

Economia

Quotazioni online
I fondi di investimento
italiani, assicurativi
esteri autorizzati
li trovate sul sito
www.ilmattino.it/rubriche

Mps, sindacati
in rivolta: all'attacco
della Fondazione
Martedì l'assemblea

Il piano industriale 2012-2015:
protesta contro l'affidamento al cda
della vendita di rami d'azienda



Il «mea culpa»

Nautica, il governo: abbiamo sbagliato

Ciaccia: cambierà il redditometro. Gli operatori: chi ha una barca non è per forza un evasore

Sergio Troise

GENOVA. «Con la nautica abbiamo sbagliato ma siamo pronti a rimediare. Rivedremo il redditometro assieme a Bepi e faremo tutto il possibile per rilanciare questo settore che rappresenta una eccellenza del made in Italy». Lo ha detto il vice ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Mario Ciaccia nella giornata inaugurale del 52mo Salone di Genova, che resterà aperto al pubblico fino a domenica 14 ottobre.

L'ammissione di colpa e l'impegno a rimediare hanno suscitato molta incredulità e qualche timida speranza. «Ce la faranno a rimettere le cose a posto prima delle elezioni?» si domandano gli operatori del settore, gente imbutita per la gravità della situazione (20.000 posti di lavoro persi, mercato domestico fermo, credito negato, istanze di fallimento a valanga, turismo nautico penalizzato). Il loro numero uno, il presidente di Ucina Confindustria Nautica, Albertoni, è stato perentorio: «Si deve intervenire prima che abbia inizio la stagione 2013, e dunque con questo governo, non con quello che si formerà dopo le elezioni». Bella sfida. Ma l'esecutivo pare intenzionato a coglierla. «Rilanciare questo comparto vuol dire contribuire a rilanciare l'economia del Paese, dobbiamo trovare il modo di sostenere anche la piccola nautica e riscoprire il turismo costiero», si è sbilanciato Ciaccia, avventurandosi persino in promesse lontane dalle sue competenze, come la riduzione da sette a due (Guardia Costiera e Guardia di Finanza) delle forze di polizia addette ai controlli in mare, e l'introduzione del registro telematico delle imbarcazioni, una sorta di Pra del diporto.

Mea culpa e impegni più o meno formali del viceministro hanno colto di sorpresa gli operatori presenti a Genova, un esercito di coraggiosi superstiti (oggi sono 900, l'anno scorso erano 1150; nel 2008, prima che la Grande Crisi infierisse, erano 1600) che ha contestato al governo dei professori di aver aggravato gli effetti della crisi economica globale con politiche sbagliate. Ma non solo. «Il vero problema - ha detto con parole accorate Albertoni - è di cultura. Nel nostro Paese chi possiede una barca è considerato un ricco evasore e il redditometro è perfettamente in linea con questo modo di pensare: si penalizzano i possessori di barche con parametri sproporzionati rispetto a quelli adot-



Lo striscione Compare la scritta «Disoccupati» al Salone di Genova

tati per le auto, i camper, le seconde case. Per l'Agenzia delle entrate - si scaldano le polemiche - il camper vale cinque volte meno della barca».

Ad un confronto pubblico con il ministro organizzato da Fiera di Genova e Ucina, ha partecipato anche il governatore della Liguria Burlando, che ha raccolto applausi a scena aperta (anche da parte di Ciaccia) quando ha detto che «l'evasione fiscale si combatte quando il reddito si forma, non quando si spende». All'esponente del governo è stato ricordato che «vendere meno barche vuol dire incassare meno Iva, meno tassa di possesso, occupare meno posti in porto, consumare meno carburante. E - è stato aggiunto - la sola minaccia di introdurre la tassa di stazionamento (poi sostituita da una più equa tassa di possesso, ndr) ha allontanato dai nostri porti armatori italiani e stranieri, con cali di presenze del 26% per gli stanziali, del 33% per i transiti».

