Casaleggio, invece, incontrare un gruppo ristretto di parlamentari sul programma. Malumori tra gli esclusi, complice l'ansia da ricandidatura. Sul fronte giudiziario, Romeo ha depositato una memoria difensiva in procura in cui afferma che il suo contratto (ad agosto era passato da uno stipendio di 39 mila euro a nomina) è stato siglato nel pieno rispetto del Tuel. Spiega il suo avvocato, Riccardo Luponio: «Ci sono precedenti, come Antonio Lucarelli con Alemanno, Mattia Stella e Silvia Decina con Marino, Roberto Giachetti con Rutelli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il vertice. Beppe Grillo il Campidoglio per discutere dello stadio della Roma

I 5 STELLE E LO STADIO DELLA ROMA

L'opposizione interna

Sullo stadio della Roma sono almeno una decina, dei 29 totali, i consiglieri comunali 5 stelle a premere per l'annullamento della delibera di pubblica utilità varata dall'ex sindaco Marino nel 2014. Come buona parte degli attivisti: quelli del Tavolo urbanistico consegneranno oggi una lettera a Raggi, corredata dalla bozza di delibera di annullamento.

La linea di Grillo e Casaleggio

Grillo ha riassunto così la linea sullo stadio della Roma: «Ci sono problemi, come ubicazione, composizione, suolo, idrogeologia, però li risolveremo. Se si dovesse fare, sarà uno stadio fatto con criteri che da queste parti non hanno mai visto e se ne dovrà occupare un costruttore, non un palazzinaro. Sentiremo la popolazione interessata».



QUEST'ESTATE NON SARÀ UN NORD EUROPA QUALSIASI.
PARTI CON PREZZO LEGGERO.
LA SECONDA PERSONA PAGA LA METÀ*.

Sei pronto a vivere un'estate d'incanto con MSC Crociere?
Se prenoti entro il 28 febbraio una crociera MSC la seconda persona paga la metà!
Scegli di vivere la magia dell'estate nella natura incontaminata del Nord Europa.
Ti aspettiamo a bordo delle nostre navi per un'indimenticabile crociera.



GERMANIA
FRANCIA
REGNO UNITO
BELGIO
PAESI BASSI

DA AMBURGO
da Settembre a Ottobre 2017

MSC PREZIOSA
8 GIORNI - 7 NOTTE

#PREZZOLEGGERO

Per tutti i dettagli chiedi
alla tua agenzia di viaggi
chiama 848 242490**
o visita MSCCROCIERE.IT

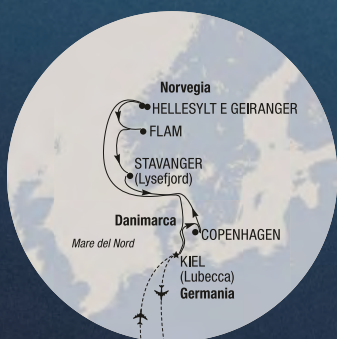


MSC
CROCIERE

NON È UNA CROCIERA QUALSIASI

*Promo soggetta a disponibilità limitata da verificare al momento della conferma. Non retroattiva e valida per prenotazioni dal 19/12/2016 al 28/02/2017. Non cumulabile con altre promo da/extra catalogo, a eccezione degli sconti previsti per i soci MSC Voyagers Club. Lo sconto del 50% sulla seconda persona si applica esclusivamente sulla quota crociera; restano interamente a carico dei passeggeri le tasse e i Servizi Portuali, l'assicurazione, i voli e i trasferimenti. Per conoscere tutti gli itinerari, le navi e la pertinenza in promozione visita mscrocieri.it

**Numero a costo ripartito. Per il dettaglio dei costi della chiamata visita il sito mscrocieri.it



GERMANIA
DANIMARCA
NORVEGIA

DA KIEL
da Maggio a Settembre 2017

MSC FANTASIA
8 GIORNI - 7 NOTTE



FOCUS. I PARERI

Sul vincolo a Tor di Valle ultima parola al Governo

di Antonello Cherchi

Sullo stadio della Roma la parola è ora delle carte e delle procedure. Per il momento di certo c'è che il procedimento di vincolo aperto dalla soprintendente al paesaggio della capitale, Margherita Eichberg, congela la situazione. Il procedimento, infatti, ha un iter autonomo e parallelo rispetto alla conferenza di servizi, che per decidere deve aspettare l'ultima parola sul vincolo.

A dire il vero, si potrebbe anche ipotizzare un intervento della conferenza di servizi senza aspettare la fine dell'istruttoria presso il ministero dei Beni culturali, ma la questione è controversa.

La via più piana prevede che le parti interessate possano presentare le loro controdeduzioni sul vincolo, che è stato apposto sulla base degli articoli 10 e 13 del Codice dei beni culturali (Dlgs 42/2004), i quali prevedono che si possano dichiarare di interesse culturale beni immobili «particolarmente importanti» costruiti da oltre 50 anni (l'ippodromo di Tor di Valle su cui dovrebbe sorgere lo stadio è degli anni Sessanta). Il procedimento di vincolo è un atto autonomo del soprintendente, sul quale il ministro dei Beni culturali non può interferire, a meno di palesi irregolarità.

La sede in cui le eventuali obiezioni delle parti vengono esaminate è la commissione regionale di coordinamento, costituita dal soprintendente del Lazio, dal segretario regionale dei Beni culturali e dal direttore del polo museale della regione. La commissione deve decidere entro 120 giorni dall'apertura del procedimento di vincolo e può sia confermare quest'ultimo sia disattenderlo. In quest'ultima ipotesi, il caso si chiude.

Se, invece, la commissione conferma il vincolo, la palla passa alla conferenza di servizi, la quale - in base alla riforma Madia della pubblica amministrazione e, in particolare, al decreto attuativo 127 del 2016 - può anche decidere a maggioranza di non tenerne conto. A quel punto, il ministero dei Beni culturali può giocare la carta Consiglio dei ministri: il direttore generale del paesaggio, Caterina Bon Valsassina, chiede al ministro Dario Franceschini di portare la questione a Palazzo Chigi. Il ministro può valutare il da farsi. Nel caso opti per interpellare i propri colleghi di Governo, la questione del vincolo si mette ai voti in una seduta del Consiglio dei ministri e la partita si chiude, in un senso o nell'altro, in quella sede.

C'è, però, un'altra strada che le parti danneggiate dal vincolo possono praticare già da ora: si tratta dell'impugnazione del provvedimento davanti al Tar.

Questi sono gli scenari più prevedibili. Ne esiste, come detto, un terzo e coinvolge da subito la conferenza dei servizi. Quest'ultima, senza aspettare che si svolgano le procedure e si esprima la commissione regionale di coordinamento, potrebbe decidere di chiedere comunque alla soprintendente Eichberg l'assenso alla costruzione e, dunque, il ritiro del vincolo.

Di fronte a un presumibile rifiuto del funzionario dei Beni culturali - il contrario presupporrebbe un suo dietrofront sulla questione -, la conferenza dei servizi potrebbe decidere a maggioranza di non tenere conto del vincolo. La procedura, come detto, non è così pacifica: non è, infatti, certo che la conferenza dei servizi possa agire senza aspettare la conclusione del procedimento di vincolo. In ogni caso, se si dovesse imboccare questa strada e il vincolo venisse rimosso, resta sempre la possibilità per gli uffici dei Beni culturali di chiedere al ministro di rimettere l'affare al Consiglio dei ministri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LINEAPELLE

INTERNATIONAL
LEATHER FAIR
MILANO

—
**21-22-23
FEBRUARY
2017**
—

SUMMER 2018

www.lineapelle-fair.it



24 ORE
BUSINESS SCHOOL

WWW.BS.ILSOLE24ORE.COM

MASTER FULL TIME - POST LAUREA
CORPORATE FINANCE
MANAGEMENT

Servizio Clienti
tel. 02 (06) 3022.356/73811/6370/6379
fax 02 (06) 3022.4462/2059/6280
masterfulltime@isole24ore.com

GRUPPO 24 ORE

24 ORE
BUSINESS SCHOOL

WWW.BS.ILSOLE24ORE.COM

MILANO, dal 29 MAGGIO 2017 - 20° Ed.
ROMA, dal 25 OTTOBRE 2017 - 21° Ed.
6 mesi di aula e 4 di stage

Il Sole 24 ORE Business School ed Eventi
Roma - piazza dell'Indipendenza, 23 b/c
Milano - via Monte Rosa, 31
business.school@isole24ore.com

GRUPPO 24 ORE

Martedì
21 Febbraio 2017

IL GIORNALE DELL'ECONOMIA REALE

www.ilssole24ore.com
@24ImpresaTerr



PATTO PER LO SVILUPPO Sardegna, pronti i primi 277 milioni

Davide Madeddu ► pagina 12



TLC E BANDA ULTRALARGA Tim diserta le gare per la fibra ottica

Andrea Biondi ► pagina 13

Ferrovie. Nasce il Polo Mercitalia: si candida a essere il nuovo soggetto trainante nel Paese per le attività di trasporto cargo e logistica integrata

Fs, rivoluzione nel business merci

Previsti investimenti per 1,5 miliardi e raddoppio dei ricavi in dieci anni - Ritorno all'utile nel 2018

Marco Morino
MILANO

Risanare e riportare in utile il business del trasporto merci, un'attività strutturalmente in perdita per il gruppo Fs Italiane ma che rappresenta circa 1/7 del volume d'affari e poco meno dell'8% dell'organico complessivo del gruppo Fs. Presentarsi al mercato, cioè al mondo delle imprese e degli operatori della logistica e del trasporto merci, come un unico interlocutore, ovvero facendo in modo che i clienti possano beneficiare di tutti i servizi offerti dalle diverse società della nuova realtà industriale senza però doversi preoccupare di interagire con più soggetti diversi.

Ecco le fondamenta sulle quali è basato il Polo Mercitalia, la nuova struttura del gruppo Fs Italiane che si candida a essere il soggetto trainante, nel Paese, del business del trasporto merci e della logistica integrata. Oggi il trasporto ferroviario ha una

PROFONDO ROSSO

Le merci rappresentano l'unico settore del gruppo Ferrovie Italiane ancora strutturalmente in perdita (-800 milioni tra il 2011 e il 2015)

quota di mercato modesta, circa il 9%, ma secondo le Fs gli spazi di miglioramento sono enormi. Il Polo Mercitalia è stato presentato, ieri, alla Stazione Centrale di Milano dal top management del gruppo Fs guidato dall'amministratore delegato Renato Mazzoncini. All'evento è intervenuto anche il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio.

Il Polo raggruppa in un'unica grande realtà tutte le società di Fs Italiane attive, a vario titolo, nel business del trasporto merci e della logistica (si veda il grafico in pagina): la capogruppo sub-holding Mercitalia Logistics controllata al 100% da Fs Italiane; Mercitalia Rail (maggior player italiano del settore con 500 milioni di fatturato annuo); gruppo TX Logistik (con base in Germania, ma attivo in diversi Paesi europei); Cemai (terzo player europeo del combinato); Mercitalia Transport & Services; Mercitalia Terminal; TerAlp (Terminal Alp Transit) e Tlf.

Il Polo Mercitalia, sottolinea

l'ad di Mercitalia Logistics Marco Gosso, avrà il compito di risanare e rilanciare il business merci del gruppo, sviluppando soluzioni integrate di trasporto merci e logistica che valorizzino il trasporto merci per via ferroviaria puntando a raggiungere l'utile già nel 2018 e al raddoppio dei ricavi in dieci anni (dal miliardo fatturato nel 2016 a oltre due miliardi nel 2026). In particolare, il risultato netto del Polo Mercitalia dovrebbe chiudere con un attivo pari a tre milioni di euro già nel 2018, dopo le forti perdite operative degli ultimi anni (800 milioni di perdite tra il 2011 e il 2015).

«Il raggruppamento delle società operative in un unico Polo - sottolinea Mazzoncini - consentirà di ottimizzare i servizi: i clienti potranno confrontarsi con un unico interlocutore, con conseguente risparmio di tempo e risorse». Il Polo Mercitalia (4mila dipendenti) prevede nel piano industriale 2017-2026 investimenti per 1,5 miliardi di euro: oltre un miliardo per il materiale rotabile, 100 milioni per i terminali intermodali (previsti nuovi impianti a Milano, Brescia e Piacenza) in asse con il Gottardo e il corridoio Reno-Alpi (Genova - Rotterdam), 100 milioni per l'information technology & sicurezza e circa 250 milioni in acquisizioni di aziende per espandere il business. Si tratta dell'investimento complessivo più significativo che le Ferrovie italiane abbiano mai fatto nel settore delle merci.

Un'attenzione particolare verrà dedicata al rilancio delle attività internazionali che hanno il punto di forza in Tx Logistik, la società del polo con base in Germania che ambisce a diventare leader nei servizi di trazione ferroviaria, da e per l'Italia, sui grandi corridoi europei di traffico merci transalpini. «Il Paese - commenta il ministro Delrio - ha bisogno di questa cura del ferro e la logistica ferroviaria è un settore decisivo per lo sviluppo dell'economia. Amo ripetere che se l'Italia avesse la logistica della Germania, il Pil italiano sarebbe superiore a quello tedesco. Per colmare i ritardi è necessario sviluppare un pensiero logistico integrato, collegando i porti marittimi alla rete ferroviaria e facendo in modo che i treni, sulle lunghe percorrenze, risultino più competitivi del Tir».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



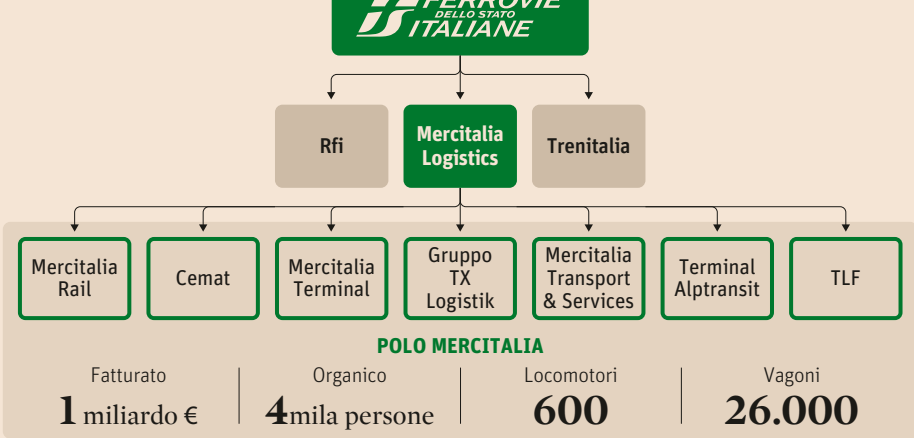
Locomotori / 1. La locomotiva TRAXX E483 di costruzione Bombardier



Locomotori / 2. Le locomotive Vectron E189 ed E193 di costruzione Siemens

Fs Italiane: con il Polo Mercitalia cambiano trasporto merci e logistica

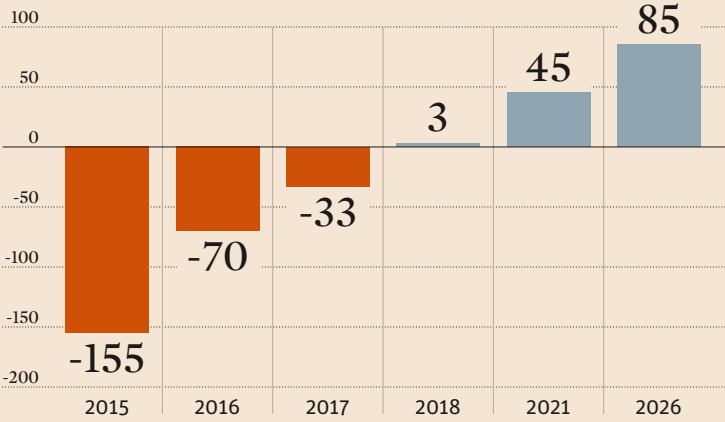
LA STRUTTURA SOCIETARIA



Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

L'EVOLUZIONE DEL RISULTATO NETTO

Dati in milioni di euro



Materiale rotabile. Il valore della commessa è di circa 300 milioni di euro - Intanto l'azienda noleggia 20 nuovi locomotori

Bando per l'acquisto di 125 locomotive

MILANO

Il debutto del Polo Mercitalia (gruppo Fs Italiane) coincide con un annuncio in grande stile: l'avvio del rinnovo del materiale rotabile. Mercitalia Rail, la principale società del nuovo polo, si è già mossa in due direzioni. Prima mossa: Mercitalia Rail ha sottoscritto due contratti di noleggio per 20 nuove locomotive elettriche. I nuovi locomotori sono forniti dalle compagnie Akiem (10 macchine Bombardier prodotte nello stabilimento di Vado Ligure) e Mre del gruppo Mitsui (10 macchine Siemens). Seconda mossa: tra qualche giorno sarà avviato da Mercitalia Rail e da TX Logistik (congiuntamente) l'iter per acquisire nei prossimi anni fino a 125 nuove locomotive

SALTO CULTURALE

L'ad Mazzoncini: «La centralità del cliente è strategica: dobbiamo trattare le merci come i passeggeri, altrimenti finiscono sui camion»

delle 125 locomotive ci aspettiamo che i costruttori si facciano avanti con le rispettive manifestazioni d'interesse. Puntiamo a chiudere l'operazione entro l'estate». Qual è il valore della commessa? «La commessa vale circa il 30% del miliardo messo a disposizione dall'azionista, quindi siamo sui 300 milioni di euro» risponde Gosso. Attualmente il Polo Mercitalia dispone di una flotta di circa 600 locomotori e 26 mila vagoni.

«Le centralità del cliente - aggiunge Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Fs Italiane - è strategica per la nostra azienda. Dobbiamo trattare le merci come fossero viaggiatori». Perché, ragiona Mazzoncini, se tratti male i passeggeri scattano le proteste. Se tratti

male le merci finiscono sui camion. Invece l'obiettivo delle Fs e del governo è esattamente il contrario: trasferire quote crescenti di traffico merci dalle strade (e dalle autostrade) verso le ferrovie. «L'obiettivo del governo italiano - conferma, a Milano, il ministro Delrio - è di trasportare il 30% di merci su ferro in 10 anni. Nel 2016 abbiamo aumentato le merci del 6%, quindi possiamo farcela». La cura del ferro, secondo Delrio, inizia a dare frutti: «I primi 12-18 mesi sono andati molto bene, gli operatori privati hanno fatto investimenti importanti, Fs ne sta facendo e ne farà ancora, è un cambio culturale importante». Richiesto anche dall'Unione europea, che punta a trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci dalla gomma alla rotaia e il 50% entro il 2050.

M. Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Innovazione. Presentato a Parigi il concept di Case che sancirà il definitivo ingresso dell'hi-tech in agricoltura

Da Cnh il primo trattore senza conducente

Filomena Greco

PARIGI. Dal nostro inviato

Per adesso è un Concept, un prototipo: il primo trattore a guida autonoma. Lo presenta il Gruppo Cnh Industrial la prossima settimana a Parigi durante Sima, la manifestazione dedicata alle innovazioni per il settore agricolo. Il trattore 4,0 a marchio Case rappresenta «un passaggio chiave per l'agricoltura del futuro», spiega Matthew Forster, vice presidente di Case per l'Europa, il Middle East e l'Africa. La risposta alle esigenze di produttività, efficienza e sostenibilità dell'agricoltura di precisione, in fasi chiave come la semina, la concimazione o la rac-

colta. Nasce con una forte impronta italiana nel design, aggiunge David Wilkie, responsabile design per Cnh Industrial, grazie al contributo degli ingegneri provenienti dal mondo dell'auto di Fca, impiegati nei gruppi di lavoro che hanno sviluppato il modello, tra il centro stile di Torino e gli Stati Uniti.

Viene presentato per la prima

LA FIRMA MADE IN ITALY

Impegnati nella realizzazione gli ingegneri dell'automotive del Gruppo Fca tra il Centro Stile di Torino e gli Stati Uniti

volta in Europa dopo il "debutto", qualche mese fa, negli Usa. Proprio gli Stati Uniti, dove Cnh Industrial con i brand Case e New Holland è uno dei due principali operatori, sono stati il paese dove il trattore di ultima generazione è stato testato sul campo. E gli Stati Uniti, con l'Australia, rappresentano le aree chiave per lo sviluppo industriale e l'esordio sul mercato delle macchine agricole di ultima generazione, destinate alla guida autonoma e capaci di registrare ed elaborare dati esterni per ottimizzare l'interazione con clima e condizioni del terreno.

Difficile dire quando i trattori intelligenti saranno sul mercato. I re-

sponsabili del progetto parlano di una implementazione veloce, grazie alle dotazioni già installate sulle macchine agricole, e c'è da scommettere che la guida autonoma arriverà in agricoltura prima che nel settore della mobilità. «Tutte le nostre macchine a partire dall'anno prossimo saranno "autonomous ready", cioè predisposte all'implementazione per la guida autonoma. Il prossimo step - interviste Antonio Marzia, responsabile Data analytics e Service per il Gruppo - saranno lo sviluppo della sensoristica, processo facilitato dai progressi nell'automotive e del software in grado di facilitare l'interazione con le macchine e i sistemi di colle-

gimento. Ma la vera sfida a questo punto è il mercato».

Non si parte dazero. Le funzionalità di sterzata automatica e quelle relative alla telematica sono già disponibili sui mezzi in commercio. Il trattore intelligente aggiunge elementi chiave: il Concept presentato si serve dei segnali GPS e di correzione satellitare disponibili, a esempio, per fornire una guida automatica di precisione e una registrazione e trasmissione immediata dei dati del campo; ha tecnologia driverless e un "pacchetto" di rilevamento e percezione con radar, laser, telecamere, per individuare gli ostacoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il prototipo. Il trattore senza conducente di Case (Gruppo Cnh Industrial)

ALL'INTERNO

Industria

ENERGIA

Unione petrolifera: fisco opprimente

Celestina Dominelli ► pagina 12

DIGITALE

Brescia capofila per Industria 4.0

Matteo Meneghello ► pagina 13

Stili&tendenze

FIERE

Concia, in ripresa le pelli pregiate

Giulia Crivelli ► pagina 14

Attività marittima

NAUTICA

L'Italia cresce nei giga-yacht

Raoul de Forcade ► pagina 14

Lavoro

VERTENZE

Alitalia, interviene il Governo

Giorgio Pogliotti ► pagina 15

Mondo&mercati

TENSIONI MESSICO-USA

Cosa succede se salta il Nafta

Roberto Da Rin ► pagina 16

SU INTERNET

E-commerce

OCCUPAZIONE

Amazon, in arrivo a Torino e Cagliari 600 assunzioni



Meccanica

I DATI ACIMIT

Il meccanotessile spinto dall'Italia

Bevande

A RIMINI

Filiera della birra 100% made in Italy

Sviluppo. La quota più importante è destinata al rilancio delle infrastrutture

Patto per la Sardegna: pronti i primi 277 milioni

De Vincenti: «Mezzogiorno chiave per ripresa Paese»

SARDEGNA**Davide Madeddu**
CAGLIARI

Il primo tassello del "Patto per la Sardegna" ha già una cifra disponibile: 277,6 milioni di euro per il 2017 «con un profilo di spesa di 263 milioni e 757 mila euro». Risorse che saranno spese seguendo sei macro aree tematiche. Si tratta della prima parte di quel programma di interventi che prevede, per lo sviluppo della regione, uno stanziamento di 2 miliardi e 905 milioni di euro sino al 2020. Un punto di partenza che, come rimarca il ministro della Coesione territoriale Claudio De Vincenti al termine del vertice con il governatore della Sardegna Francesco Pigliaru, ha anche una valenza nazionale.

«È un segnale forte che vogliamo dare ai cittadini sardi e alle imprese della Sardegna. Qui c'è una strategia di svilup-

po della regione e di ripresa della regione - dice il ministro -. E la ripresa della Sardegna come la ripresa del Mezzogiorno è un passo chiave per avere una ripresa complessiva del nostro paese. L'Italia ha bisogno che il mezzogiorno e la Sardegna siano motori di sviluppo. Il patto della Sardegna, e quello che sta facendo l'amministrazione regionale, vanno in questa direzione».

Il cronoprogramma è già stato delineato, prevede una ripartizione delle risorse secondo sei macro aree tematiche. «Si sta andando avanti in modo serio e propositivo con concretezza e serietà - aggiunge l'esponente del Governo -. Adesso sono 270 milioni ma poi vanno a crescere sino a

LE RICADUTE

Il governatore Pigliaru: «Attendiamo un importante effetto moltiplicatore»
L'intero Piano prevede 2,9 miliardi fino al 2020

completare gli interventi». Per il governatore della Sardegna Francesco Pigliaru si tratta di «una scommessa importante con molto protagonismo locale e un'importante regia nazionale».

«Parliamo di 270 milioni di euro da mettere a correre in vario modo per la Sardegna nel 2017. Si tratta - spiega il governatore - di una cifra pari quasi all'uno per cento del pil della Sardegna, senza calcolare gli effetti moltiplicatori». Punto di partenza sarà il versante delle infrastrutture per cui è prevista una spesa di 134 milioni e 543 mila euro su un totale di 738,2 milioni sino al 2020. Priorità sarà data all'edilizia scolastica: «Si punta su ammodernamento tecnologico e razionalizzazione della rete infrastrutturale», poi interventi su rete ferroviaria «15 milioni di euro», 20 milioni a rete stradale e mobilità, oltre che finanziamenti per progetti in campo agricolo, universitario «delle energie rinnovabili e della mobilità elettrica

con le Smart City».

L'ambiente porta a casa 56 milioni, distribuiti tra interventi per il sistema del trattamento dei rifiuti e interventi alle infrastrutture idriche oltre che all'efficientamento della distribuzione per il consumo umano e la bonifica dei siti contaminati. Allo sviluppo economico andranno 10 milioni mentre lo sviluppo locale e le attività di promozione avranno a disposizione 15 milioni di euro. Consistente, 45 milioni di euro, sarà la cifra per il settore occupazione, inclusione sociale e lotta alla povertà, istruzione e formazione, mentre il settore rafforzamento pubblica amministrazione spenderà per «azioni di assistenza tecnica, sviluppo capacità e competenze» un milione e 163 mila euro.

«I 45 milioni di euro, di fatto già spesi, sono per gli ammodernamenti sociali e si aspettavano dal 2014 - conclude Pigliaru -. Il patto ha portato questi soldi che sono stati messi immediatamente a correre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vino all'asta

L'IMMAGINE ECONOMICA

**Cantina La Versa ceduta a Cavit**

Cantina La Versa passa sotto il controllo di Terre D'Oltrepò e di Cavit per 4,2 milioni. L'esito dell'asta fallimentare è arrivato dopo mesi di profondo travaglio per l'azienda pavese. Gli acquirenti hanno rilevato tutte le strutture per la produzione di vini e spumanti, marchi e certificazioni. E per almeno un quinquennio dovranno mantenere operativo la sede di Santa Maria della Versa e i siti produttivi, non cedere i marchi e assumere almeno 5 dipendenti entro 12 mesi.

La Versa è nota per lo spumante classico, charmat, vari vini rossi (Pinot nero, Bonarda, Barbera) e bianchi (Pinot, Riesling, Moscato). La crisi di La Versa ha depressi i ricavi dai 18 milioni lordi del 2009 fino ai 4,6 dell'anno scorso con un risultato sempre in rosso. Secondo l'area, entro il 2021 la cantina pavese potrebbe salire a 11 milioni di ricavi con un utile. (E.Sc.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Competitività. Il piano fino al 2019: 80 milioni per la sostenibilità della raffineria

Saras investe 645 milioni a Sarroch

CAGLIARI

Efficientamento energetico, miglioramento tecnologico, un'attenzione verso una "sempre migliore qualità ambientale" e investimenti in Sardegna per 645 milioni nell'arco di quattro anni. E disponibilità verso il progetto metano.

Sono i punti del piano di investimenti della Saras per il periodo 2016-2019 illustrati nel corso di un incontro alla Regione tra l'assessore della Programmazione Raffaele Paci, il vicepresidente esecutivo di Saras Dario Scaffardi e il presidente della controllata Sarlux Francesco Marini e il presi-

dente di Confindustria Sardegna Meridionale Maurizio De Pascale. Fondamentali, per la raffineria che tratta una media di 300 mila barili al giorno e un totale di 15 milioni di tonnellate l'anno, gli investimenti finalizzati al mantenimento delle caratteristiche tecnologiche che consentono la lavorazione di

L'INTERVENTO GREEN

Il gruppo prevede di impiegare venti milioni di euro l'anno per quattro anni per il miglioramento ambientale degli impianti

41 grezzi differenti. Un altro elemento riguarda poi l'efficientamento energetico, i «miglioramenti alle turbine» e il «miglioramento tecnologico degli impianti per la riduzione del vapore». Poi la modifica di alcuni pontili, la Saras ha 13 ancoraggi per petroliere, in modo che possano essere utilizzati da navi si stazza maggiore. A focalizzare l'attenzione della Regione il piano da 20 milioni di euro l'anno per quattro anni per «la sempre migliore qualità ambientale degli impianti». Non solo, attenzione della Regione anche verso gli investimenti e la tecnologia.

«Le politiche per l'attrazione di in-

vestimenti sono centrali per la nostra Giunta e le consideriamo strategiche per la Sardegna e la sua economia - ha detto l'assessore Paci -. Lo stesso discorso vale per l'alta tecnologia, il digitale, l'Ict, abbiamo sempre detto che è l'innovazione l'unico modo che può permettere alle industrie di fare il salto di qualità verso il futuro, infatti sosteniamo anche la politica nazionale per l'Industria 4.0. Con la Saras credo ci siano prospettive di collaborazione sia nel campo delle nuove tecnologie che in quello della conoscenza e dello sviluppo del capitale umano».

Per l'esponente dell'esecutivo

L'IDENTIKIT**300mila**

I barili prodotti al giorno
La raffineria Saras in Sardegna tratta una media di 300 mila barili al giorno e un totale di 15 milioni di tonnellate l'anno. Gli investimenti finalizzati al mantenimento delle caratteristiche tecnologiche che consentono la lavorazione di 41 grezzi differenti

80 milioni

L'investimento ambientale
Piano da 20 milioni di euro l'anno per quattro anni per «la sempre migliore qualità ambientale degli impianti»

regionale «la diffusione della conoscenza è fondamentale, e allora servono formazione professionale e analisi delle competenze per favorire l'incontro fra domanda e offerta di lavoro, condizione per creare sviluppo e occupazione. Dunque alla Saras guardiamo con molto interesse non solo all'attività di trasformazione del petrolio ma anche all'impegno nella tutela dell'ambiente e alla produzione e trasferimento di conoscenza».

C'è poi un aspetto relativo alla questione metanizzazione verso cui i vertici della Saras hanno espresso volontà di collaborazione. Nel corso del vertice il vice presidente Scaffardi ha manifestato la volontà di mettere a disposizione di chi vorrà realizzare il deposito costiero per il Gnl il sito industriale di Sarroch.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Energia. L'Unione Petrolifera denuncia

«Benzina e gasolio tartassati dal Fisco e dall'abusivismo»

Celestina Dominelli
ROMA

Da un lato, gli effetti della prolungata crisi economica. Dall'altro, il significativo peso della tassazione sui prodotti petroliferi che ha finito per alimentare una crescente illegalità. E ora che è tornato ad aleggiare lo spettro di un nuovo intervento sulle accise, c'è allarme nel comparto. «Siamo preoccupati - spiega il presidente dell'Unione Petrolifera, Claudio Spinaci, al Sole 24 Ore -, perché già oggi la componente fiscale del prezzo italiano è tra le più alte in Europa, mentre il prezzo industriale è mediamente al di sotto. Su questo abbiamo fatto grandi passi avanti, vanificati però dall'incremento della fiscalità dal 2011». L'ultimo preconsuntivo è lì a documentarlo: il peso delle tasse a livello nazionale nel 2016 è ulteriormente cresciuto con una media del 69% per la benzina e del 65% per il gasolio, sopra la media europea pari, rispettivamente, al 66% e al 60%, e con l'intero settore che ha assicurato 38,8 miliardi di gettito (27,4 miliardi dalle accise e 11,4 miliardi dall'Iva). «Un simile prelievo - prosegue Spinaci - è doppiamente penalizzante perché espelle dal mercato chi opera regolarmente, falsando la competizione, e produce una sorta di dumping sui prezzi al consumo».

Un impatto non da poco, quindi, tanto che Spinaci ha inviato nei giorni scorsi una missiva al ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa-Schioppa, per suggerire una strada diversa. «Quantificare l'evasione è molto difficile, una stima è che possa interessare il 10% del mercato - aggiunge -. Se fosse questo il livello, si recupererebbero le stesse risorse accelerando l'attuazione delle norme di contrasto contenute nella Stabilità e nel collegato fiscale, alle quali si è arrivati anche grazie al lavoro del tavolo permanente istituito nel 2016 e coordinato dal sottosegretario all'Economia, Paola De Micheli».

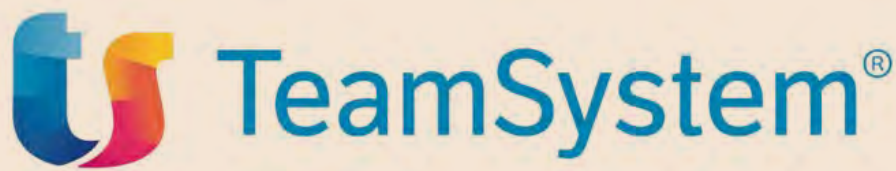
L'associazione ha poi creato una cabina di regia per assicurare una declinazione efficace di tutte le misure messe in campo per fronteggiare illegalità e contrabbando che sono però solo uno dei

nodi da sciogliere. «C'è una sottovalutazione - rimarca il presidente - dei rischi di depauperamento della filiera industriale che potrebbe collassare e che invece, come abbiamo ribadito qualche giorno fa nel corso di un'audizione al Mise in vista della nuova strategia energetica nazionale, deve essere messa nelle condizioni di assicurare l'approvvigionamento dei prodotti a un costo competitivo e un livello di investimenti adeguato per continuare a garantire qualità, affidabilità e sicurezza». Senza trascurare l'esigenza, precisa Spinaci, «che il governo adotti scelte consapevoli, sulla base di obiettivi riscontri e di analisi serie costi-benefici, anche per accompagnare la transizione energetica verso un sistema a bassa emissione di carbonio». Ergo: l'ipotesi di eliminazione graduale dei combustibili fossili per la mobilità «a una data stabilita per legge, già avanzata in alcuni contesti istituzionali non è accettabile. Servono decisioni ponderate - chiosa - che tengano anche conto della rilevanza del downstream petrolifero, cruciale oggi per far muovere il paese e strategico anche negli scenari futuri più stringenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'APPELLO**La denuncia**

Il presidente dell'Unione Petrolifera Claudio Spinaci (nella foto) dice: «Benzina e gasolio sono tartassati dal Fisco e dall'abusivismo»
Nel 2016 il peso delle tasse è cresciuto con una media del 69% per la benzina e del 65% per il gasolio

**LYNFA Studio®**

Lo Studio Digitale per Commercialisti e Consulenti del Lavoro

LYNFA Studio è un sistema straordinariamente evoluto, che offre tutti i vantaggi del web:

- > facilità d'uso,
- > strumenti di collaborazione e condivisione,
- > accessibilità da remoto.

Puoi così gestire lo Studio con **managerialità ed efficienza**, dedicando più tempo ed energie a **gestire le relazioni e diversificare e accrescere le occasioni di business**.

I nostri consulenti potranno aiutarti a scegliere la soluzione più adatta per il tuo Studio.
Richiedi subito una consulenza!



Chiama lo 0721 42661 oppure contatta uno dei **Software Partner aderenti all'iniziativa**



Scopri tutta l'offerta TeamSystem su **www.teamssystem.com**

Software Partner TeamSystem aderenti all'iniziativa**NORD**

EcoSystem BG - Bergamo 0373 202796	ALTERA BO - Casalecchio di Reno 051 990709	infoeasy BO - Imola 0542 688911	progetto studio BS - Brescia 030 369331	STUDIO 5 BS - Brescia 030 8840111	UNIX COMPUTERS BS - San Zeno Naviglio 030 2160770	HORIZON BZ - Bolzano 0471 971777	sia CR - Castellione 0374 351204	selda GE - Chiavari 0185 959081	bt GE - Genova 0185 234240
COMPUTERS HOUSE IM - Imperia 0183 720060	READYTEC MI - Milano 02 26886111	DELTA INFORMATICA MN - Viadana 0375 336082	Darwin Informatica NO - Borgomanero 0322 836089	automationteam PC - Castel San Giovanni 0523 881244	newtronic PD - Padova 049 828631	SCHIAVON PD - Padova 049 772518	S.I.GLOBAL SP - Sarzana 0187 1839160	Data Consult SV - Savona 019 2160034	Flor TN - Cies 0463 422333
Team Data System TN - Rovereto 0464 422374	Rean TS - Trieste 040 3220344	Levia UD - Udine 0432 671496	bortolan VI - Bassano del Grappa 0424 886711	PR/SYT TV - Treviso 0422 5225	TSOne VE - Spinea 041 5084911	TSOne VI - Vicenza 0444 760062	Marchiotto VR - Lugagnano di Sona 045 6766282		

CENTRO

bellachoma AP - San Benedetto del Tronto 0735 799411	carateam TE - Ancarano 0735 995662	TSTecnosistemi AQ - Sulmona 0864 2508333	AM SOFTWARE CH - Lanciano 0872 714792	sepi FM - Fermo 0734 610926	Alpha team LI - Livorno 0586 426184	SIMA SOFTWARE LI - Venturina 0585 853974	SINFOTEL srl PO - Poggio a Caiano 055 879840	Licchese Team LT - Latina 0773 1761471	Mariani Informatica LU - Capannori 0583 45911
SISTEMI GESTIONALI LU - Viareggio 0584 388585	ZKSoft MC - Civitanova Marche 0733 825611	PROGETTO MS - Carrara 0585 455385	Progetto PO - Prato 0574 596751	bot PE - Spoltore 085 414992	SOFT PG - Perugia 0744 813030	TeamDumila PI - Santa Croce sull'Arno 0571 33373	CZ Informatica PT - Pistoia 0574 711383	DIGITECHSYSTEM RM - Guidonia Montecelio 06 40048000	Fronesis RM - Roma 06 72673049
Syscon Informatica RM - Roma 06 5741098	READYTEC RM - Roma 06 72672880	bot SI - Siena 0578 22211	Software Point AR - Arezzo 0575 401841	TR - Termini RM - Civitavecchia 0744 813030	VT - Viterbo 0761 326846				

SUD E ISOLE

infomart AG - Ribera 333 733979	INFORMA BA - Bari 080 561397	SigmaSistemi BA - Bari 080 5025466	TOPSERVIZI BA - Molfetta 080 3382183	ALGORITMI CA - Cagliari 070 485722	ALGORITMI CT - Catania 095 4032026	info.tec CZ - Catanzaro 0961 61899	edn LE - Cavallino 0832 318686	edn LE - Taurisano 0833 623266	edn NA - Napoli 081 5940569
NET NA - Napoli 081 617126	DS SISTEMI NA - Nola 081 8273208	ARX PA - Palermo 091 220398	KLLOO PA - Palermo 091 6850632	T.C. INFORMATICA PA - Palermo 091 345746	sedos PZ - Potenza 0971 508411	l'informatica SA - Salerno 089 9501032	DataSymposium RG - Ragusa 0932 623122	TeamUfficiale SS - Sassari 079 2678043	Center System TA - Taranto 099 7773077
									VV - Vibo Valentia 0963 263719

Tlc. Sarà sfida a quattro sul bando da 1,25 miliardi gestito da Infratel - In sei regioni Open Fiber (Enel-Cdp) sarà l'unica a concorrere

Tim diserta le gare per la fibra

L'ex monopolista non presenta offerte per realizzare la rete in 10 regioni e a Trento

Andrea Biondi

Telecom non parteciperà al bando Infratel per la realizzazione della rete a banda ultralarga nelle "aree bianche", quelle cioè a fallimento di mercato, di 10 regioni (Piemonte, Valle D'Aosta, Liguria, Friuli Venezia Giulia, Umbria, Marche, Lazio, Campania, Basilicata, Sicilia) e nella Provincia autonoma di Trento. Non parteciperà neanche Fastweb, come già accaduto sul primo bando Infratel per 6 regioni (Abruzzo, Molise, Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto). Quindi, a giocare questa partita da 1,25 miliardi per realizzare una rete che rimarrà pubblica ma in concessione ventennale, saranno in quattro: Open Fiber, E-Via (Retelit, Eolo, Eds), Acea Illuminazione Pubblica ed Estra.

GLI OPERATORI IN LIZZA
Oltre alla società guidata dall'ad Tommaso Pompei si sono fatte avanti solo per alcuni lotti anche Acea, Estra e Retelit-Eolo-Eds

co 2017-2019, già presentato dalla società anche alla comunità finanziaria». Tim, quindi, già di per sé conta di assicurare «il servizio ultrabroadband in fibra al 95% delle abitazioni entro il 2019, incrementando e accelerando il proprio piano di copertura».

Telecom ha così deciso di fare in proprio con una rete che - almeno questa sembra essere la scommessa - dovrebbe avere una velocità di rollout maggiore rispetto alla rete da costruire con fondi pubblici. Dall'altra parte è anche

vero che la scelta di non partecipare ai bandi spalanca di fatto a Open Fiber, controllata di Enel e Cdp, le porte delle risorse messe a bando da Infratel. Peraltro, senza Tim a competere su tutti i lotti come accaduto per il primo bando, Open Fiber si troverà a concorrere da sola in sei regioni. L'azienda guidata dall'ad Tommaso Pompei e presieduta da Franco Bassanini ha presentato infatti offerte per tutti i lotti, ma le sue sono le uniche offerte sul tavolo per il lotto 1 (Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria); lotto 5 (Campania e Basilicata) e lotto 6 (Sicilia). E-Via (Retelit, Eolo, Eds) ha presentato un'offerta solo per il lotto 2 (Friuli-Venezia Giulia e Provincia Autonoma di Trento); Acea Illuminazione Pubblica per i lotti 3 (Marche e Umbria) e 4 (Lazio) ed Estra solo per il lotto 3 (Marche e Umbria).

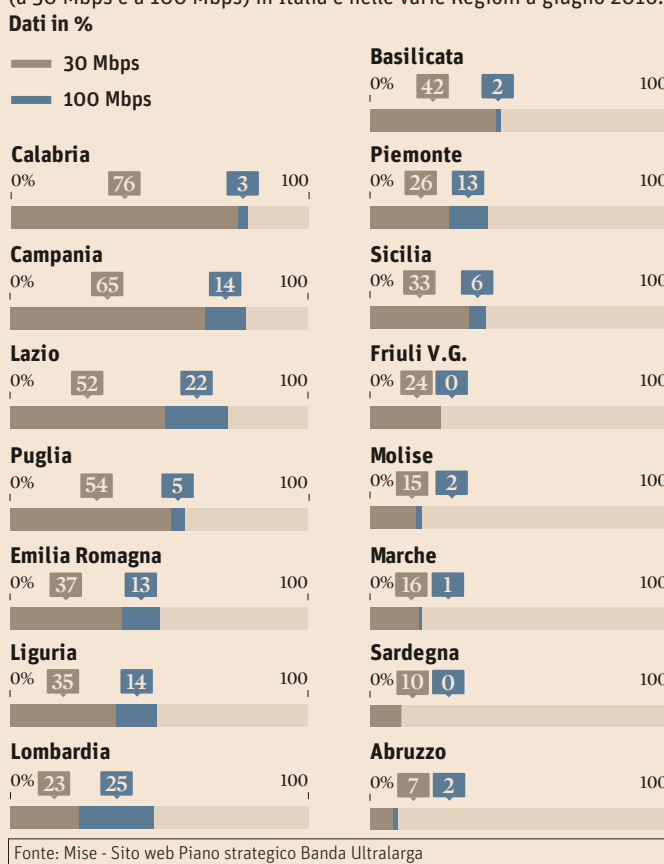
Rispetto al novero dei soggetti prequalificati mancano dunque all'appello una Fastweb e una Telecom che, sfilandosi dalla partita per la realizzazione della rete a banda ultralarga "di Stato", di fatto sanno di dover competere in futuro con una rete alternativa. Tanto più che il primo bando ha visto prevalere Open Fiber in tutti i lotti, seppur con offerte sotto verifica per parametri e rischi che potrebbero qualificare come anomale.

Se così fosse stabilito, i lotti andrebbero ai secondi classificati (Tim in quattro lotti su cinque ed Estranel rimanente). Ora c'è da attendere la graduatoria definitiva, da una parte, e l'esito dei ricorsi dall'altra (si veda articolo a lato).

Certo, fra i ricorsi è mancata partecipazione al secondo bando è difficile non cogliere la nota polemica di Tim, resa ancora più spinosa dall'en plein di Open Fiber nel primo bando. Sull'altro versante, per la controllata di Enel e Cdp si presenta un'occasione ghiotta per dare corpo a una strategia di copertura che ha già avuto un importante tassello nell'acquisizione di Metroweb con la sua rete Fth (fibra fino a casa) a Milano, Torino, Bologna e Genova. Vodafone, Wind Tre, Tiscali, Go Internet hanno già assicurato la propria clientela su una rete targata Open Fiber che nel 2018 dovrebbe interessare 80 comuni, di cui una quarantina pronti per la commercializzazione a cura degli operatori con cui sono stati stretti accordi. Open Fiber ha subordinato il tutto alla copertura di almeno il 30% delle unità abitative del comune in questione. A Perugia, per esempio, la copertura è oggi sopra il 50% e dovrebbe essere all'80% entro fine maggio.

Sul territorio

La percentuale delle unità abitative raggiunte dalla banda ultralarga (a 30 Mbps e a 100 Mbps) in Italia e nelle varie Regioni a giugno 2016.



Edilizia. Impianti

Dai cinesi di Citic commessa a Thesan



Laura Cavestri
MILANO

Per ora è una goccia nel mare. Certamente è un piede dentro uno dei più grandi colossi dell'edilizia cinese.

La piemontese Thesan - azienda del Gruppo Savio, specializzata in fotovoltaico e green building, nata nel 2008 in un'ottica di diversificazione rispetto al core business dei serramenti in alluminio della "casamadre" - ha stretto un accordo con il colosso cinese dell'edilizia, Citic, per la fornitura di 600 mila impianti Aircare di depurazione d'aria.

«Sitratta - ha spiegato Aimone Balbo, cco di Thesan - di dispositivi brevettati di ventilazione meccanica controllata: consumano meno di una lampadina di ultima generazione ma migliorano la qualità dell'aria di casa e recuperano l'85% dell'energia dispersa con l'apertura delle finestre, riducendo le spese e facendo crescere di una classe energetica l'abitazione in cui si installa».

Il contratto con Citic prevede, infatti, un acquisto progressivo: 100 mila dispositivi Aircare per il 2017, 200 mila per il 2018, 300 mila per il 2019. Per il primo anno il fatturato previsto è di 12 milioni, che salgono a 26 milioni nel 2018 e a 38 milioni nel 2019.

Citic è una conglomerata con interessi in settori diversi come energia, infrastrutture, edilizia e manifattura. È il più grande player industriale dello sviluppo cinese: quasi 200 mila dipendenti e un total asset di 48 miliardi di euro ed è anche delegata dal governo cinese a importare nuove tecnologie occidentali.

«Il mercato cinese - ha concluso Balbo - ci ha scelto perché offriamo una tecnologia innovativa anche rispetto ai concorrenti europei. Ma l'operazione ha un respiro più ampio. In prospettiva, nell'arco di 3-5 anni, c'è la nascita di una joint venture al 50% con la controparte cinese, una sede produttiva in Cina per il solo mercato locale ma il mantenimento della R&S in Italia».

Nella sede in Val di Susa, vicino a Torino, Thesan opera con uno staff di circa 15 tra ingegneri e progettisti per un fatturato di circa 20 milioni di euro in sinergia con i 450 addetti del Gruppo Savio, che ha un fatturato di circa 70 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI

Andrea Biondi

Lo scoglio dei ricorsi sulla rotta dei bandi

Non ancora arrivato alla fase clou, sul secondo bando Infratel, quello da 1,25 miliardi per 10 regioni più la Provincia autonoma di Trento, già pendono spade di Damocle legali. Il sottosegretario alle Comunicazioni, Antonello Giacomelli, lo ha detto davanti alla Commissione Lavori Pubblici della Camera: «Per il secondo bando c'è un'attività di contenzioso. C'è stato il ricorso di Fastweb, che però credo abbia formalmente rinunciato, quello di Telecom, ma è stata rigettata la sospensione e l'udienza di merito è fissata per il 19 aprile e quello di Eolo, con udienza anch'essa per il 19 aprile». Sul primo bando, che è in attesa dell'aggiudicazione definitiva, è atteso a breve il responso del Tar. L'udienza di merito sul ricorso Fastweb c'è stata il 14 dicembre, mentre per Telecom il 25 gennaio. Si capisce bene come il percorso per arrivare alla fine sia tutt'altro che da dare per scontato. Del resto

anche la gestazione è stata nient'affatto semplice. Va ricordato che l'ex premier Matteo Renzi presentò a marzo 2015 la Strategia del Governo per dotare il Paese di una rete a banda ultralarga degna di questo nome. L'entrata di Enel sulla scena, con una società per la fibra wholesale only, è stata funzionale a dare uno scossone. Ora la mossa di Telecom, che rinuncia a partecipare al secondo bando Infratel, è una sorta di redde rationem. E si capisce che l'ex monopolista vuole dare ulteriore battaglia. Dall'altra parte Open Fiber si avvicina alla realizzazione di una rete con fondi pubblici e potendo contare su operatori che garantiranno clienti. In aggiunta ci sono i piani di rollout propri che potrebbero passare anche attraverso un accordo con Acea su Roma.

All'assegnazione definitiva del primo bando intanto si potrebbe arrivare entro fine mese. La commissione sta lavorando per verificare i parametri delle offerte con cui Open Fiber ha prevalso. Da alcuni calcoli che circolano fra gli operatori i ribassi sarebbero stati nell'ordine del 50% (del 70% nel lotto toscano). Degli 1,4 miliardi a disposizione Open Fiber ne avrebbe chiesto poco meno di 700. Da quel che si capisce gli operatori "soccumbenti" stanno già affilando le armi sui ricorsi. Manca un ultimo giro di curva per la rete "di Stato". Ricorsi permettendo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Digitale. Con Mantova e Cremona

Brescia capofila per l'Industria 4.0



Matteo Meneghello

Brescia si candida a un ruolo guida nella macroarea della Lombardia orientale. «Con il digital innovation hub - ha spiegato Bonometti - stabiliremo le priorità e declineremo i servizi necessari, dialogando con le realtà del territorio che già possiedono le competenze adatte». Saranno coinvolti Isfor, Aqm, Fondazione Aib e Csm, oltre all'Università degli Studi di Brescia, con la quale è stato firmato un apposito protocollo. Si lavorerà su informazione, consulenza, assistenza finanziaria ma, soprattutto sulla formazione, con l'intento di creare nuove competenze, adeguate agli obiettivi di digitalizzazione della fabbrica, fino ad arrivare, in alcuni casi, alla riqualificazione delle risorse aziendali. «L'automazione è importante, ma è l'uomo che deve gestire i dati - ha concluso Bonometti - e capire quali sono le informazioni sensibili e utili alla creazione del vero valore aggiunto dell'impresa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DIGITAL INNOVATION

Anche Belluno si candida per un hub

Confindustria Belluno Dolomiti, insieme all'Università di Trento e altri soggetti fra cui la Provincia di Belluno, il Comune di Feltre (Bl), il Consorzio Bim Piave e l'Istituto Negrelli Forcellini di Feltre, hanno sottoscritto ieri un'intesa per la realizzazione di un digital innovation hub volto alla «trasformazione competitiva digitale» delle aziende e della pubblica amministrazione nel bellunese.

L'iniziativa avrà sede a Feltre. Il polo sarà collocato all'interno di un istituto tecnico superiore in modo che «le conoscenze trovino subito una contaminazione positiva con gli studenti delle scuole superiori». Il tavolo tecnico che coordinerà l'iniziativa ha il compito di aiutare scuole e aziende a individuare il migliore incontro fra domanda ed offerta di professionalità adeguate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scopri tutti i vantaggi di BusinessConnect, la nuova offerta per le piccole e medie imprese disegnata da Alitalia in collaborazione con il Programma MilleMiglia. Grazie a BusinessConnect, la tua azienda guadagna miglia ogni volta che tu e i tuoi dipendenti viaggiate con Alitalia per lavoro. Cosa aspetti? Iscriviti subito.

ISCRIVERSI È GRATUITO. SCOPRI DI PIÙ SU ALITALIA.COM

STILI&TENDENZE

In breve

**MADE IN ITALY**
La continua ricerca di Massimo Alba

Nel 2006 ha fondato il marchio che porta il suo nome, ma Massimo Alba lavora nel mondo della moda dagli anni 80 ed è stato direttore creativo, tra gli altri, di Ballantyne e Malo. Le collezioni P-E donna (nella foto, una camicia) e uomo portano la ricerca dei tessuti e dei dettagli un passo più in là. www.massimoalba.com.

SFILATE**Arab Fashion Week a Dubai in maggio**

Si terrà dal 16 al 20 maggio a Dubai la quarta edizione della Arab Fashion Week. Venti le sfilate, atteso anche un marchio italiano, per ora "top secret".

MODA 24**PRÊT-À-PORTER****Super, al The Mall 143 marchi donna**

Torna a Milano, dal 25 al 27 febbraio, Super: salone del prêt-à-porter e degli accessori donna organizzato da Pitti Immagine. La nona edizione va in scena al The Mall, spazio in Porta Nuova, con 143 marchi ben equilibrati tra Italia ed estero

www.moda24.ilssole24ore.com

Fiere. Si apre oggi Lineapelle, punto di riferimento per un settore da 1.200 aziende e 17mila addetti

Concia, in ripresa le pelli pregiate

L'Italia resta leader mondiale, ma nel 2016 il fatturato è sceso del 4%

Giulia Crivelli

■ Spetta alla 92esima edizione di Lineapelle il compito di inaugurare il nuovo corso del sistema moda italiano, che a partire da quest'anno prova a sincronizzare fiere e fashion week, con l'obiettivo di trasformare Milano in una sconfitta vetrina dell'intera "multi filiera" del tessile-abbigliamento e dei settori collegati, come gioielleria e occhialeria.

Da oggi a giovedì Lineapelle ospita nei padiglioni di Fiera Milano Rho quasi 1.200 aziende del comparto: concerie, accessoriste specialiste in tessuti e prodotti sintetici. Domani inizia invece in città Milano moda donna, con la presentazione di 174 collezioni per l'autunno-inverno 2017-18, grazie a 70 sfilate e 104 eventi in showroom o altre speciali location. L'auspicio è che i buyer arrivati per Lineapelle - manifestazione leader nel mondo - siano in qualche modo coinvolti anche da Milano moda donna e, perché no, da Mido, la grande fiera dell'oc-

chialeria che si terrà dal 25 al 27 febbraio, anch'essa per la prima volta in sovrapposizione con la fashion week. I numeri di Lineapelle sono positivi: gli espositori, oltre 1.200, sono cresciuti del 4% rispetto all'edizione del febbraio 2016 e la superficie è salita del 5% a 45.500 metri quadri. Non solo: grazie alla collaborazione con l'agenzia Ita dell'Ice, partecipano alla fiera delegazioni di buyer provenienti da Regno Unito, Francia, Spagna, Giappone, Svezia, Cina e Stati Uniti. Una formula sperimentata con successo al Micam, la fiera della calzatura che si è tenuta dal 12 al 15 febbraio, sempre a Rho.

Per il 2017 c'è cauto ottimismo, in particolare sul secondo semestre, anche se il 2016 non è stato un anno brillante per il settore conciario: ingennaio e febbraio si sono registrati aumenti dei prezzi delle materie prime conciarie.

Nel 2016 il fatturato dell'industria - composta da circa 1.200 aziende e 17mila addetti - è calato del 2% in volume e del 4% in valo-

re, chiudendo con una produzione di 120 milioni di metri quadri di pelle per 5 miliardi di euro. Sempre molto alto l'export (76%), che conferma la leadership europea e mondiale della conceria italiana.

L'andamento delle esportazioni - essendo la concia un settore a monte della filiera - è stato influenzato da quello dei consumi nei vari mercati di riferimento. Se da una parte sono cresciute per il settimo anno consecutivo le vendite di pelli italiane negli Stati Uniti (+11% a 235 milioni), sono calate quelle nella Cina continentale (-14%) e a Hong Kong (-22%). La Greater China resta però la prima destinazione dell'export di pelli italiane. In calo anche Germania, Portogallo e Corea del Sud, mentre sono aumentate le vendite in Francia (+6%) e Vietnam (+4%).

Quanto al posizionamento, le pelli più preziose hanno chiuso un 2016 positivo, mentre hanno sofferto le fasce medie di prodotti. Non omogeneo pure l'andamento dei sottosettori: i produttori di

IL COMPARTO**5 miliardi**

Fatturato 2016
In volume, l'industria conciaria italiana ha prodotto 120 milioni di metri di pelli

76%

Export 2016
Il primo mercato è stato la Greater China, seppure in calo rispetto al 2015

+11%

Export verso gli Stati Uniti
Le vendite sono cresciute per il settimo anno consecutivo, arrivando a 235 milioni

1.200

Espositori a Lineapelle
Fino a giovedì occuperanno una superficie di 45.500 mq

componenti per calzatura hanno perso l'1,2% di fatturato, mentre hanno tenuto i tessuti e succedanei (+1,6%). Tra i comparti di destinazione delle pelli e componenti, ha aumentato gli acquisti l'industria calzaturiera europea, mentre ha sofferto quella asiatica. In crescita anche gli acquisti di aziende di accessori (piccola pelletteria) e abbigliamento in pelle. Trend positivo inoltre per l'imbottito (industria del mobile) e l'automotive, specie nella fascia più alta. Dati coerenti con l'andamento delle aziende a valle: secondo le analisi di Autogamma, nel 2016 gli acquisti di alto di lusso sono cresciuti dell'8%.

Tornando a Lineapelle, sono confermate le tre Aree Trend, che proiettano nelle tendenze del mercato per la primavera-estate 2018. Crescono i seminari in italiano e inglese organizzati dal Comitato moda della fiera, uno strumento per rafforzare il dialogo tra le varie parti della filiera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dogane. Capi in pelle e pelliccia diretti alla Cpm

Imprese italiane bloccate per ore ai controlli a Mosca

Silvia Pieraccini

MOSCA

■ C'è chi è rimasto bloccato 16 o 17 ore in aeroporto, chi ha accusato un malore, chi ha pianto e chi ha perso la pazienza. È stata una vera odissea l'arrivo alla fiera di moda Collection première Moscow (Cpm, in corso da ieri a giovedì) di 22 dei 98 imprenditori italiani presenti. Sabato scorso, con campionari al seguito, sono sbarcati all'aeroporto Sheremet'ev della capitale russa provvisti del carnet Ata, il documento doganale rilasciato dalle Camere di commercio per esportare extra-Ue prodotti destinati a fiere e mostre: ma quel documento, all'improvviso, è diventato carta straccia.

La procedura abituale, infatti, alla dogana dell'aeroporto moscovita non è stata ritenuta valida per chi trasportava capi in pelle e in pelliccia. «I vostri elenchi e le vostre fotografie dei capi non vanno bene, dobbiamo rifare tutto», hanno detto gli addetti doganali agli esterrefatti imprenditori italiani. Ed è cominciata l'attesa. «Sono atterrato sabato alle 17.20 e sono ripartito dall'aeroporto domenica mattina alle 11, dopo più di 17 ore - spiega Ivo Basetti, imprenditore aretino che produce pellicce e partecipa al Cpm da 15 anni - mai prima d'ora era successa una cosa del genere: gli addetti alla dogana, dopo aver rifotografato tutti i 60 capi che avevo con il telefonino, hanno impiegato due ore e mezza solo per stampare le foto». Basetti si è pure sentito male in aeroporto a causa della lunga e snervante attesa, per fortuna senza riportare conseguenze.

Allibiti sono rimasti i quat-

tro imprenditori napoletani titolari delle aziende Laboratori Italiani (total look uomo), Giangi (camiceria), Caridei (guanti) e Rubino (capispalla in pelle) che per la prima volta partecipano al Cpm e che, per solidarietà e amicizia, sono rimasti tutti ad aspettare la ripetizione delle pratiche imposta ad alcuni di loro. «Abbiamo chiamato l'ambasciata, il consolato, la Farnesina e pure l'Unità di crisi - racconta Giulio Cacciapuoti, titolare di Laboratori Italiani - ma non c'è stato niente da fare».

ODISSEA IN AEROPORTO

Tra malori e proteste:

per la prima volta in 15 anni non è stato ritenuto valido il documento rilasciato dalla Camera di commercio

Ieri mattina, secondo quanto raccontato dagli imprenditori, l'ambasciatore italiano a Mosca è passato alla fiera a rassicurarli che una situazione del genere non si ripeterà. Ma le aziende sono preoccupate. Marco Landi, imprenditore empoiese che produce capispalla uomo e donna e da 5 anni partecipa al Cpm, è stato l'ultimo a lasciare l'aeroporto moscovita domenica mattina, dopo oltre 17 ore di attesa. «Giovane di devo ripartire - dice - diretto a Milano dove sabato si apre la fiera Super: cosa faccio se mi bloccano di nuovo 17 ore all'aeroporto di Mosca?». È lo stesso timore di Ivo Basetti, che venerdì deve essere a Milano per la fiera delle pellicce (l'ex Mifur, ora TheOneMilano).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anteprima. L'azienda marchigiana ha chiuso il 2016 con fatturato di 73 milioni ed è specializzata in capispalla e giacche

Lardini scommette sulla donna

■ A un mese dall'apertura della prima boutique monomarca in Italia, inaugurata durante Milano moda uomo in via Gesù, Lardini presenta la linea donna alla vigilia della fashion week dedicata alle collezioni femminili per l'autunno-inverno 2017-18, che inizierà domani per concludersi martedì 27 febbraio.

A raccontare la collezione, ieri, nello showroom di via Manzoni - un altro importante investimento fatto dall'azienda marchigiana a Milano - è stata la

stilista Genea Lardini, che ha spiegato di aver immaginato una storia d'amore tra una donna e un uomo, entrambi attratti e affascinati dallo stile Lardini.

L'azienda, per molti anni concentrata sulla parte maschile e famosa in particolare per giacche e capispalla, ha chiuso il 2016 con un fatturato di 73 milioni, in linea con l'anno precedente, ma sono aumentati i ricavi del marchio proprio, arrivati al 40% del totale. La nuova collezione Lardini Donna è contami-

nata dallo stile maschile oversize: le paillettes sono abbinate ai tessuti tecnici, il lurex a disegni animalier. Molti i jacquard e le stampe esclusive, tutto arricchito da ricami applicati su colli o maniche. Protagonista resta il capospalla, ma tra le novità c'è l'anorak oversize in tessuti cerati e impermeabili. Il capo viene abbinato volutamente ad abiti in seta laminata o a smoking, all'insegna di quella contaminazione di stili e usi che attraversa oggi il mondo della moda



Mix di tessuti. Look per l'AI 17-18

© RIPRODUZIONE RISERVATA

(e non solo quella femminile).

A fondare Lardini furono, nel 1978, i fratelli Andrea, Luigi e Lorena che all'epoca avevano, rispettivamente, 18, 21 e 19 anni. Ora è in atto il passaggio generazionale e l'azienda è sempre più attenta alla sostenibilità, tema molto caro ai Millennials (i nati dopo il 1980): lo stabilimento di Filottrano (Ancona) occupa circa 10mila metri e Lardini è stata tra le prime imprese della zona a posizionare sul tetto un impianto fotovoltaico e a installare speciali filtri anti-inquinamento che migliorano la qualità dell'ambiente circostante.

G.Cr.

ATTIVITÀ MARITTIMA

In breve

**COMPAGNIE**
Fallita la coreana Hanjin shipping

Si è chiusa la storia, iniziata nel 1977, della compagnia di navigazione sudcoreana Hanjin Shipping. Nei giorni scorsi la Corte distrettuale centrale di Seul ha decretato il fallimento della società che è stata posta in liquidazione. Il tribunale ha nominato un curatore fallimentare che venderà i rimanenti beni dell'azienda per rifondere i creditori. Ieri Jp Morgan ha acquistato, per 20,5 milioni di dollari, la nave capesize N Fos di Hanjin.

AGENTI MARITTIMI
Rinnovato il Ccnl dei dirigenti

Un aumento di 350 euro lordi (2017/2018), un potenziamento del welfare e delle politiche attive, una rimodulazione delle tutele in uscita e agevolazioni contributive al welfare contrattuale. Sono i punti chiave del nuovo contratto dei dirigenti delle agenzie marittime siglato da Manageritalia e Federagenti.

PORTI**Civitavecchia punta sul gas**

Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal ministero dei Trasporti nel programma Ue Gainn per l'implementazione dell'utilizzo del gas naturale liquido in ambito portuale.

Nautica. Rivincita dei cantieri tricolori un tempo giudicati meno affidabili per i tempi di consegna

L'Italia cresce nei giga-yacht

I costruttori italiani superano i tedeschi e tallonano l'Olanda

Raoul de Forcade

■ L'Italia ha iniziato il sorpasso dei competitor mondiali nel settore dei giga-yacht, cioè le barche con una lunghezza dai 50 metri in su.

Sitratto un comparto in grande espansione dove finora predominavano i cantieri olandesi e tedeschi. Ora però i costruttori tricolori si stanno imponendo sul mercato: hanno superato la Germania, e tallonano l'Olanda. Un risultato importante che può garantire uno scatto in avanti alla cantieristica italiana da diporto, che ha già la leadership mondiale nel settore dei grandi yacht (da 24 metri in su) ma che, nelle giga barche, finora era penalizzata da una fama, diffusa a livello internazionale, di scarsa affidabilità sotto il profilo del rispetto dei tempi di consegna e delle garanzie finanziarie.

A mettere in evidenza i risultati dell'Italia sono le classifiche di costruttori stilate da Superyacht iQ (che fa capo alla rivista Superyacht Times) e dalla testata Showboats International. Classifiche che divergono leggermente nei numeri (si basano infatti su da-

tiche e cantieri tendono a tenerne riservati) ma che nella sostanza indicano la medesima tendenza.

Secondo Super Yacht iQ, per quanto riguarda le consegne 2017 di unità da 50 metri in su, sia a vela che a motore, l'Olanda è al primo posto con 16 barche, per un totale di 1.112 metri di lunghezza e una media di 70 metri a scafo. Subito

NUOVO CORSO

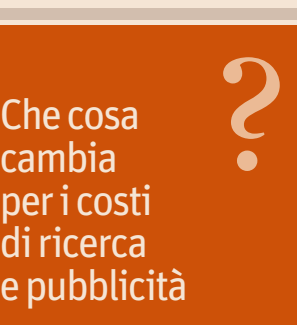
Ratto (Tankoa): «In passato qualche ritardo ma ora non più: l'Italia ha sempre garantito grande elasticità con prezzi del 20% inferiori ai competitor»

dietro viene l'Italia, con 12 yacht per 660 metri e una media di 55 metri a unità. La Germania è al terzo posto con 7 barche per una lunghezza complessiva di 734 metri e una media di ben 105 metri a scafo. Seguono la Turchia con 6 yacht, 367 metri totali e 61 per scafo, e gli Usa con 3 barche, 153 metri complessivi e la media di 51 metri a

yacht. Infine gli altri costruttori mondiali insieme totalizzano 6 barche in consegna nel 2017 per 453 metri totali e 75 scafo.

Secondo il global orderbook di Showboats (che però si basa solo sulle dichiarazioni dei cantieri) le posizioni tra Olanda e Italia sono anche più vicine: 12 unità da 50 metri in su per gli olandesi e 11 per gli italiani. Segue la Germania con 6 barche, la Turchia con 4 e gli Usa con 1 yacht. Anche Edoardo Ratto, general manager di Tankoa, specializzato in giga-yacht, è convinto della rimonta italiana in atto. Il cantiere ha consegnato un 70 metri, il Suerte, nel 2015, e ora si appresta a varare, in marzo, il 50 metri Vertige e a consegnarlo all'armatore francese entro aprile. Al contempo il cantiere genovese sta costruendo un 71 metri, il cui varo è previsto per il 2018.

Per quanto attiene all'Italia e ai giga-yacht, dice Ratto, «è vero che in passato alcuni cantieri italiani hanno consegnato in ritardo, mancando di precisione rispetto ai competitor olandesi e tedeschi, tuttavia l'Italia ha sempre garanti-

**GUIDA ALLE NOVITÀ DEI BILANCI DOMANI IL PRIMO DI DUE INSERTI**

La guida pratica del Sole 24 Ore alle regole civilistiche: con la riforma una contabilità a misura della dimensione d'azienda



In vendita a 0,50 euro oltre al prezzo del quotidiano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Navalmecanica. Intesa per sviluppare sinergie industriali e commerciali nei settori civile e militare

Accordo Fincantieri-Ferretti

■ Patto industriale tra Fincantieri e Ferretti group. Il colosso italiano delle costruzioni navali guidato da Giuseppe Bono ha stretto un accordo di collaborazione ad ampio raggio con l'azienda timonata da Alberto Galassi che raggruppa alcuni tra i più importanti brand del mondo della nautica (fra i quali Riva) ed è entrata da po-

co nel settore sicurezza e difesa, creando, ad hoc, la divisione Fsd. L'intesa è stata annunciata nel corso del salone Idex-Navdex di

Abu Dhabi, una delle più note fiere mondiali dedicate a difesa e sicurezza, e ha l'obiettivo dichiarato di «sviluppare sinergie industriali e commerciali tra due imprese italiane leader mondiali nei rispettivi comparti».

«Siamo molto lieti - detto Bono - di poter collaborare con Ferretti anche perché Fincantieri, che sta portando avanti un grande sforzo di internazionalizzazione, non dimentica le proprie radici italiane ed è molto interes-

sata a fare sistema con tutte le aziende nazionali che ritengono di poter ricevere un contributo per la loro crescita e il loro sviluppo internazionale. Siamo infatti fermamente convinti che questo accordo, con le successive implementazioni, avrà importanti ricadute sull'economia nazionale».

Galassi, da parte sua, sottolinea che si tratta «di un accordo vero, non di facciata. Si tratta dell'inizio di una collaborazione a 360° che porta all'uno quel che manca al-

l'altro». Nel militare, ad esempio, Ferretti sviluppa piccole imbarcazioni in vetroresina e alluminio, gamma su cui Fincantieri non lavora, essendo specializzato in unità più grandi. Mentre nel civile il gruppo di Bono ha realizzato yacht da oltre 130 metri e Ferretti fa barche fino a 90 metri (col brand Crn). Insomma, prosegue Galassi, «possiamo dire che sia sul militare sia sul civile il nostro campo si esaurisce dove loro cominciano. Questo accordo è l'inizio di una grande avventura, anche perché, con Ferrari e Ferrero, Fincantieri è la terza e la top dell'eccellenza industriale in Italia. Mi pia-

cerebbe che Ferretti arrivasse a essere la quarta».

Con Fincantieri, conclude Galassi, «si potranno sviluppare importanti sinergie che porteranno benefici a entrambi i gruppi, che insieme faranno sistema nell'interesse dei clienti, attenti all'innovazione di prodotto, all'affidabilità delle forniture e a un sempre più efficiente livello di servizio. Tre fattori che sono diventati prioritari nelle nostre strategie e che ci assicurano completamente alla visione della leadership di Fincantieri».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Shipping. No alle misure approvate

Gli armatori contro la Ue sulle emissioni

■ Gli armatori europei, e segnatamente quelli tedeschi e italiani, ma anche l'associazione mondiale degli shipowner, si schierano apertamente contro il via libera del Parlamento europeo (arrivato mercoledì scorso) all'inclusione del trasporto marittimo nel sistema europeo di scambio delle emissioni. L'inserimento sarà operativo dal 2023, a meno che, entro il 2021, l'International maritime organization (Imo) non introduca un proprio sistema per contenere le emissioni delle navi. Secondo gli armatori, però, questo provvedimento non rispetta i tempi necessari all'Imo (che conta di raggiungere un accordo tra gli Stati nel 2023, dopo un'analisi attenta dei dati che sta raccogliendo) ed è pericoloso perché, tra l'altro, porta a distorsioni di concorrenza.

La decisione ha suscitato le critiche, in primis, dell'Ecsa (European community shipowners' association), il cui segretario generale, Patrick Verhoeven ha spiegato: «Imporre una irrealistica pressione all'Imo con misure regionali che colpiranno gravemente un settore globale e faranno molto poco per il clima non è la maniera di procedere». Sulla stessa linea l'International chamber of shipping (Ics), che rappresenta l'80% della flotta mercantile mondiale. «Questo voto per una misura unilaterale e regionale - ha detto Simon Bennett, direttore policy & external relations di Ics - rischia semplicemente di polarizzare il dibattito tra gli Stati membri dell'Imo che erano già d'accordo a sviluppare una strategia per ridurre le emissioni di CO2 dello shipping, in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici».

Per Ralf Nagel, alla guida della Vdr (Verband Deutscher Reeder), associazione degli ar-

matori tedeschi, «un regolamento speciale dell'Ue per il settore globale del trasporto marittimo mette a rischio i risultati dei negoziati in sede Imo, ai quali sono importanti Paesi terzi, come gli Usa, la Cina, il Brasile e l'India, hanno prestato collaborazione».

Anche Confitarma è fortemente critica contro il provvedimento europeo: «L'armamento - afferma il presidente, Emanuele Grimaldi - a differenza dell'aeronautica, è fortemente impegnato nella riduzione delle emissioni, che, dal 2008 a oggi, abbiamo abbattuto del 15%, a fronte di una crescita del 15% dei trasporti marittimi. Con queste norme, come hanno confermato tutti gli armato-

LE IMPRESE

Grimaldi (Confitarma): dal 2008 gli armatori hanno già abbattuto del 15% i gas nocivi, bisogna aspettare la normativa dell'Imo

ri del mondo, si rischia di fare un pasticcio, non lasciando all'Imo lo spazio che invece deve avere. E con la possibilità che le flotte europee diventino meno competitive rispetto a quelle di altri Paesi, i quali potrebbero dichiarare emissioni basse e difficili da controllare. Bisogna fare molta attenzione, perché imporre leggi quando manca la soluzione tecnologica per poterle rispettare si può trasformare in un invito a barare. Non si devono scrivere regole senza avere già in mano la soluzione giusta. Sono fiducioso, peraltro, che, comunque, entro il 2050 tutta la flotta mondiale potrà arrivare a un abbattimento delle emissioni del 50%».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO AZIENDALI & FLOTTE COMMERCIALI

RAPPORTI 24 / IMPRESA

Martedì 21 Febbraio 2017
www.ilsole24ore.com

Il Sole **24 ORE**

Congiuntura

Continua la corsa delle auto intestate a società e noleggiatori

La fine del super ammortamento (tranne che per gli operatori) non sgonfia gli acquisti business ma le stime 2017 sono prudenti

di **Pier Luigi del Viscovo**

Aguardarlo adesso è tutto chiaro, ma il 2016 è stato nel suo corso un anno piuttosto articolato. È iniziato con le società e le partite Iva che si affacciavano più del solito all'acquisto (eventualmente con leasing), sulla spinta della convenienza fiscale del super ammortamento. Questo qualche preoccupazione alle aziende di noleggio a lungo termine (Nlt) l'ha procurata, anche se poi hanno visto che il loro trend di crescita proseguiva, alimentato da nuovi clienti che sceglievano questa formula per cambiare la macchina. Sul finire dell'anno, a novembre e dicembre, quando è stato chiaro che l'incentivo non sarebbe stato riproposto nel 2017, c'è stato poi un rush a cambiare l'auto da parte di chiunque poteva usufruirne e che avrebbe comunque sostituito l'auto nel corso del nuovo anno. Nel mezzo, i costruttori hanno spinto al massimo sui km o, dopo aver esaurito le consegne frutto dei loro incentivi ai privati della prima parte dell'anno. Queste vendite, aumentate di oltre 50 mila unità rispetto al 2015, hanno avuto il duplice effetto di gonfiare le statistiche del canale società e deprimere quelle dei privati, a cui comunque dopo un paio di mesi erano destinate queste macchine.

Le auto aziendali, che statisticamente individuiamo nelle immatricolazioni alle società e ai noleggiatori, hanno prodotto nel 2016 un risultato storico. In termini di volumi hanno pesato per il 38% dell'intero mercato, con ben 689 mila immatricolazioni, frutto di una crescita del 21% rispetto all'anno precedente. In valore, le elaborazioni del Centro Studi Fleet&Mobility sui dati Unrae indicano in 15 miliardi di euro il giro d'affari legato agli acquisti di società e noleggiatori, in aumento del 26% rispetto al 2015. Questo ha portato il loro peso in valore al 41% delle vendite.

Entrando in ulteriori dettagli, osserviamo che il Nlt ha sfiorato le 230 mila immatricolazioni, con un balzo del 18% rispetto al 2015. A riguardo, è opportuno chiarire che questa formula non doveva scontare più di tanto il calo degli anni di crisi, proprio per la natura del prodotto che, non dando al cliente la proprietà dell'auto, non gli consente nemmeno di tenerla "a costo zero" dopo aver esaurito il finanziamento o il leasing. Pertanto, essendo obbligato al pagamento di un canone per avere la disponibilità dell'auto, il cliente può scegliere se pagarla per un'auto nuo-

va ovvero se prolungare il contratto della vecchia, pagando comunque ogni mese. Anche per questo motivo il Nlt non ha subito, negli anni di crisi, una flessione paragonabile a quella registrata per le società e per i privati. Di conseguenza, non aveva nemmeno accumulato un potenziale significativo di rinnovi da scaricare poi in questo periodo di ripresa. Per concludere sul punto, la crescita del Nlt di questi anni non trova la sua causa in una flessione di anni recenti, bensì nella acquisizione di nuove fasce di clientela.

Come spiega anche Alessandro Grosso, direttore di Fca Italia per le vendite flotte e business, «gli operatori stanno

IL BILANCIO 2016 IN VOLUMI

Le auto aziendali hanno pesato per il 38% dell'intero mercato, con ben 689 mila immatricolazioni, frutto di una crescita del 21% rispetto all'anno precedente

VENTITE A VALORE DA RECORD

Fleet&Mobility stima in 15 miliardi di euro il giro d'affari legato agli acquisti di imprese e noleggiatori, in aumento del 26% rispetto al 2015. Questo ha portato il loro peso in valore al 41% del fatturato

spingendo oltre che sulle Pmi anche sui privati. Nel 2016, per quanto riguarda Fca, questo segmento ha assorbito circa 3.500 auto, con due operazioni, Be Free e 4Season, che sono state attivate a metà anno e che hanno riscosso il favore degli operatori e dei clienti».

Si guarda dunque alle esigenze dei clienti di domani, che porteranno notevoli cambiamenti. Proprio su questo punto ha definito la missione dell'Aniasa (l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità) il neo-presidente Andrea Cardinali, presidente e amministratore delegato di Alphabet Italia, che succede a Fabrizio Ruggiero con un incarico quadriennale (2017-2020).

«La sfida principale per un'associazione che ha da poco celebrato il primo mezzo secolo di vita è tenere il passo con i cambiamenti epocali in corso nell'era della rivoluzione digitale - spiega - La pa-

rola d'ordine è dunque, obbligatoriamente, modernizzazione. Obiettivo primario del mio mandato sarà ampliare la base associativa, in senso non solo verticale ma anche orizzontale, superando le barriere tradizionali per attrarre operatori legati sia alla mobilità più classica sia a quella più innovativa, mantenendo però la coesione interna della compagine».

In tema di modernizzazione e mobilità innovativa, addirittura «un automobilista su 5 prevede in futuro di rinunciare all'auto propria esclusiva (proprietà o noleggio che sia) per avvalersi di auto da usare quando serve, tipo il car sharing, anche integrandola con altri mezzi (taxi, mezzi pubblici, altro)», secondo quanto riportato da Enrico Billi di Ipsos, che ha condotto un sondaggio inserito nel programma di ricerca promosso da AgitaLab.

Però al futuro bisogna arrivarci, passando per il 2017, anno che non dovrebbe tenere il ritmo sostenuto dello scorso anno, almeno secondo Grosso. «Stiamo ragionando su un incremento modesto delle immatricolazioni aziendali rispetto allo scorso anno e anche per il canale dei noleggiatori a lungo termine è ipotizzabile una crescita modesta rispetto all'anno appena concluso - dice -. In particolare, ci aspettiamo un primo trimestre in linea con lo stesso periodo del 2016. C'è stato un effetto anticipo delle società a novembre e dicembre, coloro che avrebbero dovuto cambiare l'auto in questi primi mesi dell'anno ormai l'hanno già fatto. Inoltre è ipotizzabile che, nonostante non visia più il beneficio del super ammortamento, le flotte che ancora sono in proprietà continueranno ad esserlo».

Dal versante noleggio, Cardinali afferma che «nel 2017 la quota noleggio resterà stabile al 20%, dunque i volumi potrebbero aumentare se l'intero mercato lo farà».

Sul fronte dei prezzi, alias canoni di Nlt, sarà interessante osservare se e come i noleggiatori utilizzeranno il beneficio del super ammortamento, ora che di fatto sono gli unici ad averlo, se si escludono le auto strumentali, che sono marginali. Potrebbero scoprire che abbassare i prezzi è più semplice che alzarli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

APPROFONDIMENTO ONLINE

Dossier Flotte aziendali

News sempre aggiornate sulle auto business
www.motori24.ilsole24ore.com

Quattro scelte per le vetture in benefit

Volkswagen Tiguan.

La seconda generazione suv di taglia media di Wolfsburg offre avanzati sistemi di assistenza alla guida. Spicca il diesel 1.6 Tdi da 115 cv con trazione anteriore, molto appetibile per le flotte



Audi Q2.

Lo sport utility compatto introduce una discontinuità nel linguaggio stilistico Audi. La gamma dei motori è ampia e la dotazione di tecnologie è particolarmente estesa per la categoria di appartenenza



Jaguar Xe.

È l'alternativa inglese alle solite berline tedesche che dominano le car list aziendali. La tre volumi è offerta con formule studiate ad hoc per la carriera nelle aziende e assicurare un competitivo valore residuo



Alfa Romeo Giulia.

La berlina del rilancio del Biscione, offerta anche nella variante "Veloce", offre grande piacere di guida e comfort. Punta sulle flotte con una versione Business con le motorizzazioni diesel 2.2 litri



PERSONE, SUL TERRITORIO.

PAOLO MAGGIO
FUNZIONARIO COMMERCIALE LAZIO

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE CHE CI METTE LA FACCIA

Quella di Car Server è una storia unica. Siamo gli unici, infatti, a lavorare sul territorio con venti sedi a conduzione diretta perché crediamo nei valori di una cultura fatta di rapporti veri e spontanei, capacità di ascolto e vicinanza. Siamo la più grande realtà del settore a capitale interamente italiano perché crediamo nella capacità di fare impresa insieme a voi. Scopri la filiale più vicina a te su carserver.it

CarServer®
Soluzioni di noleggio a lungo termine

www.carserver.it
f t in

ANALISI

di **Gian Primo Quagliano**

Il nodo: arriverà il taglio dei canoni?

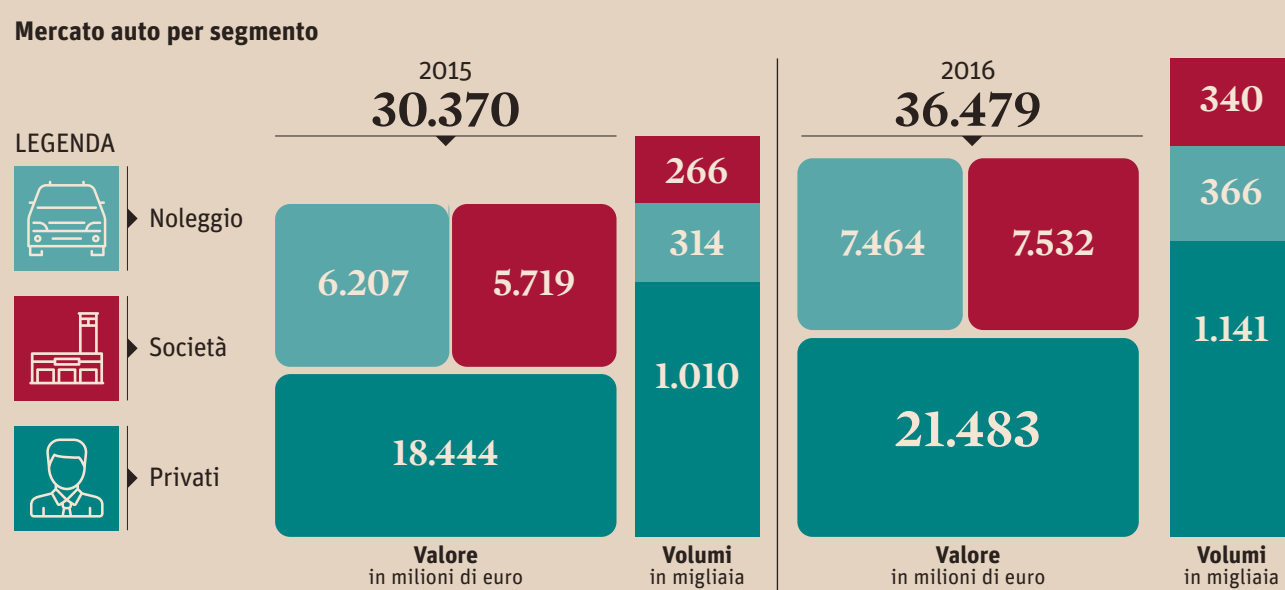
Nel 2016 le imprese italiane hanno acquistato 706.276 auto-vetture. La quota delle auto aziendali sulle immatricolazioni complessive ha così toccato il 38,23%, un livello eccezionale mai raggiunto sul mercato automobilistico italiano, ma comunque largamente inferiore a quelli toccati nelle altre quattro maggiori economie dell'Europa Occidentale. La quota corrispondente è stata, infatti, del 45,7% in Spagna, del 50% in Francia, del 55,2% nel Regno Unito e del 65,1% in Germania. Le ragioni della diversa incidenza delle auto aziendali negli acquisti di autovetture in Italia sono da ricercarsi essenzialmente nella politica fiscale che, a differenza di quanto avviene per i nostri partner (e concorrenti) europei, penalizza fortemente l'utilizzazione dell'auto da parte delle imprese con pesanti conseguenze anche sulla loro competitività. La questione è nota, ma il fisco sembra sordo ad ogni richiamo.

Nel 2015 si era tuttavia aperto uno spiraglio, che era rimasto aperto anche nel 2016, e che lasciava sperare un inizio di ripensamento da parte del Governo. Decidendo di adottare l'incentivo dei superammortamenti per gli acquisti di beni strumentali non era stata infatti adottata la consueta discriminazione nei confronti delle automobili e così le auto aziendali hanno potuto beneficiare di questa agevolazione fiscale per gli ultimi mesi del 2015 e per tutto il 2016. Il raggiungimento della quota del 38,23% sul mercato totale è figlio anche di questo provvedimento che, insieme alla ripresa complessiva del mercato dell'auto, ha dato un notevole impulso all'acquisto delle automobili.

Nel 2017 però, i superammortamenti per l'automobile sono stati rinnovati soltanto per le vetture ritenute strumentali, nella interpretazione molto restrittiva data dal fisco e cioè per quelle che vengono utilizzate per attività che non sarebbero possibili senza il loro impiego. In pratica, si tratta delle vetture utilizzate per il trasporto di persone da taxi e da società di noleggio a breve e lungo termine. Ne consegue che tutte le altre aziende che acquistano autovetture per usarle esclusivamente per impieghi aziendali o per darle anche in benefit ai loro dipendenti non possono usufruire del superammortamento. Se, però, invece di acquistare le auto le aziende in questione le prendono in noleggio a lungo termine, la società di noleggio beneficerà del superammortamento sulle auto che acquisterà e di conseguenza avrà un'agevolazione fiscale che di fatto si tradurrà in una consistente diminuzione del costo d'acquisto. Questo significa che, se lo vorrà, potrà trasferire, in tutto o in parte, il beneficio sui suoi clienti praticando canoni più bassi. Non vi è però nessuna norma che imponga un comportamento di questo tipo.

Continua ► pagina 23

IL CRUSCOTTO DELL'ECONOMIA | Il mercato italiano in volume e valore



Offerta valida fino al 31/03/2017 solo per vetture in stock, grazie al contributo dei Ford Partner. Prezzo raccomandato da Ford Italia S.p.A. IPT e contributo per lo smaltimento pneumatici esclusi. **Edge: consumi da 5,8 a 5,9 litri/100km (ciclo misto); emissioni CO2 da 149 a 152 g/km.** Esempio di leasing su Ford Edge Titanium 2.0 TDCI 210CV Euro 6 powershift con interni in pelle totale e garanzia estesa 7 anni/105.000Km Ford Protect: prezzo di vendita € 34.457,83 (IPT, messa su strada e IVA esclusa): Anticipo €10.349,19 (comprensivo di prima quota leasing € 249,19 e spese gestione pratica € 300), 47 quote da € 249,19 (IVA e spese incasso Rid € 3 escluse); opzione finale di riscatto ad € 17.372,60. Importo totale del credito di € 26.221,13 comprensivo dei servizi facoltativi Guida Protetta, Assicurazione vita e invalidità. Totale da rimborsare € 29.477,72. Imposta di bollo in misura di legge all'interno della prima quota mensile. **TAN 3,95%, TAEG 4,42% . Salvo approvazione FCE Bank plc.** Per informazioni sulle condizioni generali del finanziamento fare riferimento alla Brochure Informativa disponibile sul sito www.fordcredit.it. La vettura in foto può riportare accessori a pagamento.

NUOVA FORD EDGE

Ci sono cose che restano impresse,
che è impossibile togliersi dalla testa,
che una volta viste, non si dimenticano più.
ONCE SEEN. NEVER FORGOTTEN.
Provala in tutti gli showroom Ford.
Scopri di più su ford.it



FORD **EDGE** TITANIUM
2.0 TDCI 210CV CAMBIO AUTOMATICO POWERSHIFT

FORD LEASING	CO2
€ 250 al mese	149g/km

Incluso Garanzia FordProtect 7 anni/105.000 Km



Go Further

340
mila

Le immatricolazioni business attese

Nel 2016 le flotte vere (le immatricolazioni dirette delle aziende assommate agli acquisti del noleggio a lungo termine) hanno raggiunto quota 350mila unità, mentre il 2017 dovrebbe assestarsi attorno alle 340mila nuove targhe

AUTO AZIENDALI I modelli da fringe benefit

Ecco le auto più desiderate del 2017

Secondo Dataforce nel 2017 continua l'interesse per suv e crossover e ritornano i monovolume di medie dimensioni e i segmenti medi

di **Salvatore Saladino**

Le previsioni di Dataforce sul mercato automobilistico italiano del 2017 indicano un trend in crescita delle vendite che favorirà soprattutto il canale dei privati, mentre per le flotte aziendali è molto probabile un piccolo rallentamento. Nel 2016 le True fleets, cioè le flotte vere (le immatricolazioni dirette delle aziende assommate agli acquisti del noleggio a lungo termine) hanno raggiunto un volume complessivo di quasi 350mila unità, mentre il 2017 dovrebbe assestarsi attorno alle 340mila nuove targhe.

È interessante vedere su quali tipologie di vetture convergeranno le scelte delle aziende italiane quest'anno e, soprattutto, su quali modelli. Ci viene in aiuto il Forecast di Dataforce, uno strumento realizzato sulla base di informazioni e indicatori macroeconomici puntualmente aggiornati, prezzi, sconti, campagne promozionali, cicli di vita dei modelli, appartenenza ai segmenti, immagine di marca. I risultati del Forecast vengono anche costantemente confrontati con gli analisi di mercato delle Case costruttrici stesse.

Il Forecast è in grado pure di segmentare le aziende in base al volume degli acquisti (o dei contratti di noleggio a lungo termine) che ogni società effettua ogni 12 mesi, dando così un'indicazione di "vitalità" delle società stesse relativamente al loro potenziale di immatricolazioni per anno mobile.

Nel 2017, le 340mila vetture nuove che si stima entreranno nei parchi aziendali avranno una proporzione simile a quella del 2016: circa 80mila saranno acquisite da imprese che incrementeranno (o sostituiranno) la flotta con volumi compresi tra una e quattro unità, mentre 260mila saranno le aziende che perfezioneranno acquisti (o contratti di long rent) più consistenti: da cinque vetture in su. Nel 2016 questi numeri, su un totale delle immatricolazioni di 350mila unità, sono stati rispettivamente 85mila e 265mila.

In relazione alla tipologia di vetture, quest'anno è prevista un'ulteriore crescita dell'interesse verso suv e crossover, un ritorno ai monovolume di medie dimensioni, una crescita delle vendite di vetture di segmento medio e risultati costanti in ambito citycar e utilitarie.

Quali saranno i modelli che susciteranno il maggior interesse degli utilizzatori business? Le stime di Dataforce, da cui abbiamo estratto una Top 20 previsionale, presentano parecchie sorprese. Per esempio, la Fiat Tipo dovrebbe sorpassare nelle immatricolazioni True fleets la 500 L (per entrambe saremo comunque attorno alle 100mila unità). Un raffronto con il 2016 in questo caso è molto utile: la 500 L lo scorso anno aveva totalizzato quasi 120mila unità immatricolate ad

aziende, la Tipo 4.300. In classifica, però, il primo posto sarà sempre della Fiat Panda, che totalizzerà 23.200 unità contro le 21.500 del 2016, quindi con un piccolo incremento. Detto per inciso, le circa 100mila Panda immatricolate a privati nel 2016 dovrebbero scendere, secondo le previsioni di Dataforce, di circa il 7%.

Il secondo modello più gradito dalle flotte aziendali nel 2017 sarà la Fiat 500X (12.800 immatricolazioni a fronte delle 11.400 del 2016). Dopo le già citate Tipo e 500 L, un'altra Fiat: la 500, le cui vendite aziendali, però, dovrebbero scendere un po': da 9.500 a 8.200. Costante la performance della Jeep Renegade, che dovrebbe attestarsi sempre attorno alle 8mila unità, dopo il grande exploit del 2016. Al settimo posto un'altra delle sorprese: la Renault Mégane (berlina, Sporter e Grand Coupé): dalle 2.300 unità del 2016 potrebbe sfiorare quota 7.000.

Sorpresa in vista per la Opel Astra: se lo scorso anno le vendite business sono state circa 3.900, quest'anno potrebbero arrivare a 6.300. Una ulteriore notizia ghiotta annunciatagli dagli analisti di Dataforce è che l'Alfa Romeo Giulietta dovrebbe continuare a dare soddisfazioni al reparto fleet della Casa del Biscione, con un incremento del 30% rispetto alle 4mila del 2016. Dovrebbe infatti raggiungere quota 5.500. Ma questi volumi saranno insidiati, sempre in ambito immatricolazioni business, dalla performance della Giulia, che dovrebbe sfiorare le 5.000 unità (nel 2016 furono 1.900).

Un'altra auto che nel 2017 dovrebbe raggiungere volumi attorno alle 5mila unità è la nuova Renault Scénic, il cui successo tornerà ai fasti di un tempo. Sarà questa la monovolume più venduta, Fiat 500 L a parte, naturalmente. È interessante notare che nel Forecast True fleets Top 20 non compare la Captur, che invece è ben posizionata sul mercato dei privati (secondo previsione, in questo canale dovrebbe passare da 21.400 a 24.100 unità).

L'indicazione che ne emerge, insomma, è che la Scénic dovrebbe incontrare il gradimento della clientela business, come da un po' tempo non avveniva più, probabilmente anche perché la Casa francese l'ha un po' "suvvizzata".

Tra le novità di recente lancio, uno dei modelli che dovrebbe incontrare il gradimento della clientela business sarà la nuova Peugeot 3008. Dovrebbe moltiplicare per cinque le vendite del vecchio modello registrate nel 2016, arrivando anch'essa a raggiungere volumi di oltre 4.500 esemplari.

L'autore è Country manager di Dataforce Italia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUDI Q2



Il suv compatto dei quattro anelli

La Q2 fa debuttare Audi nel segmento dei Suv Coupé. Si tratta di un progetto importante perché ridisegna il concetto di auto compatta a cinque porte a metà strada tra uno Sport Utility ed un Coupé. È esclusiva nelle dotazioni e nelle finiture, ma pratica grazie a un portellone di ampia apertura e con un abitacolo davvero spazioso. La Q2 (in 4 metri e 19 di lunghezza, 20 cm meno della Q3) ha le doti di una media con ingombri da crossover urbano e l'agilità di una piccola sportiva. Come tutte le Audi anche la Q2 è realizzata con una meticolosità ormai proverbiale, curata nei dettagli e realizzata con forme e materiali unici. Soluzioni, dunque, ideali per i driver delle auto aziendali, per i quali i "quattro anelli" si confermano un brand aspirazionale. Quanto a sistemi di bordo e all'infotainment, la nuova Audi Q2 offre il massimo nel settore. Si possono scegliere i proiettori full Led con indicatori di direzione dinamici dietro, il Virtual Cockpit, l'Head-up Display, l'Audi Smartphone Interface, il soundsystem di Bang & Olufsen, l'Audi Side Assist, l'Adaptive Cruise Control con funzione Stop & Go e l'assistente al traffico che regola la marcia fino a 65 kmh, sterzando anche in autonomia. Il sistema di navigazione "MMI plus" con "MMI touch" rappresenta il meglio dell'infotainment Audi. Dai segmenti superiori proviene anche la strumentazione digitale sullo schermo da 12,3 pollici configurabile, nonché l'head-up display, che proietta su una superficie in vetro nel campo visivo diretto del conducente le informazioni di guida più importanti. Al top anche l'offerta di motori: il 2000 cc TDI che Audi offre in due varianti di potenza: con la trazione anteriore da 150 cv e con la trazione integrale Quattro da 190 cv e il cambio S tronic.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALFA ROMEO GIULIETTA



La media italiana a misura di car list

Non solo Giulia: dietro il modello che ha inaugurato la seconda "vita" dell'Alfa Romeo c'è anche la Giulietta, di recente riveduta e corretta. E dal successo mediatico e di vendite della Giulia la nuova Giulietta eredita ora diversi richiami stilistici, uno per tutti la calandra con griglia a nido d'ape e il paraurti anteriore che sottolinea i tre elementi ellissoidali Alfa. Ma anche i fari bruniti senza cornice e l'estrattore aerodinamico posteriore. Rivoluzionato anche l'abitacolo, con nuove soluzioni: i sedili sportivi di bella fattura e il volante tagliato in basso come sulle monoposto. E una gamma di versioni che si articola in quattro allestimenti, compreso quello Business, a cui si aggiungono due diversi pack, Veloce e Lusso. Il tutto abbinato a 9 motori, tra cui il nuovo turbodiesel 1600 cc JTDM da 120 cv con il cambio a doppia frizione TCT, pensato per la clientela business. Un motore sorprendente: i "cavalli" sembrano pochi e invece grazie alla coppia e al cambio TCT la Giulietta da 120 cv ha una grinta inaspettata. Fino a diventare brutale con il manettino DNA nella modalità Sport. Frenata potente, inserimento in curva veloce e uno sterzo diretto che aumentano il piacere di guida, esaltato poi da un assetto rivisto e dalla possibilità di scegliere tra 12 tipi di cerchi in lega, ma anche da 18 pollici. Vasta la scelta di motori, con 4 motori turbo a benzina: 1400 cc da 120 cv, 1400 cc Turbo Multiair da 150 o 170 cc col cambio TCT e un 1750 cc Turbo da 240 cv con TCT. Altre 4 proposte sui turbodiesel: il 1.600 cc JTDM da 120 cv manuale o automatico TCT, poi un due litri con 150 o 175 cv e cambio automatico per più potente. Il 1.400 cc turbo benzina è disponibile anche in versione bi-fuel GPL.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BMW 3 GT



Alternativa tedesca alla solita berlina

La Bmw 3 GT è una Serie 3, ma più grande e alta della berlina, perché è realizzata sulla base della Serie 5. È un coupé a 5 porte con tanto di vetri senza cornice, ma non è la Serie 4 Gran Coupé. Sembra un po' la X4, ma è più bassa. Nell'infinita gamma Bmw, in fondo, c'è spazio per tante varianti: questa, in particolare, offre tanto spazio a bordo pur non essendo una station wagon. Grazie all'andamento del tetto e al passo di 2,90 metri, i passeggeri accedono facilmente a bordo e hanno molto spazio anche sopra la testa. Il bagagliaio che comunica con l'abitacolo è capiente e ben gestibile grazie alle rotaie di alluminio. I motori sono praticamente gli stessi della Serie 3 berlina o della Touring, così come la trazione è sempre la posteriore. Il risultato è che la Serie 3 GT è una valida compagna di viaggio: il cruise control adattivo, la posizione di guida rialzata, la silenziosità, l'assetto morbido ma non "molle", la risposta rapida del motore e il funzionamento quasi perfetto del cambio automatico sono convincenti. Il sistema multimediale semplice e intuitivo, la radio Dab e l'head-up display che inquadra sul montante anteriore le principali funzioni visualizzate nel touch screen del navigatore, fanno poi il resto. E non consuma nemmeno troppo la Bmw GT considerando la stazza della vettura, 4,82 metri di lunghezza, circa 1.700 kg di peso: si possono percorrere fino a 14 km con un litro di gasolio anche strapazzandola per bene con l'acceleratore. Senza contare che a parità di motore, trazione e allestimento, costa solo fra 12.000 e 13.000 euro in più della Serie 3 Touring, ma è tutta un'altra macchina. E l'utenza business che tiene conto anche dell'apparenza, fra una familiare più tradizionale e una "strana" GT, comincia ad avere qualche dubbio al riguardo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuovi scenari

La «carica» verso le imprese delle elettriche long range



Al debutto. La nuova Opel Ampera-e ha una grande autonomia: fino a 500 km

di **Mario Cianflone**

Prima o poi, i fleet manager dovranno affrontare il nodo delle auto elettriche perché il panorama sta cambiando a grande velocità rispetto agli anni scorsi, quando le elettriche avevano autonomie ridotte. Sta, infatti, arrivando una nuova generazione di vetture "all'aspirina" dalla grande autonomia: anche 500 km, un'prestazione a prova di "range anxiety" (la paura di rimanere a piedi). È il caso della debuttante Opel Ampera-e o della prossima Nissan Leaf, che con la batteria da 60 kWh esibisce un'autonomia di addirittura 550 km. Arriverà l'anno prossimo, quando dovrebbe esserci la mediaticamente sempre osannata Tesla Model 3 (finora mostrata solo come prototipo non definitivo) che dovrebbe avere un'autonomia di almeno 350 km. Intanto sono a portata di concessionario altre auto, come la rinnovata Renault Zoé: ora monta una nuova batteria da 41 kWh made by Lg (la coreana fornisce anche Gm per la Ampera-e e la gemella Chevrolet Bolt) che le consente di viaggiare per 400 km, secondo il ciclo Nedc. Costa 33mila euro. E se apriamo una finestra sul prossimo futuro, non possiamo non considerare che Mercedes pensa con il progetto EQ a elettriche "aspirazionali" da almeno 500 km di autonomia, mentre Volkswagen sta studiando un'elettrica accreditata di un'autonomia pari a ben 600

km. È stata progettata su una piattaforma dedicata alle sole vetture elettriche che si chiama Meb (*Modulare Elektrifizierungs Baukasten*), derivata dalla nota Mqb, che dispone di un sottopiano adatto a ospitare le batterie senza rubare spazio all'abitacolo, favorendo così anche un abbassamento del baricentro. Con queste tecnologie, Vw ha svelato qualche mese fa un concept battezzato L.D. che anticipa la terza era della casa di Wolfsburg: quella elettrica, dopo la prima del Maggiolino e la seconda della Golf (che va da metà degli anni 70 ai giorni nostri del dieselgate). Ed è proprio l'atteso declino del diesel che deve far riflettere gli operatori del noleggio lungo termine e quei fleet manager impermeabili all'evoluzione dell'automobile. Certo, la rivoluzione elettrica non è ancora dietro l'angolo e restano grandi nodi da sciogliere come la rete di ricarica, le infrastrutture e le colonnine da gestire (un problema anche per le aziende che vogliono essere green per scelta o per darsi una bell'immagine nella propria corporate social responsibility strategy). E non va dimenticato che su valore residuo e rivendibilità delle elettriche pesa una grossa incognita. Tuttavia il futuro è segnato e già adesso sarebbe buona cosa non escludere (o ostacolare) dalle carlist le ibride e soprattutto le plug-in hybrid (quelle che si ricaricano alla spina per viaggiare in elettrico per una cinquantina di chilometri).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FIAT TIPO



Sostanza e spazio in triplice formato

Prosegue la costante crescita della Fiat Tipo che conta su un'offerta completa quanto a carrozzerie, allestimenti e motorizzazioni sulla base dei modelli a 4 porte o 5 porte e station wagon. Col nuovo anno, l'offerta della Fiat Tipo aggiunge alla gamma della versione 4 porte il motore 1400 cc Turbo da 120 cv a benzina e Gpl mentre sulla 5 porte e sulla station wagon è ora disponibile il nuovo 1400 cc T-Jet a benzina da 120 cv. Previsti aggiornamenti anche in fatto di contenuti: l'allestimento Pop, il modello d'ingresso alla gamma, si arricchisce dei cerchi da 16" fino ad ora disponibili solo sull'allestimento Easy che invece offre il cruise control di serie. L'offerta sull'infotainment, infine, si evolve: grazie ai nuovi Pack Radio è di serie la Radio Bluetooth con comandi al volante per l'alimentazione Pop, mentre la Radio Touchscreen 5" con comandi radio e volante in pelle è standard sull'allestimento Easy. Proprio di recente ha debuttato anche l'inedito allestimento Business, per il momento riservato alla versione a cinque porte e abbinato esclusivamente al motore 1600 cc MJT da 120 cv con Start&Stop e cambio manuale a sei marce. La dotazione di accessori della Fiat Tipo Business deriva da quella della già completa versione Lounge e si pone quindi al vertice della gamma. Di serie è dotata di climatizzatore automatico, cerchi di lega da 16" catenabili, luci diurne a Led, volante di pelle, vetri elettrici, bracciolo centrale, regolazione lombare del sedile del guidatore, finiture cromate esterne e sistema d'infotainment Uconnect, con schermo da 7", radio digitale Dab, navigatore satellitare e servizi Live. Dell'equipaggiamento fanno parte anche il pack Safety plus, che include il Full brake control, il limitatore di velocità e il Cruise control attivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MERCEDES GLA



Uno sport utility per flotte premium

La nuova Mercedes GLA ha modifiche di carattere estetico limitate ai paraurti, alla mascherina e al design dei cerchi di lega, mentre i gruppi ottici anteriori bixeno hanno lasciato il posto a quelli Led, tecnologia utilizzata anche per i fari posteriori. La plancia è impreziosita dal nuovo display da 8 pollici del sistema di infotainment con nuove funzionalità. Inoltre, sono proposte inedite combinazioni di materiali e finiture, incluso un diverso trattamento per i comandi delle regolazioni elettriche dei sedili e per quelli sulla console centrale. È stata ridisegnata anche la grafica della strumentazione e va ricordato, infine, il debutto del sistema di telecamere a 360 gradi che creano una visione virtuale dall'alto della vettura, utile sia in manovra sia nella guida in fuoristrada. La gamma dei motori prevede il debutto della GLA 220 4Matic, che abbinata al 2000 cc turbo a benzina da 184 cv con la trazione integrale. Sono confermate tutte le altre versioni: benzina 180, 200, 250 e diesel 180 d, 200 d e 220 d. Oltre alla 220 benzina, la trazione integrale sarà proposta anche sulla 250 benzina e sui diesel 200 e 220. Il primato fra le diverse varianti in fatto di emissioni va alla 180 d con 103 g/km di CO2, grazie anche alle modifiche all'aerodinamica della GLA che hanno permesso di ridurre il Cx da 0,29 a 0,28. Nel dettaglio si è lavorato sulle calotte degli specchietti, sulla carenatura sottoscocca, sul diffusore, sullo spoiler posteriore e su altri dettagli. La nuova GLA si inserisce nel programma di Mercedes destinato alle flotte che comprende anche l'intera gamma di Suv-crossover del brand della "stella", una tipologia di auto sempre più gradita anche dai professionisti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VW TOURAN



Il monovolume ora è in «carriera»

Rispetto alla precedente generazione, i benefici sono una maggiore lunghezza (+13 cm) e un passo che cresce di 11 cm, a vantaggio dell'abitabilità. I sette posti sono di serie su tutte le versioni e, con i sedili della terza fila abbassati, la nuova Touran ha un bagagliaio di ben 743 litri. Un altro aspetto rilevante sono i motori nuovi, Euro 6 e, escluso solo l'entry level, il 1200 cc TSI da 110 cv, tutti a gasolio. A bordo, l'infotainment si arricchisce di sistemi innovativi, tra cui il Car-Net che, con Cam Connect, una vera e propria "chicca" che consente di collegare una telecamera GoPro al sistema di infotainment per monitorare la parte posteriore della vettura. MirrorLink, CarPlay e Android Auto, assicurano al "driver" una connettività completa. Al top, come da tradizione in VW, la sicurezza: di serie, per fare qualche esempio, il sistema di frenata anticollisione multipla e il sistema di protezione degli occupanti. Sono previsti due allestimenti dedicati alle flotte aziendali: si tratta delle versioni Business, disponibili su tutte le motorizzazioni, esclusa la 2000 cc da 190 cv che parte da un allestimento intermedio come il Comfortline e aggiunge la Radio Composition Media con touchscreen da 6,5 pollici, il navigatore Discover Media, i sensori di parcheggio Park Pilot e il Mirror Pack. Ma anche l'Executive che parte, invece, dal top Highline, aggiungendo fra l'altro il navigatore Discover Media, il Park Pilot e il Mirror Pack.

SCHEDA A CURA DI

Corrado Canali

© RIPRODUZIONE RISERVATA



kia.com

Wagon appeal.



OPTIMA SW



The Power to Surprise

Gamma Kia. Perfetta per il lavoro, ideale per il tempo libero.

La gamma Kia offre tutte le soluzioni necessarie a soddisfare qualunque esigenza lavorativa e personale. Il comfort di cee'd Sportswagon, la flessibilità di Carens, lo stile inconfondibile di Sportage e l'innovazione tecnologica di nuova Optima Sportswagon sono il meglio che la gamma Kia possa offrire per il tuo lavoro, il tempo libero e la famiglia. Aggiungi la tecnologia all'avanguardia e i sette anni di garanzia e capirai perché è facile fare affari con Kia.

In più scopri Kia Renting, il noleggio a lungo termine per le partite IVA.



Renting

Iscriviti a:
MyKia

Limitazioni garanzia*

*Garanzia 7 anni o 150.000 km escluso parti e/o componenti che hanno un limite naturale legato alla loro deperibilità temporale come: batterie (2 anni chilometraggio illimitato), sistemi audio, video, navigazione (3 anni/100.000 km). Taxi o vetture destinate al noleggio con conducente (NCC): 7 anni o 150.000 km, escluso il chilometraggio illimitato per i primi tre anni. Dettagli, limitazioni e condizioni su www.kia.com e nelle Concessionarie.

Consumo combinato (l/100 km) da 4,4 a 8,2. Emissioni combinate CO₂ (g/km) da 113 a 191. La foto è inserita a titolo indicativo di riferimento.

670
mila

Le vetture a noleggio long term circolanti
Per Aniasa a fine 2016 il parco circolante del noleggio long term era di oltre 670mila veicoli, tra auto e vetture commerciali. Quanto alle immatricolazioni, la leader è stata Arval con 15.674 auto, seguita da Leasys a quota 13.478

Proprietà o noleggio, ma sempre Panda

Nelle flotte la citycar è sempre la bestseller. In crescita Mercedes, Jeep, Ford e Nissan

di Salvatore Saladino

Il bilancio del 2016 nel mercato delle flotte aziendali si è chiuso con tante luci e poche ombre. Ma, come vedremo, il 2017 potrebbe portare a un rallentamento, secondo le previsioni degli analisti di Dataforce.

Partiamo dai numeri dello scorso anno. Spacchettando il milione e ottocentomila (abbondante) di nuove immatricolazioni (passenger cars) nei tre macro-canali, si nota che la crescita delle vendite ai privati è stata importante (+12,9%), ma non quanto quella delle True fleets (le flotte vere, cioè le immatricolazioni dirette alle aziende, assommate alle vendite ai noleggiatori a lungo termine): +20%. Il terzo comparto, quello degli Special channels (cioè le vendite ai rent-a-car, più le auto-immatricolazioni di costruttori, importatori e dealer, vale a dire vetture "demo" e "km zero"), è cresciuto ancora di più: +21,7%. Di fatto, quindi, si può affermare che il mercato dell'auto nel 2016 è stato positivo, ma con qualche forzatura di troppo, nemmeno così necessaria.

Il risultato lusinghiero delle flotte aziendali si è avvalso della spinta data dal superammortamento, che è andato a vantaggio delle imprese che hanno acquistato direttamente (anche con la formula finanziaria del leasing), sia alle imprese che hanno preferito il noleggio a lungo termine. Nel 2017 il vantaggio fiscale, sempre al 140%, sarà però limitato a chi acquista vetture avendo tra i propri scopi sociali la distribuzione automobilistica (mentre rimane inalterato per gli autocarri, ad esempio). Dunque, solamente i noleggiatori godranno del beneficio. Per questo motivo Dataforce prevede un certo arretramento del mercato delle True fleets, che dovrebbero scendere da

circa 350mila unità (solo passenger cars) alle 340mila, con un decremento di 2,4 punti percentuali. Poca cosa, se si considera che il 2016 è stato il miglior anno di sempre per le flotte aziendali. Ma rimane un campanello d'allarme che non va in ogni caso trascurato. Il mercato dei privati, invece, dovrebbe crescere ancora, per attestarsi a 1,2 milioni di nuove targhe (+4,7%), così come gli Special channels dovrebbero aumentare attorno alle 10mila unità (+2,7%). In totale, quindi, il mercato nazionale dell'auto dovrebbe posizionarsi attorno a 1,92 milioni di nuove targhe, con una quota dei privati che salirà al 63,4%.

Tornando al 2016, nella top ten delle mar-

L'ETERNA SFIDA ITALIA-GERMANIA

Robusta la crescita 2016 della Fiat nel segmento True fleets: +18,2%. Le posizioni di rincalzo vedono l'avanzata di molti marchi tedeschi, con quote di mercato vicine tra loro

che preferite dalle flotte aziendali la Fiat mantiene la leadership, sia tra chi compra sia tra chi noleggia. Robusto è stato l'incremento della marca Fca sul 2015: +18,2% (16,2% nelle flotte di proprietà, 18,7% nel Nlt). Da notare, però, che le posizioni di rincalzo vedono l'avanzata di molti marchi tedeschi, tra l'altro con quote di mercato piuttosto vicine tra loro: nel range di volume di immatricolazioni compreso tra le 22mila e le 27mila unità troviamo, a partire dalla miglior posizione, Volkswagen, Audi, Mercedes, Bmw e Ford. Il costruttore di Colonia è quello che performa meglio, con il suo +33%. Se si suddividono i canali di vendita, Ford beneficia di un +37,5% nel noleggio a lun-

go termine, mentre nelle flotte di proprietà fa registrare +22,7%. E Jeep (nona in graduatoria) che fa meglio di tutti negli acquisti diretti: +50%, seguita da Volkswagen (quarta) con +41,9%. Nei noleggi, ottima prestazione per Nissan, che fa registrare un'eccellente +45,4%. Da notare che la graduatoria delle marche preferite nelle flotte di proprietà vede Mercedes alle spalle di Fiat, mentre nei noleggi la piazza d'onore è appannaggio di Volkswagen.

La classifica dei modelli di flotta scelti dalle aziende, dietro all'irraggiungibile Fiat Panda, vede una graduatoria differente a seconda della modalità di acquisizione: per chi compra, le posizioni di rincalzo sono appannaggio della Fiat 500X (+74%), della Volkswagen Golf (+12,8%) e della Jeep Renegade (+87,5%). E, scendendo più giù, la Smart ForTwo, l'Audi A4, la Hyundai Tucson, la Volkswagen Tiguan e l'Audi A6.

Nel noleggio, invece, mantiene la sua quota la 500L, seguita dalla 500 e dalla 500X. La prima straniera è la Peugeot 308. Le posizioni dalla sesta alla decima appartengono tutte a modelli esteri: nell'ordine, Volkswagen Passat, Nissan Qashqai, Audi A4, Ford Fiesta e Volkswagen Golf.

A margine di questa graduatoria, si può notare che la classifica dei modelli più acquistati è oscillante, risentendo molto delle novità di prodotto (Fiat 500X, Jeep Renegade, Hyundai Tucson, Volkswagen Tiguan fanno registrare i maggiori incrementi); mentre la classifica del noleggio a lungo termine è un po' più "conservativa": tranne il già citato successo della Fiat 500X (+75,6%), gli incrementi più vistosi sono quelli di Ford Fiesta e Audi A4, che sono più che altro frutto di campagne promozionali più pesanti.

L'autore è Country manager di Dataforce Italia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

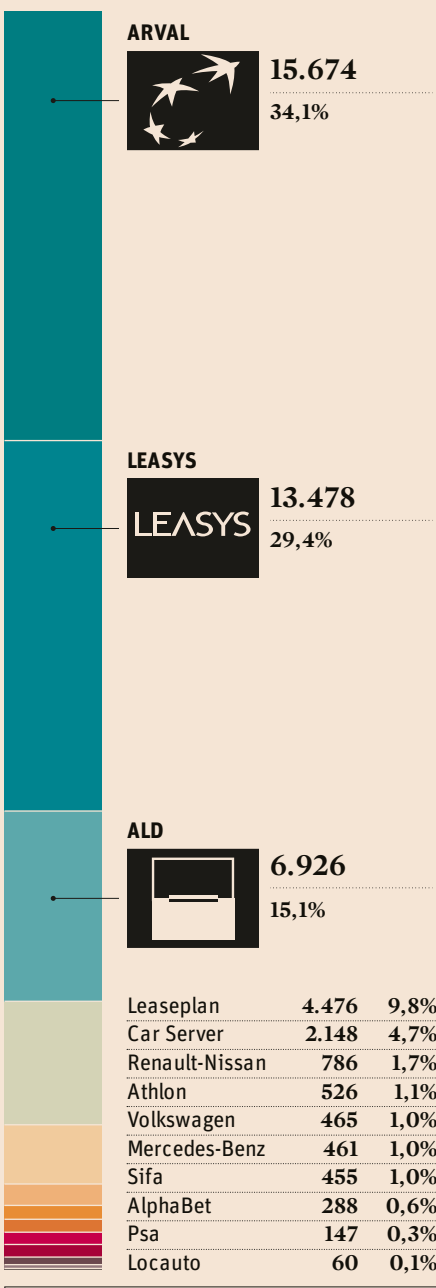
La classifica

VENDITE DEL NOLEGGIO DEL 2016.

Immatricolazioni 2016 e quota % sul totale

TOTALE
45.890

100,0%



Fonte: Elaborazioni Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti e ACI

AUTO AZIENDALI

Le scelte più gettonate

Offerte super-flessibili e focus sulle Pmi

Dai noleggiatori a lungo termine formule innovative

di Claudia La Via

C'è aria di nuovo oggi nella flotta quando si parla di noleggio a lungo termine (Nlt). Quello appena passato è stato un biennio importante che ha trasformato il settore rendendolo più "fluid" e sempre più orientato a erogare servizi di mobilità integrata. «Nell'ultimo anno sono nate tante formule diverse con noleggi più flessibili o formule con cambio di vettura incluso nel canone», dice Pietro Teofilatto, direttore della sezione Nlt di Aniasa, l'associazione che rappresenta oltre il 95% del comparto dei servizi di noleggio veicoli a lungo e breve termine e di fleet management. Teofilatto spiega anche come oggi l'obiettivo delle società di Nlt sia anche quello di estendere i servizi di assistenza rafforzando la qualità. In realtà, precisa Teofilatto, è aumentato anche il circolante: a fine 2016 il parco auto Nlt era di oltre 670mila veicoli tra auto e vetture commerciali e «anche i soggetti che offrono questi servizi sono aumentati, oltre a essere cambiate le policy aziendali relative ai veicoli a noleggio», conclude Teofilatto.

In questo scenario in continua evoluzione tutti i principali attori si sono rimessi in discussione, cambiando strategie o confermando quelle vincenti, portando sul mercato soluzioni innovative o iniziando a guardare a un pubblico nuovo. Come Leasys, tra i principali player del settore per auto immatricolate, che ha deciso di puntare sulla sicurezza a bordo installando dispositivi di controllo gestibili tramite app, e ha iniziato a strizzare l'occhio anche ai privati. Lo scorso ottobre, insieme a Fiat, ha infatti lanciato Be-Free, una formula di mobilità anche per chi non possiede partita Iva con un importo mensile fisso - tutto incluso - per tutta la durata del contratto (48 mesi). Per l'anno appena iniziato, Ald si è invece prefissata l'obiettivo di aiutare i clienti con grandi flotte a ridurre in modo personalizzato il proprio Total cost of mobility (Tcm). Fra le certezze più importanti per il gruppo, poi, c'è Ricaricar, il "pay per use" pensato per il mondo consumer, per pagare a consumo i soli chilometri che si fanno e ricaricare quelli che ser-

vono, con un'auto sempre nuova a condizioni particolarmente accessibili. Arval, invece, continuerà anche quest'anno a perseguire la sua nuova strategia di mobilità flessibile, forte del successo già registrato dalla soluzione Mid Term, lanciata a fine 2016: offre soluzioni che vanno da 1 a 24 mesi, e in pochi mesi ha già attivato 10mila contratti. C'è poi chi, come LeasePlan, ha deciso di concentrarsi sulle Pmi e si prepara a lanciare un nuovo prodotto che riduce molti vincoli attuali, a partire dalla restituzione anticipata del veicolo senza penale. Per il mondo corporate, invece, c'è FlexiPlan, che unisce la flessibilità del breve termine ai vantaggi del lungo termine, garantendo mobilità per picchi stagionali e particolari esigenze periodiche.

Fra i primi player nel segmento flotte c'è anche Volkswagen: a fine 2016 l'offerta del gruppo si è arricchita con l'introduzione di Tiguan 1.6 TDI, una versione riservata all'Italia e "tagliata su misura" per i clienti business e, mentre quest'anno dovrebbe debuttare la berlina Arteon, il gruppo guarda a soluzioni di "personalizzazione" sulle rate. In casa Mercedes fra le tante novità in arrivo per il mondo delle flotte c'è l'attenzione alle ibride, grazie anche alla nuova Classe C 350e e lo sbarco in primavera delle smart elettriche fortwo e forfour. Nell'universo del Nlt un peso notevole ce l'hanno anche le italiane. A partire da Car Server che mira a intercettare privati, Pmi e liberi professionisti, con prodotti mirati come l'apertura dei primi due store "Drive Different" riservati all'autonoleggio al quale se ne aggiungerà presto un terzo. Un 2017 importante anche per Locauto, impegnata nello sviluppo della linea dei veicoli commerciali leggeri (fino a 3,5 tonnellate) a cui si accompagnerà una sempre maggiore attenzione alla mobilità sostenibile. E in questo processo di sostenibilità rientra anche Alphabet, che continuerà a puntare soprattutto su AlphaElectric, la soluzione di emobility lanciata nel 2013 che offre un percorso completo di elettrificazione della flotta e AlphaCity, il primo servizio di Corporate car sharing dedicato alle aziende.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Viaggi e spostamenti per lavoro

La parola d'ordine del 2017? Intermodalità

Una ricerca Econometrica-LeasePlan evidenzia le nuove strategie del travel & mobility management

di Gennaro Speranza

I viaggi per motivi di business e gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti sono un tema di grande attualità per le aziende, perché insieme alla gestione della flotta rappresentano le tre aree della mobilità aziendale, aree presidiate da fleet manager (gestione della flotta), travel manager (gestione dei viaggi di lavoro) e mobility manager (gestione degli spostamenti casa-lavoro). Chi si occupa oggi di fleet, travel e mobility management si trova di fronte a molteplici sfide e a tendenze molto forti, come l'affermazione delle nuove forme di mobilità condivisa (in primis il car sharing, cioè il noleggio di un'auto di proprietà di terze parti, e il car pooling come BlaBlaCar, cioè la condivisione del viaggio e delle spese). Per non parlare dell'uso sempre più massiccio di internet e di soluzioni mobili per organizzare un viaggio, soluzioni che da una parte aiutano le aziende a diventare più efficienti e sostenibili e dall'altra permettono ai dipendenti di ridurre drasticamente lo stress legato agli spostamenti.

Ma c'è un altro fenomeno che negli ultimi anni sta condizionando l'evoluzione della mobilità aziendale. La possibilità di progettare ogni trasferta di lavoro in maniera più fluida e funzionale passa sempre più attraverso l'utilizzo sinergico delle infrastrutture di trasporto e sfruttata tutte le interconnessioni necessarie, dai treni agli aerei, dai mezzi pubblici urbani ed extraurbani fino a passare ai taxi e alle vetture a noleggio. L'intermodalità dei trasporti, intesa come la combinazione ottimale di mezzi diversi per raggiungere la propria destinazione finale è oggi l'elemento fondamentale per una programmazione dei viaggi di lavoro in grado di razionalizzare tempi e costi. Il settore del travel management è più che mai in grande fermento, nonostante una tendenza alla riduzione delle trasferte dovuta anche alla necessità di razionalizzare le voci di spesa. Gli stessi fenomeni (intermodalità e mobilità condivisa) stanno rivoluzionando anche il panorama del mobility management e cioè dell'organizzazione degli spostamenti casa-lavoro. Anche nel settore del fleet management le nuove frontiere aperte da car sharing e car pooling riscuotono un grande interesse da parte degli utenti, e gli operatori stanno predisponendo soluzioni su misura per le esigenze peculiari dei driver aziendali.

Per capire in che modo le tendenze in atto stanno cambiando il settore della mobilità aziendale, LeasePlan ed Econometrica hanno recentemente condotto una rilevazione proprio su questi temi, rivolgendosi ad un campione rappresentativo di fleet manager ap-

partenenti ad aziende italiane con flotte di medie e grandi dimensioni. Questa indagine si è posta innanzitutto l'obiettivo di chiarire quali siano le soluzioni preferite dalle aziende per l'acquisizione dei veicoli che fanno parte della loro flotta. Al primo posto vi è senza dubbio il noleggio a lungo termine, seguito a grande distanza da proprietà e leasing finanziario. Ma in che modo vengono utilizzati i veicoli in flotta? L'81% degli intervistati ha dichiarato che nella flotta di veicoli aziendali vi sono vetture concesse ai dipendenti in fringe benefit, ovvero in "uso promiscuo" (e cioè sia per motivi di lavoro sia per un utilizzo privato). In molti casi, poi, in flotta vi sono anche veicoli non assegnati in fringe benefit. Questi vengono affidati in caso di necessità di volta in volta al personale che deve compiere delle trasferte oppure assegnati permanentemente a personale che può utilizzarli solo per motivi di lavoro. C'è poi anche una quota di veicoli, modesta ma in crescita, che viene utilizzata in car pooling o in car sharing.

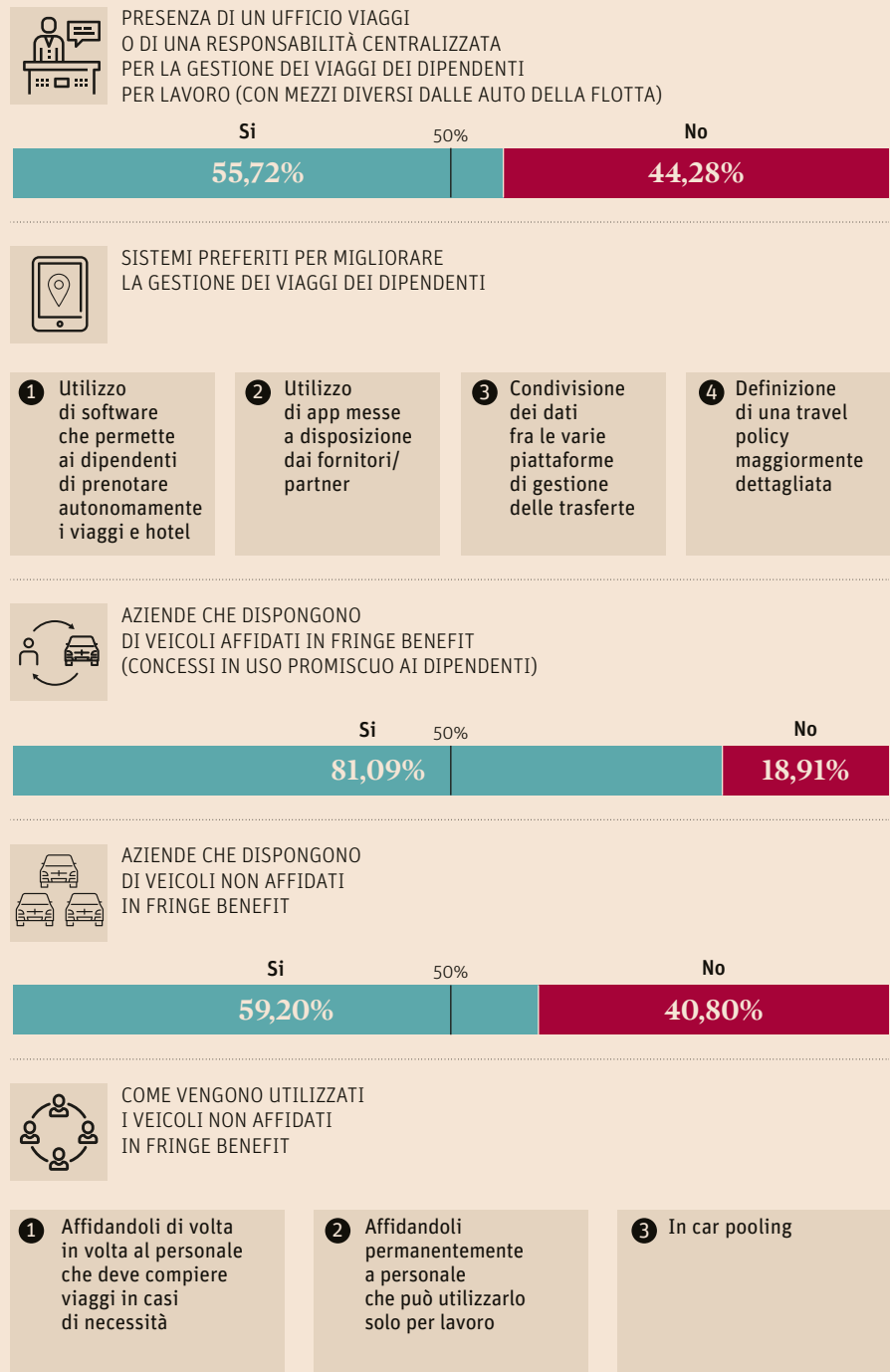
Tra le soluzioni preferite dalle aziende per migliorare la gestione dei viaggi dei dipendenti al primo posto c'è l'utilizzo di software che permettono ai dipendenti di prenotare autonomamente i viaggi e gli hotel, seguito dall'uso di app messe a disposizione dai fornitori/partner, dalla condivisione dei dati tra le varie piattaforme di gestione delle trasferte e dalla definizione di una travel policy maggiormente dettagliata. La maggioranza degli intervistati dichiara, poi, di disporre all'interno della propria azienda di un ufficio viaggi o comunque che in azienda vi è una responsabilità centralizzata per la gestione dei viaggi dei dipendenti per lavoro con mezzi diversi dalla auto della flotta aziendale. «Siamo convinti che i servizi di mobilità sempre più allargati e flessibili proposti dagli operatori del settore possano essere la chiave in termini di ottimizzazione e razionalizzazione delle nuove esigenze aziendali, come emerso dall'indagine», spiega Amilcare Rotondi, direttore commerciale e marketing di LeasePlan Italia.

Dalla ricerca emerge, inoltre, che le aziende che dispongono di un mobility manager sono ancora una quota minoritaria sul totale. Solo in pochi casi, poi, i mobility manager dispongono di un budget per incentivare i dipendenti a raggiungere gli obiettivi che l'azienda si è data per razionalizzare gli spostamenti casa-lavoro. Nei casi in cui vi è possibilità di spesa, gli strumenti più utilizzati sono la promozione di navette aziendali e di abbonamenti a tariffe agevolate per l'utilizzo di mezzi pubblici. In crescita anche la diffusione del car pooling aziendale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuove tendenze

Sondaggio LeasePlan ed Econometrica sulla mobilità aziendale a risposte multiple su un campione di fleet manager di aziende italiane di media e grande dimensione. Dati 2017



Fonte: Sondaggio Econometrica-LeasePlan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il sondaggio

Fleet manager ancora freddi sull'elettrica

L'auto elettrica nelle flotte aziendali? Sì, ma non ora, secondo i fleet & mobility manager di 60 grandi imprese italiane, che gestiscono 52mila auto. Le soluzioni di mobilità elettrica scontano oggi ancora significativi limiti nella percezione delle aziende, quindi. I gestori delle flotte hanno però piena consapevolezza che il futuro vedrà protagonisti i veicoli elettrici, anche se non nel breve o medio termine, e a condizione di rilevanti investimenti economici (incentivi) e infrastrutturali (rete di ricarica). Progresso tecnologico, da un lato, e attenzione all'ambiente combinata con normative di limitazione della circolazione dei veicoli termici nei centri cittadini (come l'area C a Milano), dall'altro, supporteranno la diffusione dei veicoli elettrici, a zero emissioni. La mobilità urbana resterà il loro ambito principale di circolazione.

Sono questi i principali risultati della seconda parte (la prima era stata presentata lo scorso ottobre) della ricerca «Le flotte aziendali verso una svolta elettrica... ancora lontana», promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da fleet & mobility manager di grandi aziende, con il patrocinio di Cei Cives (Commissione italiana veicoli elettrici stradali a batteria, ibridi e a celle a combustibili). Il 72% dei gestori di parchi sondati giudica anti-economica l'ipotesi di assegnare veicoli elettrici ai driver, riservando quelli tradizionali in pool; per gestire i picchi di richiesta l'azienda dovrebbe, infatti, a mantenere un elevato numero di veicoli in pool, con conseguente crescita dei costi. D'altro canto, le criticità risiedono anche nella mancata accettazione da parte dei driver stessi di un'auto elettrica come veicolo in fringe benefit. La fruibilità di un'auto tradizionale resta più semplice e questo contribuisce ad alimentare pregiudizi sui veicoli elettrici da parte della maggioranza dei grandi "decisioni" in tema di automobili.

«La strada da percorrere è ancora lunga e articolata e i gestori della mobilità aziendale sono pronti a svolgere il ruolo di apripista e disponibili a far parte di un tavolo di lavoro insieme a Case costruttrici, noleggiatori e istituzioni per agevolare la svolta elettrica», commenta Riccardo Vitelli, presidente di Top Thousand.

C.L.V.

Analisi

Canoni giù?

di Gian Primo Quagliano

» Continua da pagina 17

La società di noleggio potrà anche decidere di utilizzare il beneficio fiscale per migliorare i suoi conti. In concreto, si può ritenere che almeno una parte dei minori costi derivanti dal superammortamento sia trasferito a valle, cioè ai clienti attraverso canoni più contenuti. Ovviamente, l'entità di questo beneficio per i soggetti che prenderanno vetture in noleggio a lungo termine e, in particolare, per le grandi flotte in cui da tempo più del 70% delle auto del parco è in noleggio, dipenderà dalla professionalità e dalla capacità contrattuale del fleet manager, cioè del soggetto a cui è affidato il compito di acquisire e gestire il parco auto. È un'ulteriore sfida per questi professionisti e non è detto che sia limitata al 2017 perché i superammortamenti potrebbero essere rinnovati ancora nel 2018 o auspicabilmente diventare permanenti.

La vita dei fleet manager è dunque destinata a diventare sempre più complicata perché vecchie e nuove sfide incombono sulla gestione delle flotte. La più importante è la rivoluzione dell'auto a guida autonoma. Lukas Neckermann, l'ultimo guru della mobilità, dice che questa rivoluzione partirà proprio dall'auto aziendale. Seharagione (e il suo libro «2020: Il futuro della mobilità aziendale» è molto convincente), i fleet manager devono porsi alla guida di questa rivoluzione. Speriamo che vogliano e possano farlo, ma quel che è certo è che la loro professione diventerà molto più complessa e che dovranno acquisire nuove competenze ed essere in grado di certificare la loro capacità professionale analogamente a quanto avviene per le professioni più importanti, per le quali la legge impone l'obbligo della formazione permanente. È una sfida decisiva per i fleet manager italiani e per Aiaga, l'associazione professionale che li rappresenta.

L'autore è presidente del Centro studi Promotor

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO AZIENDALI & FLOTTE COMMERCIALI

RAPPORTI 24 / IMPRESA

RAPPORTI 24 / IMPRESA
a cura di Laura La Posta (caporedattore)
Marco Mancini (caposervizio)

REDAZIONE GRAFICA
Cristiana Acquati
Jolanda Maggiora Vergano
Clara Mennella



ALWAYS A
BETTER WAY

NUOVO RAV4 **HYBRID.** 50% ELETTRICO*, 100% POTENZA.



FINO AL 50% DI GUIDA IN ELETTRICO, SENZA PRESE E RICARICHE. 197 CV, CAMBIO AUTOMATICO E FINO A 20 KM CON UN LITRO. TUTTO CON IL MASSIMO DELLA SICUREZZA ATTIVA DI SERIE, GRAZIE AL TOYOTA SAFETY SENSE.

**RENT
PER
DRIVE**

A 289 € AL MESE, CON:

- SISTEMA MULTIMEDIALE TOYOTA TOUCH® 2
- NAVIGATORE
- TELECAMERA POSTERIORE
- PORTELLONE POSTERIORE ELETTRICO

In più, inclusi nel canone: assicurazione RCA, Garanzia Furto e Incendio, danni al veicolo, assistenza stradale, manutenzione ordinaria e straordinaria Toyota Service.

**ToyotaBusiness
+Plus**

toyota.it/rentperdrive

Offerta valida su RAV4 2.5 2WD Hybrid Business MY17. Offerta Noleggio a lungo Termine - Rent per Drive: 48 mesi/80.000 km, primo canone anticipato € 5.500,00 (IVA esclusa). Il canone comprende Polizza RC Auto con penalità a carico del cliente per sinistro passivo o concorsuale pari a € 250,00, quota in caso di Furto a carico del cliente pari al 10% sul valore commerciale al momento dell'evento, garanzia danni al veicolo/incendio con quota a carico del cliente pari a € 500,00, Polizza PAI, assistenza stradale 24h, costo tassa di proprietà. Manutenzione ordinaria e straordinaria presso la rete ufficiale Toyota. L'offerta non è vincolante per Rent per Drive ed è soggetta all'approvazione da parte della stessa, dei requisiti economici e di affidabilità del richiedente, nonché alle variazioni di listino. Offerta valida fino al 28/02/2017. Il pacchetto **TOYOTA SAFETY SENSE** comprende: Sistema Pre-Collisione con rilevamento pedoni, Avviso Superamento Corsia, Abbaglianti Automatici, Cruise Control Adattivo, Riconoscimento Segnaletica Stradale. Immagine vettura indicativa. Valori massimi: consumo combinato 19,6 km/l, emissioni CO₂ 118 g/km. *La percentuale percorsa in modalità elettrica è ricavata dai risultati ottenuti con il "Test Drive della Verità" in base ai dati del sistema diagnostico del veicolo. I risultati dei test effettuati in collaborazione con Driveco sono consultabili sul sito toyota.it nella sezione "Test Drive della Verità".

10
mila

I contratti privati annui di noleggio
I volumi dei contratti di noleggio a lungo termine conclusi da privati, pur se al momento limitati a poco più di 10mila contratti annui, sono cresciuti del 300% in quattro anni (e sono destinati ad aumentare ulteriormente)

AUTO AZIENDALI

I nodi e le opportunità

Il noleggio ai privati? Da rodare

Molti i disagi segnalati dai primi clienti non aziendali, a partire dalle auto consegnate con le gomme «illegali»

di **Nicola Giardino**

Gestito finora sottovoce, il noleggio ai privati è finalmente realtà. Il cambiamento culturale in atto di affrancamento dal concetto di proprietà dell'auto pur garantendosi il suo utilizzo sta spostando l'attenzione dei privati verso il noleggio e altre soluzioni (come il car sharing, il noleggio con autista alla Uber e perigiovani il carpooling come BlaBlaCar). I volumi, pur se al momento limitati a poco più di 10mila contratti annui, sono però cresciuti del 300% in quattro anni e sono destinati ad aumentare ulteriormente.

Attorno al 2010, i noleggiatori avevano già provato a sondare la domanda dei privati, con risultati non del tutto brillanti. Non era stato tenuto sufficientemente in conto che al privato, meno che alle aziende, i classici vantaggi del noleggio nella gestione dell'auto interessano relativamente. Molto più importanti per loro i risparmi sui costi e la qualità dei servizi, innanzitutto assicurazione, manutenzione e riparazione. Le società di noleggio, almeno quelle più strutturate, si sono organizzate con reparti specializzati nella gestione dei piccoli clienti e hanno predisposto reti esterne per assisterli.

Nonostante il grande impegno delle strutture centrali, quelle periferiche però non sono ancora del tutto preparate ad assicurare il necessario supporto alla nuova clientela. Generalmente si tratta di assicuratori, periti, agenzie di pratiche auto o di finanziamento, autosalone indipendenti, ma anche concessionari (che sono i più preparati, comunque). Fatti salvi alcuni casi di eccellenza, il lavoro di miglioramento che attende i noleggiatori è ancora parecchio. I non pochi disservizi e le lamentele che stanno emergendo sono tali da rischiare di rallentare lo sviluppo.

Ad esempio, il noleggio ai privati calza perfettamente a chi, avendo goduto del benefit dell'auto aziendale, viene collocato a riposo o cambia attività mettendosi in proprio. Venendosi a trovare di colpo senza auto è portato a valutare seriamente l'alternativa del noleggio all'acquisto. Ha però fretta e bisogno di particolare attenzione e di assistenza per valutare tutti



Autopromotec.
L'industria dei servizi automobilistici sarà sotto i riflettori a Bologna Fiere dal 24 al 28 maggio (nell'immagine l'edizione 2015 della fiera biennale)

gli aspetti di convenienza. In caso contrario abbandona l'idea e si rivolge a un concessionario per l'acquisto. Come dargli torto? Sono purtroppo molte le segnalazioni in questo senso. Una racconta che trattative iniziate a giugno dello scorso anno si sono risolte, dopo odissee incredibili, nelle settimane scorse e con il rimpallo tra tre diverse aziende di intermediazione, senza che l'azienda di noleggio sia mai intervenuta, nonostante i numerosi reclami inviati dal cliente. Per non parlare dei contratti inizialmente intestati al privato e poi volturati alla sua piccola azienda per presunte necessità del noleggiatore, omettendo, nella trascrizione, importanti clausole richieste dal cliente.

Altre segnalazioni riguardano gli pneumatici. Nelle zone in cui nei mesi invernali sono obbligatorie le gomme termiche, non è rara la consegna di vetture con pneumatici estivi nonostante la richiesta di intervento. Nel migliore dei casi la risposta al driver è stata: «Le diamo un set

di catene da neve così può circolare». Ma diverse concessionarie hanno preteso che il cliente portasse l'auto dal suo gommista convenzionato per montare le invernali, transitando intanto in violazione delle norme regionali sull'obbligo di catene a bordo o di gomme invernali montate. Chi avrebbe pagato l'eventuale multa? E in caso di incidente (slittamento sul ghiaccio con tamponamento, ad esempio) che cosa avrebbe obiettato l'assicurazione?

Poi magari si scopre che il servizio di sostituzione gomme non è inserito contrattualmente e viene addebitato a parte (magari con una tariffa superiore a quella pattuita) o che il gommista pretende il pagamento del servizio a fronte della negata autorizzazione del noleggiatore. C'è anche il caso di vetture assegnate temporaneamente in pre-noleggio, per ritardo di consegna, con limitazioni assicurative come la rottura dei cristalli e del tetto. Si pensi ai rischi di grandine. Che dire poi di chi ha subito non uno ma quasi

tutti i disservizi elencati? Lapidario il commento di una fonte che ci ha chiesto di non essere identificabile: «Sono finito in una rete di venditori che mi ha deluso». Il danno di un privato respinto dal noleggio è doppio, perché non si limita alla perdita di un contratto, ma si concretizza in un acquisto in più presso il concessionario.

Probabilmente i noleggiatori possono risolvere i problemi migliorando la selezione dei partner esterni e/o remunerandoli meglio. Il noleggio ai privati non può fermarsi dinanzi a queste prime difficoltà. Il noleggio impone, a ragione, al privato interessato di cambiare mentalità rispetto all'acquisto; ma anche agli operatori è richiesto un cambiamento, paragonabile a quello del grossista che intende estendere l'attività alla vendita al dettaglio. Le due attività sono simili, ma richiedono un diverso approccio perché le due fasce di clienti hanno competenze ed esigenze diverse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicurezza prioritaria per le driver donne

Uno studio fotografa le esigenze delle utenti di flotte

di **Vincenzo Conte**

Un quarto dei driver aziendali sono donne (il 24% per l'esattezza). Questo dato emerge da un rilevazione su «Donne e flotte aziendali» condotta dal Centro studi auto aziendali e dal Cvo (Corporate vehicle observatory) di Arval Italia su un ampio campione di fleet manager di aziende di livello medio/grande che operano nel nostro Paese. La rilevazione ha contribuito a smentire alcuni stereotipi diffusi sulle donne al volante. Il tasso di sinistrosità delle donne, ad esempio, è minore o uguale rispetto a quello degli uomini. Anche il numero di sanzioni per infrazione al codice della strada è, nella stragrande maggioranza dei casi, minore o tutt'al più uguale a quello degli uomini. Più o meno allo stesso livello sono la propensione all'utilizzo di servizi di mobilità condivisa (car sharing e car pooling), la propensione all'installazione della black box e all'uso di app dedicate a rendere più semplice il lavoro dei driver aziendali.

Dalla ricerca emerge anche che, agli occhi dei fleet manager, le donne assegnatarie di un'auto aziendale non sembrano avere necessità di esigenze peculiari che le distinguono dai colleghi uomini. E davvero così? Rispondere a questa domanda non è semplice, ma di certo conoscere le preferenze e le abitudini delle driver aziendali potrebbe aiutare i fleet manager ad incrementare l'efficienza della gestione della flotta con soluzioni costruite ad hoc. Per questo sono molto interessanti i dati relativi alle abitudini di guida ed alle preferenze delle donne assegnatarie di auto aziendali. Per esempio: quali sono i fattori prioritari nella scelta di una vettura da parte delle donne driver? Dalla rilevazione emerge che le donne, al momento della scelta di un nuovo modello di auto aziendale, prestano particolare attenzione alla sicurezza e poi al comfort interno, all'ampiezza del bagagliaio, al tipo di alimentazione (prediligendo quelle più tradizionali - diesel su tutte - a scapito di quelle ecologiche) ed ai

consumi. Il tipo di carrozzeria che viene valutato più positivamente è la station wagon, seguita da compatta e Suv. E ancora: il colore preferito dalle donne per le auto aziendali è il bianco, seguito da nero, grigio e argento. Di particolare rilevanza anche la graduatoria degli optional preferiti: al primo posto ci sono i sensori di parcheggio, seguiti dalla telecamera posteriore, dal sistema di frenata automatica, dal Lane Assist e dal sistema di monitoraggio dell'angolo cieco dello specchio retrovisore.

La percezione delle differenze nell'attitudine e nei comportamenti delle driver donne rispetto ai loro colleghi uomini, però, raramente si traduce nella messa in atto di programmi concepiti per venire incontro alle esigenze peculiari delle donne assegnatarie di auto aziendali. Solo il 14% delle aziende, infatti, prevede di mettere a disposizione delle driver strumenti dedicati come corsi di guida sicura o ancora un servizio di assistenza nella scelta dei modelli e degli allestimenti. Quelle che non lo fanno, invece, si giustificano con la mancanza di fondi o di personale dedicato, o ancora dichiarano di non farlo perché non ce n'è motivo o perché non ci sono differenze sostanziali tra esigenze dei driver donne e quelle dei driver uomini. «Nella percezione dei fleet manager - sottolinea Alessandro Torchio, Head of consulting & Cvo di Arval Italia - non ci sono particolari differenze tra le necessità di donne e uomini driver. Come abbiamo visto, però, vi sono alcuni fattori che le donne valutano diversamente rispetto agli uomini. Ad esempio, la sicurezza delle auto ha nei criteri di scelta delle donne driver un posto più alto rispetto alle performance, che sono valutate molto di più dai loro colleghi uomini». Il fatto di conoscere le preferenze e le abitudini di guida dei driver (uomini e donne) consente ai fleet manager di mettere in atto politiche dedicate per venire incontro alle loro necessità, con importanti benefici per l'efficienza della gestione dell'intera flotta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tu affronti le sfide del futuro.
Noi facciamo in modo che il tuo business segua la giusta rotta.

In un contesto di business in rapida evoluzione, per stare al passo sono necessarie soluzioni innovative. Alphabet ti supporta nell'elettrificazione della flotta, nell'introduzione del CarSharing aziendale e nell'adozione di strumenti che facilitano la gestione della mobilità dei tuoi driver. Insieme facciamo strada alla tua azienda per proiettarla nel futuro.

Guidiamo il tuo business. www.alphabet.com/it



Alphabet

FLOTTE COMMERCIALI

Congiuntura

Le flotte commerciali brindano agli incentivi

Immatricolazioni record sia per i mezzi pesanti sia per quelli leggeri nel 2016

di **Pier Luigi del Viscovo**

Oltre 23mila camion con massa totale superiore ai 35 quintali immatricolati nel 2016, rispetto ai 15mila del 2015; +52% l'aumento delle vendite. Di questi 18mila sono mezzi pesanti, con massa totale superiore a 16 tonnellate, che nel 2015 non avevano raggiunto le 12mila immatricolazioni. Una crescita anno su anno di oltre il 50% è un fatto eccezionale per ogni mercato. Se poi si tratta di camion, allora qualche spiegazione è d'obbligo.

«Non possiamo non essere soddisfatti del risultato», dichiara Franco Fenoglio, presidente della sezione veicoli industriali di Unrae, l'associazione delle Case estere. In particolare, risalta il risultato di dicembre che denota un incremento, in assoluto e in confronto con gli altri mesi, davvero eccezionale, dovuto alle misure adottate dal Governo sia in materia fiscale, come il superammortamento, sia per il sostegno al mercato con gli incentivi all'acquisto».

Anche i concessionari sono stati molto soddisfatti della domanda, come spiega Gianandrea Ferrajoli, coordinatore di Federauto Trucks, la cui analisi va anche oltre. «Gli effetti del superammortamento e della nuova Sabatini si sono sentiti anche sul rinnovo del parco circolante che resta, comunque, non al passo con il resto d'Europa», spiega. Il settore ha mostrato reattività alle politiche che favoriscono e premiano chi investe e innova. L'auspicio è che vengano ampliati gli strumenti a disposizione di imprese e imprenditori favorendo il processo di innovazione sia delle tecnologie che della sostenibilità. Nel breve periodo occorre rinnovare il parco pre Euro 3 che rappresenta ancora oltre il 70% del parco circolante italiano e nel medio lungo termine bisogna sfruttare appieno le potenzialità delle energie alternative dell'elettrico e del metano liquido».

Insomma, pare che questa ripresa stia facendo emergere, nel settore del trasporto, un segmento di imprese che vogliono puntare alla sostenibilità e alla competitività in senso ampio. Imprese che vanno incoraggiate e accompagnate con politiche adeguate. Per questo Fenoglio si dichiara intenzionato a chiedere «l'esclusione dal rimborso delle accise anche degli autoveicoli appartenenti alla classe di inquinamento Euro III, fermo restando che quanto recuperato andrebbe reinvestito a beneficio del settore: l'istituzione di un sistema bonus-malus per pedaggi e tariffe, proporzionato alle classi di inquinamento dei veicoli; la conferma strutturale del superammortamento almeno nella misura attuale; la verifica e la semplificazione delle

PIÙ FORMAZIONE PER I DRIVER

Le tecnologie di guida assistita cambieranno la professione di autotrasportatore: serviranno driver competenti e ben formati, man mano che la guida assorbirà meno energie

procedure per la concessione dei fondi della Nuova legge Sabatini secondo le indicazioni che provengono dal mercato».

L'Unrae, in prospettiva, vede un settore in cui le tecnologie dei mezzi (connettività e assistenza alla guida, soprattutto) chiederanno driver professionali, in grado di utilizzarle al meglio e magari anche di svolgere una serie di compiti di tipo concettuale/amministrativo, man mano che la guida assorbirà meno tempo. Ma questi autisti vanno formati adesso, con un percorso di selezione e scolarizzazione preciso. Per questo il 3 gennaio è stato firmato, dall'Unrae con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e con il presidente del Comitato centrale dell'Albo

degli autotrasportatori, insieme alle organizzazioni dell'autotrasporto e dell'automotive, un protocollo d'intesa finalizzato alla promozione e valorizzazione della professione di conducente di veicoli per il trasporto di merci. L'idea di Fenoglio è di offrire ai giovani in età scolare e in cerca di lavoro informazione corretta e formazione adeguata sui camion, che sono diventati ambienti professionali sempre più sofisticati.

In ultimo, ma non da ultimo, va segnalato l'ottimo risultato del comparto dei veicoli commerciali leggeri, con portata utile fino a 35 quintali, anch'esso cresciuto di quasi il 50%, arrivando a sfiorare le 200mila immatricolazioni (erano state 134.000 l'anno scorso). «A sostenere l'ottimo andamento delle vendite nell'intero anno 2016», afferma Massimo Nordio, presidente di Unrae – il beneficio fiscale del superammortamento e la Nuova Sabatini per l'acquisto di beni strumentali, che hanno accelerato il rinnovo di un parco circolante ancora molto anziano, e la commessa del costruttore nazionale verso un'azienda a partecipazione pubblica».

Venendo al 2017, i vertici delle associazioni mostrano un cauto ottimismo, che porta a formulare previsioni forse prudenti, che gli stessi vorranno rivedere alla luce dei primi mesi. Secondo Nordio, «alla luce della conferma dei benefici fiscali citati, riteniamo che il mercato dei veicoli commerciali possa proseguire nel trend di incremento, seppur in deciso ridimensionamento al +5%, vista anche l'anticipazione degli acquisti sul 2016, che avrà effetti soprattutto nel primo trimestre di quest'anno».

Per i veicoli industriali, Fenoglio invece scommette che la stima di una crescita del 5% potrebbe presto rivelarsi eccessivamente prudente, in quanto formulata prima che le misure di sostegno fossero riconfermate per il 2017. Sarà il mercato, come di consueto, a decidere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+50%

Le vendite anno su anno

Nel 2016 sono stati quasi 200mila i veicoli commerciali leggeri immatricolati, in crescita di quasi il 50% sul 2015. Ben 23mila i camion immatricolati, con incremento record: +52%. Di questi 18mila sono mezzi pesanti (erano 12mila nel 2015)

Da domani a Verona



In vetrina a Transpotec tutte le novità dei truck

Innovazione, sostenibilità, redditività e sicurezza. Sono le parole chiave dell'edizione di quest'anno di Transpotec, la manifestazione organizzata da Fiera Milano che riunisce a Verona fiere da domani (22 febbraio) e fino al 25 febbraio gli esperti e gli attori del settore dell'autotrasporto. Oltre 300 aziende espositrici, un'area espositiva che quest'anno è cresciuta del 30% e un padiglione in più rispetto alla scorsa edizione, per fornire soluzioni e risposte concrete a responsabili della logistica, autotrasportatori, proprietari di flotte ma anche corrieri (nella foto lo stand Scania della scorsa edizione).



www.ilssole24ore.com

Veicoli commerciali leggeri

Due su tre di Arval o di Leasys

di **Salvatore Saladino**

Duecentomila veicoli commerciali leggeri (Lcv) sono stati immatricolati nel 2016, con un aumento di quasi 50 punti percentuali rispetto al 2015. Grazie alle agevolazioni fiscali del superammortamento e della Sabatini Ter che hanno consentito al comparto dei mezzi da lavoro fino a 3,5 tonnellate di peso di rilanciarsi dopo un lungo periodo negativo. Anche il noleggio a lungo termine (Nlt) di autocarri è andato alla grande lo scorso anno: questo canale di distribuzione è riuscito a immatricolare quasi 46mila veicoli, contro i circa 27mila del 2015, con una crescita del 40%.

A beneficiare dell'incremento sono stati soprattutto due player: Arval, che si conferma leader di mercato, e Leasys. La società controllata dal gruppo bancario Bnp Paribas è passata da 6.710 unità a 15.674, balzando da una quota di mercato del 24,6% al 34,1%. Leasys (gruppo Fca) è cresciuta da 5.710 a 13.478 unità: la sua market share si è incrementata dal 20,9 al 29,4%. Presi assieme, Arval e Leasys costituiscono i due terzi

delle vendite di noleggio a lungo termine del comparto Lcv. L'importante crescita di volumi di Arval e Leasys è stata anche favorita dalle prime consegne dell'importante rinnovo del parco commerciale di Poste Italiane: un trend che proseguirà anche nel 2017. A proposito di quest'anno: le previsioni dei costruttori e dei player del noleggio sono orientate verso un moderato ottimismo, soprattutto sul comparto dei veicoli commerciali che può contare sull'allungamento dei vantaggi del superammortamento. Salgono i volumi anche del terzo player in graduatoria: Ald Automotive (controllato da Société Générale): da 4.916 nuove targhe del 2015 alle 6.926 del 2016. Scende però la sua quota di mercato dal 18 al 15,1% (così non è stato nel comparto vetture per Ald, che è andata benissimo). Insomma: le Big three del Nlt vanno a gonfie vele non solamente nell'affitto di lungo periodo delle passenger cars, ma anche in quello dei mezzi da lavoro.

Più modesto l'incremento delle immatricolazioni di LeasePlan, che si conferma quarto nella graduatoria dei player: da 4.398 nuove targhe di Lcv è salito di sole 78 unità (quota di mercato

passata dal 16,1% al 9,8%). Al quinto posto si conferma Car Server, che non ha approfittato delle agevolazioni fiscali come ha fatto nel comparto auto. Del resto, l'operatore di Reggio Emilia ha concentrato le sue novità commerciali del 2016 verso il comparto dei privati (per esempio col prodotto Drive different).

Più mossa la graduatoria nelle posizioni di rincalzo (con numeri al di sotto delle mille unità). Renault-Nissan ha conquistato la sesta piazza assoluta a spese di Athlon Car Lease. Quest'ultimo operatore, le cui attività Nlt sono state recentemente acquisite da Daimler, ha ridotto un terzo la sua quota di mercato ed è sceso nelle immatricolazioni da 835 a 26 unità.

Tra le "captive" del noleggio, una buona performance l'ha realizzata Volkswagen Leasing, mentre Alphabet (Gruppo Bmw) e Psa hanno visto scendere i propri numeri. Da segnalare, infine, l'ottima crescita dell'ultimo arrivato nel comparto, l'operatore italiano Sifa: all'esordio nel 2015, nel 2016 è già diventato il decimo player con 455 veicoli commerciali leggeri immatricolati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

peugeotprofessional.it

NUOVO PEUGEOT EXPERT

CON PIATTAFORMA DI ULTIMA GENERAZIONE

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL | PEUGEOT ASSISTANCE 10 ANNI DI ASSISTENZA STRADALE GRATUITA | 800 833034 24 ORE SU 24

“LEASING PRO” A 240 €/mese
5 ANNI DI GARANZIA E MANUTENZIONE INCLUSI
SUPER AMMORTAMENTO DEL 140%

SCEGLI LA BEST TECHNOLOGY PEUGEOT DEL NUOVO EXPERT CON:
3D Connected Navigation, Peugeot Connect, Touchscreen, Visiopark 180°.

TAN 1,99% TAEG 3,78% - Scade il 28/02/2017. Es. leasing possessori Partita IVA su **Nuovo Expert Premium Compact BlueHDi 95** con 3D Connected Navigation, Peugeot Connect con servizio SOS & Assistance e Visiopark 180°, prezzo promo € 15.500 (IVA, MSS e IPT escl.). 1° canone anticipato € 3.457,07 + IVA (imposta sostit. incl.), 59 canoni success. mensili da € 240,41 + IVA e possibilità riscatto a € 3.282,95 + IVA. No Spesa istruttoria, TAN (fisso) 1,99% TAEG 3,78%. Inclusive nel canone Spese Gestione contratto (che ammontano a 0,09% dell'importo relativo al prezzo di vendita veicolo decurtato del primo canone), servizi facoltativi Peugeot Efficiency (Estens. garanzia e contratto manuten. Ord. 5 anni/fino a 100.000 km, importo mensile servizio € 23,52 + IVA) e Unique (Antifurto con furto/incendio - Pr.Va, importo mensile servizio € 24,30 + IVA). Offerta non cumulabile. Salvo approvaz. Banca PSA Italia S.p.A. Fogli info c/o Conc. Immagine inserita a scopo illustrativo.

TI ASPETTIAMO ANCHE DOMENICA

MOTION & EMOTION



PEUGEOT
PROFESSIONAL