Una rappresentanza di cassintegrati ha rincarato la dose presentandosi con cartelli di protesta di questo tenore: «State facendo morire la nautica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La tassa della discordia

La tassa di possesso delle unità da diporto è in vigore dal 1° Maggio 2012. Vale per tutte le barche da diporto, che stazionano nei porti marittimi, che navigano o sono ancorate in acque pubbliche (anche se in concessione a privati)

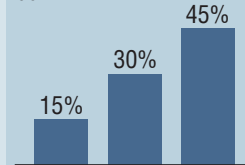
- Sono obbligati al versamento proprietari, usufruttuari, locatari in leasing
- La nuova tassa non va pagata per le imbarcazioni fino a 10 metri

LE TARIFFE

metri	euro	metri	euro
da 10 a 12	800	da 24 a 34	7.800
da 12 a 14	1.160	da 34 a 44	12.500
da 14 a 17	1.740	da 44 a 54	16.000
da 17 a 20	2.600	da 54 a 64	21.500
da 20 a 24	4.400	oltre i 64	25.000

Riduzioni per vetustà

dopo cinque, dieci e quindici anni dalla data di costruzione dell'unità da diporto, rispettivamente del:



Internazionalizzazione

Le imprese: troppe tasse, meglio produrre all'estero

L'internazionalizzazione è un tema al centro del programma della Fiera di Genova, che infatti ha invitato alla rassegna ligure esponenti di molti paesi stranieri, dalla Cina, alla Russia, agli emirati arabi. Coinvolto in prima linea anche il presidente dell'ICE, Riccardo Monti, il quale ha ricordato quanto forte sia stata la crescita dell'export negli ultimi anni (+38% dal 2009), e quanto importante sia il ruolo del made in Italy nel mondo, con tre marchi ai primi tre posti nella classifica dei super yacht, e con il primato assoluto per le imbarcazioni di oltre 24 metri. Su questo punto, però, i produttori sono molto critici con il governo. «Le aziende più forti - osserva Albertoni - sono andate a produrre all'estero, per aggirare il problema dei dazi



Il primato Italia in testa per le imbarcazioni oltre i 24 metri

doganali. Così chi può costruisce in Brasile e da lì esporta anche negli Usa, mentre noi importiamo costumi da bagno dal Brasile, e facciamo arricchire gente che nulla ha in comune con i nostri designers, i nostri progettisti e i nostri ingegneri. Intanto, i piccoli produttori

s. tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La ristrutturazione

Una Telecom tutta tlc: punta sulla telefonia

Roberta Amoroso

ROMA. Una nuova Telecom, tutta tlc. Di certo più snella. Pronta ad esordire sul mercato (non più solo per i clienti Telecom) con nuovi servizi di customer care e nell'informatica. Ma anche una società attrezzata per fare gli investimenti, in primis nella rete di nuova generazione. Senza più il fardello di un debito così pesante. È questo il disegno sul tavolo del presidente, Franco Bernabè, e dell'amministratore delegato, Marco Patuano, in vista della definizione del nuovo piano industriale per i prossimi tre anni.

Si tratta di un'operazione allo studio. Lo schema passerebbe attraverso un nuovo modello organizzativo per l'area Ita-

lia (il cosiddetto mercato domestico) da rendere operativo entro il primo semestre del 2013. Due i principali fronti di azione. Il primo è la razionalizzazione delle business unit clienti, che passano da tre (consumer, business e top client) a due, con la cancellazione di quella dedicata ai clienti business, accorpata alle altre due. Il secondo è la perimetrazione e lo scorporo da Telecom di tre aree di attività, gli asset che fanno capo al servizio clienti (customer operations), l'information Technology e la rete, che finirebbero dunque in tre newco. Obiettivo fare di Telecom una società concentrata sui servizi di telefonia, ma capace in futuro anche di confrontarsi sul mercato dei servizi ai clienti e dell'In-



Il piano Bernabè e Patuano preparano la nuova Telecom

Il progetto Si riorganizza il mercato domestico per abbattere l'alto debito Scorporo rete entro l'anno

formation technology. Tutto ciò nell'ottica del taglio dei costi. Il debito a fine 2011 ammontava a 30,5 miliardi di euro.

Sul fronte della societizzazione, c'è già lo scorporo dell'informatica del gruppo con un migliaio di dipendenti, confluita in una società già esistente, la Ssc, e destinata a cambiare nome in Telecom Italia Information Technology. Alla guida, una conferma, con ogni probabilità, per l'attuale amministratore delegato Gianluca Pancaccini. Quanto allo spin off delle attività di gestione della clientela, una macchina che conterebbe almeno 10 mila persone, la strada dovrebbe essere quella della fusione con Telecontact, la società del gruppo che gesti-

sce il contact center della stessa Telecom. In questo caso, a prendere in mano la gestione potrebbe essere uno dei tre manager fino a oggi a capo delle business unit: Simone Battiferri, Pietro Labriola o Elisabetta Ripa.

Per lo scorporo della rete, i nodi da sciogliere sono ancora molti ma i contatti con la Cassa depositi e prestiti sono già avviati. E lo stesso Bernabè spera di chiudere il dossier entro l'anno. Anche perché a guardare il dossier con attenzione è appena arrivato il nuovo cfo, Piergiorgio Peluso. In questo caso, l'operazione sulla rete preparerebbe appunto il campo all'ingresso della Cdp, e permetterebbe a Bernabè di dare un taglio secco al debito.

Non è un caso se si parla di nuovi assetti mentre stanno per scadere (il 7 novembre) i contratti di solidarietà per quasi 30 mila persone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sos auto

Benzina, polizze e parcheggi: +15% per i costi di manutenzione

Carissima auto, quanto mi costi. Mantenere un'auto è sempre più oneroso. Quest'anno per un veicolo di media cilindrata, gli italiani spenderanno 4.628 euro, 588 euro in più rispetto a dodici mesi fa. Un aumento, quindi, del 15 per cento.

Il dato emerge da un'elaborazione dell'Amoer. L'associazione per una mobilità equa e responsabile ha preso a riferimento le statistiche sui dati dell'Osservatorio nazionale Federconsumatori. La presentazione ieri a Torino nell'ambito della manifestazione «Missione auto 2012».

Il cielo sul mondo dell'auto si arricchisce dunque di ulteriori nubbi. Al crollo delle immatricolazioni che è già ampiamente noto e documentato dalle cifre - 1.090.627 nei primi nove mesi dell'anno, - 20,5% rispetto allo stesso periodo del 2011 -, si accompagna l'incremento dei costi per chi la macchina ce l'ha già.

Ma, soprattutto, pesa la zavorra del caro-carburanti. Gran parte dei 588 euro di incremento, evidenzia l'Amoer, deriva infatti dal prezzo della benzina. A fine 2012 il costo annuo salirà di 420 euro per auto: dai 1900 euro del 2011 a 2.320.

La parte restante è dovuta all'assicurazione (1.198 euro, +7%), a parcheggi e pedaggi (363 euro, +17%), la componente cresciuta maggiormente in percentuale) e alle spese sostenute per la manutenzione (747 euro, +5%).

Ma non è tutto. Se a questa cifra si aggiungono altre tre voci come le spese per il bollo, il costo di acquisto (distribuito su dieci anni) e il costo dei mancati interessi sul capitale utilizzato per l'acquisto dell'auto (calcolato sempre per dieci anni), per mantenere un'auto servono addirittura 7.073 euro.

«Si tratta di cifre spropositate - sottolinea l'Amoer - . Per questo si fa sempre più urgente un intervento del governo per la diminuzione delle accise sui carburanti e per l'incremento della competitività nel settore delle assicurazioni (cresciute dal 2001 del 109 per cento)».

Nella due giorni torinese di «Missione Auto», dedicata alla denuncia delle vessazioni sull'auto e alla ricerca di soluzioni per superare la crisi del settore, il think tank dell'Amoer ha avanzato una proposta pensata per far ripartire il mercato delle immatricolazioni. L'idea è quella di utilizzare una nuova iniezione di liquidità che la Banca centrale europea potrebbe effettuare per il mercato dell'auto favorendo, attraverso le finanziarie delle case automobilistiche, il credito al consumo per chi vuole acquistare un'auto.

«È una strada già percorsa in Francia da Peugeot e in Germania da Volkswagen - rileva Bernardo Bertoldi, docente di Economia e direzione delle imprese all'Università di Torino - e che potrebbe favorire soprattutto i giovani».

re.eco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA