

RASSEGNA STAMPA

ASSEMBLEA GRUPPO COMPONENTI ANFIA

8 Maggio 2009

Torino, 3 giugno 2009

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica: Assemblea Componenti_8_05_09				
70	La Stampa - Ed. Torino	08/05/2009	IN BREVE- OGGI CONGRESSO AL LINGOTTO	2
2	Asa Press	08/05/2009	ANFIA / Oggi a Torino l'Assemblea del Gruppo Componenti	3
32/33	La Stampa	09/05/2009	"SENZA INTERVENTI RESTEREMO A PIEDI" (F.Pozzo)	4
17	Il Sole 24 Ore	09/05/2009	COMPONENTI AUTO GIA' IN RECUPERO (A.Grandi)	5
5	Dow Jones Newswires	14/05/2009	Italian auto suppliers "Can't survive for long"	6
35/38	Parts	01/06/2009	MERCATO E MISURE A SOSTEGNO	8

In breve

Anfia

Oggi congresso al Lingotto

■ Si terrà oggi al Centro Congressi Lingotto (Sala Londra), ore 14,30, l'assemblea Gruppo componenti **Anfia**. Previsti numerosi interventi. Mauro Ferrara, presidente del Gruppo, interverrà sul tema: «Andamento del mercato e misure a sostegno del settore in Italia e nei principali Paesi». Gianni Coda, Ceo Fiat Group Purchasing, affronterà il tema: «La crisi di settore per il Gruppo Fiat e gli effetti potenziali della componentistica». L'assemblea terminerà alle ore 17.



Asapress.net	Titolo: ANFIA / Oggi a Torino l'Assemblea del Gruppo Componenti Data: 8 maggio 2009
---------------------	---



Venerdì 08 Maggio 2009 10:54



ANFIA / Oggi a Torino l'Assemblea del Gruppo Componenti

TORINO – Oggi, alle ore 14,30, presso la Sala Londra del Centro Congressi Lingotto di Torino, si tiene l'Assemblea del Gruppo Anfia-Componenti. Intervengono Mauro Ferrari (Presidente Gruppo Anfia Componenti) sul tema "Andamento del Mercato e Misure a sostegno del settore in Italia e nei principali Paesi", Ralf Kalmbach (Responsabile Automotive Roland Berger) su "Global Automotive Supplier Study 2009: How suppliers can master the Auto Crisis", Gianni Coda (CEO Fiat Group Purchasing) su "La Crisi di settore per il Gruppo Fiat e gli effetti potenziali sulla componentistica", Adriano Maestri (Presidente Commissione Regionale ABI) su "Quale supporto dal sistema bancario?", Andrea Bianchi (Direttore Generale Ministero Sviluppo Economico) su "Quale supporto dalle Istituzioni?".

“Senza interventi resteremo a piedi”

Appello al governo dell'indotto auto italiano “Subito un tavolo aperto anche alle banche”

il caso

FABIO POZZO
TORINO

L'assemblea dei fornitori di componenti

A d un certo punto dell'assemblea delle aziende della componentistica auto aderenti all'Anfia, un imprenditore si è alzato dalle ultime file della platea e ha rivolto una domanda al relatore Loris Spaltini, dirigente di Fiat Group Purchasing, la divisione acquisti del gruppo torinese: «Ci può illustrare come ha fatto il Lingotto a passare dall'orlo del fallimento alla vetta del potenziale secondo gruppo al mondo delle quattroruote?». Come dire: ci spieghi come avete fatto, che cerchiamo di farlo anche noi.

Spaltini se l'è cavata chiudendo un applauso per l'ad Sergio Marchionne. E per la sua strategia.

Già, la «ricetta Marchionne». Ce ne vorrebbe una ad hoc anche per i fornitori di componenti e ricambi, i quali, sono ormai ben consci che per superare la crisi devono muoversi, agire. Una crisi che sta rosicchiando anche il loro mondo, che in Italia vale 46,8 miliardi di euro in fatturato, per 2.700 aziende e 200 mila dipendenti. Mauro Ferrari, il loro presidente, ha snocciolato cifre buie: nei primi due mesi dell'anno il fatturato è calato del 44-52% nella compo-

nentistica auto; del 65-73% in quella per i veicoli industriali; del 10% per i ricambi.

L'orizzonte, inoltre, è tutt'altro che roseo. L'Anfia stima infatti per il 2009 un calo delle immatricolazioni d'auto in Italia dell'8,8% e del 20% per le consegne di veicoli commerciali. Se si aggiungono, poi, le previsioni per l'anno in corso dei «volumi auto, meno 10-15% e dei veicoli commerciali, meno 30%» di Fiat Group indicate da Spaltini (ma sono in crescita «quota di mercato e ordini, per tutti i segmenti e in particolare per i modelli a basso impatto ambientale»; il Lingotto «prevede di produrre nel 2009 96 mila auto a Gpl e 130 mila a metano»), il quadro non migliora.

Dunque, quale ricetta? La società di consulenze strategiche Roland Berger consiglia alle aziende della componentistica di assicurarsi liquidità nel breve periodo, di ristrutturarsi e quindi, di sfruttare i benefici del consolidamento, rinegoziando i contratti con banche e clienti. Fiat Group invece, dice Spaltini, si aspetta dai fornitori una concentrazione crescente su base nazionale e internazionale, pesanti ristrutturazioni (tagli ai costi fissi, rinegoziazione del debito), un'accelerata sul fronte degli acquisti di materie prime, che ora costano meno e, infine, una convergenza sulle esigenze del cliente.

In realtà, l'Anfia una strategia ce l'ha. Ferrari parla della necessità di puntare sulla ricerca, formazione, internazionalizzazione e sulla ristrutturazione (attraverso l'aggregazione) delle imprese. Sul-

l'innovazione, qualità e creatività, peculiarità che il made in Italy può offrire sul mercato, posto che la manodopera a basso prezzo è ormai una carta delle economie emergenti.

Il che, però, non basta. Sempre Ferrari snocciola ancora dati e grafici: sono gli interventi decisi dagli altri Paesi, dalla

Francia agli Usa, a sostegno dell'indotto delle quattroruote. Che fanno a pugni con il vuoto italiano. Da qui, l'appello: «È urgente un tavolo con governo e istituzioni finanziarie (la stretta del credito, ndr.) al fine di

predispone strumenti concreti per affrontare la crisi del settore» dice Ferrari. Perché

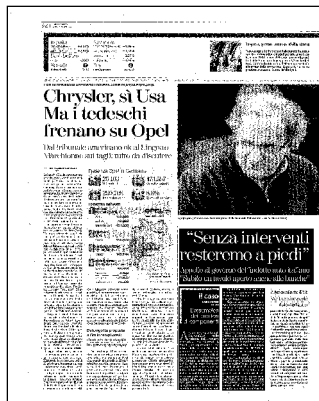
senza interventi (l'Anfia ha la lista pronta) «la perdita della nostra competitività, a vantaggio di altri Paesi, è garantita. E sarà più costosa degli interventi stessi». Sì, ma la «coperta» è corta, dicono a Roma. «E resterà corta se l'Italia non torna a crescere» avverte il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino.

I COLPI DELLA CRISI

Nei primi due mesi del 2009 il fatturato perde dal 10 al 73%

In gioco c'è la nostra competitività
Se non ci saranno misure di sostegno andrà persa

Mauro Ferrari
presidente gruppo
componenti Anfia



A fine anno flessione limitata all'8% Componenti auto già in recupero

Augusto Grandi
TORINO

Il primo quadrimestre si è chiuso con un calo del giro d'affari di circa il 13% ma per Mauro Ferrari, presidente del gruppo **Anfia** Componenti, il settore della componentistica auto italiana potrebbe intercettare i primi segnali di ripresa e chiudere il 2009 con una flessione limitata all'8%. Dunque spiragli di recupero, anche se lo stesso Ferrari, all'assemblea del gruppo, ammette che «la sfera di cristallo è offuscata» ed è quindi difficile avventurarsi in previsioni attendibili.

Ciò che, invece, è assolutamente sicuro è che il settore sta attraversando una fase di estrema difficoltà, iniziata prima dello scoppio della crisi finanziaria mondiale. Ciò non toglie che il 2008 sia stato comunque un anno positivo, con un fatturato complessivo di 46,8 miliardi di euro, esportazioni per oltre 16 miliardi e un saldo positivo di 6 miliardi per la bilancia commerciale italiana. Un settore importante, con 2.700 aziende e 200mila dipendenti diretti.

Anche per questo il presidente dell'**Anfia** Componenti sostiene la necessità di un intervento di sostegno da parte del governo, analogamente a quanto è stato fatto in altri Paesi. Perché gli ecoincentivi per l'auto sono utili, ma non sufficienti. Ferrari ricorda che in Germania sono stati messi a disposizione 500 milioni di euro nell'ambito della ricerca e sviluppo, per progetti automotive legati all'innovazione e al rispetto dell'ambiente con veicoli ecologici.

In Francia 600 milioni sono

stati destinati al Fondo per la componentistica per la ristrutturazione e internazionalizzazione del comparto, mentre altri 400 milioni serviranno alla ricerca e sviluppo nel settore dei veicoli elettrici e ibridi.

E la derelitta Spagna ha messo a disposizione 800 milioni (il 60% per le aziende della componentistica) per la formazione e l'innovazione di prodotto, 420 milioni per la ricerca e sviluppo (con il coinvolgimento dell'indotto), 40 milioni per l'internazionalizzazione dell'indotto e 650 milioni sotto forma di strumenti finanziari a favore delle Pmi.

In Italia, in attesa di provve-

LA NECESSITÀ

Il settore chiede un intervento di sostegno da parte del governo come è avvenuto negli altri paesi

dimenti, si guarda con interesse (qualcuno con preoccupazione) alle operazioni internazionali di Fiat. Ferrari è ottimista e sottolinea che la componentistica tedesca è la più forte di tutte perché ha i costruttori automobilistici più forti. Dunque un potenziamento internazionale della Fiat dovrebbe garantire ricadute positive anche sulla componentistica.

Sia su chi ha dimensioni medio grandi che consentono di creare impianti all'estero, vicino agli stabilimenti auto, sia sui piccoli che avranno la capacità di creare alleanze e aggregazioni per crescere ed essere competitivi.



Dow Jones Newswires	Titolo: Italian auto suppliers "Can't survive for long" Data: 14 maggio 2009
----------------------------	---

Dow Jones Newswires

14 May 2009 15:31 GMT =**DJ 2nd UPDATE: Italian Auto Suppliers "Can't Survive For Long"**

By Luca Casiraghi
OF DOW JONES NEWSWIREs

MILAN (Dow Jones)--Italian auto components suppliers fear they will need to shut down if weak sales volumes continue well into 2010.

"With sales down by 30-35%, we can survive for eight months, maybe one year, but not more than this," said Mauro Ferrari, president of the Italian Automotive Component Manufacturers Group, Anfia, in a telephone interview with Dow Jones Newswires.

Italy's component sector is among the largest industries in the country, with 200,000 employees and 2,700 firms overall, including Brembo SpA (BRE.MI), Sogefi SpA (SO.MI) and Landi Renzo SpA (LR.MI).

In 2008, components suppliers accounted for EUR16 billion of exports, or 4.4% of the national total.

Anfia is the sector's largest trade association.

"On average, suppliers are suffering a 30%-40% contraction of revenue, but attractive niche segments, such as trucks and construction vehicles, are even more under pressure, up to 70%," said Stephan Keese of Roland Berger Consultants GmbH.

As a result, from October 2008 onwards, Italian component manufacturers have cut 35% of total working hours. Companies have made massive use of temporary layoff schemes to get them through the economic downturn, but at a cost.

"Most of the non-permanent jobs have been cut," said Ferrari. As mergers between small-to-medium companies loom in the year ahead, more jobs are at risk.

"These are hard times for everyone in the business, but we need state investments in research and development to ensure a future for Italian automotive suppliers. This sector is strategic for the national economy," Ferrari said.

The auto suppliers industry is more fragmented and doesn't get the media attention of

auto manufacturers like Fiat SpA (F.MI). Fiat's unions have organized a march in Turin Saturday to mobilize workers and public opinion.

High public debt has meant the Italian government hasn't been able to offer aid to the industry, unlike some other European countries which have provided state support.

On top of incentives to buy cars, the governments of Germany, France, and Spain allocated EUR3.4 billion to the auto industry, of which roughly 60% will go to suppliers. The U.S. government made available \$7 billion for components manufacturers and battery producers.

The Italian government has given nothing beyond a car sales incentive "cash for clunkers" scheme.

"The government scrappage scheme for ecologically-friendly cars was a shot in the arm, but it is a short term remedy, and it doesn't help all suppliers. Most of us do not work for the light vehicles industry," Ferrari said.

In the absence of state aid, Fiat's imminent takeover of Chrysler and probable merger with Opel could be an opportunity to bolster Italy's auto sector, including Italian components production.

More than half of Italian auto parts manufacturers grew in the Turin region as Fiat-only suppliers. Now they work also with other European carmakers, but Fiat has remained pivotal.

"In every country, the auto components industry flourishes thanks to a strong national automaker," said Ferrari. "If Fiat expands overseas we may not be able to export directly in the U.S., but we will benefit of research expenses fallout."

-By Luca Casiraghi, Dow Jones Newswires; +39 02 5821 9907;
luca.casiraghi@dowjones.com

(END) Dow Jones Newswires

May 14, 2009 11:31 ET (15:31 GMT)

Copyright (c) 2009 Dow Jones & Company, Inc.



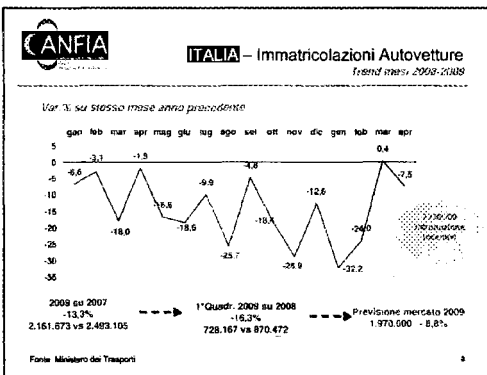
l'andamento del mercato automotive e le misure a sostegno del settore sono stati i temi principali degli argomenti trattati lo scorso 8 maggio a Torino, in occasione dell'assemblea del Gruppo Componenti Anfia.

di Mauro Ferrari

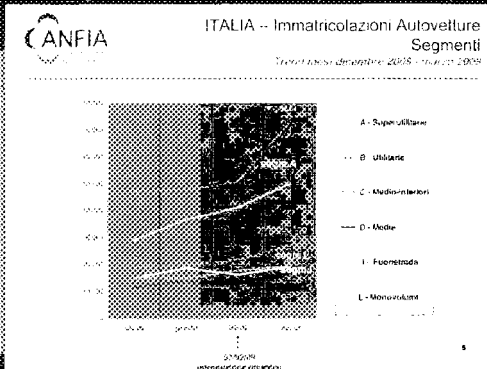
Durante l'ultima assemblea del Gruppo Componenti Anfia che si è tenuta a Torino lo scorso 8 maggio, si è affrontato il problema della perdurante crisi economica del settore automotive e dei suoi pesanti riflessi sulle aziende della componentistica. Cinque i relatori intervenuti per l'occasione: Mauro Ferrari, presidente Gruppo Componenti Anfia e vicepresidente di Anfia; Stephan Keese di Roland Berger-Automotive; Loris Spaltini, vice presidente di Metallic Commodity di Fiat Group Purchasing; Adriano Maestri, presidente della commissione regionale Abi; Andrea Bianchi, direttore generale Ministero sviluppo economico. Mauro Ferrari ha aperto i lavori presentan-

do l'andamento del settore automotive negli ultimi mesi, soffermandosi dapprima sulla situazione italiana, per poi volgere lo sguardo ai principali Paesi europei e allo scenario mondiale, mettendo in evidenza il settore della componentistica italiana e la drammaticità della situazione dell'indotto. "Dopo un 2008 già in calo rispetto al 2007 - afferma Mauro Ferrari - per quasi tutti i comparti della filiera, specialmente nell'ultima parte dell'anno, con il protrarsi di una difficile situazione economica a livello nazionale e internazionale a seguito della crisi finanziaria innescata negli Usa, nel 2009 la situazione delle vendite è peggiorata, come risulta evidente dai dati di sintesi riferiti al primo trimestre. Anche per quanto riguarda produzione ed export i nu-

Gruppo Componenti Anfia



Mauro Ferrari, presidente Gruppo Componenti Anfia e vicepresidente di Anfia



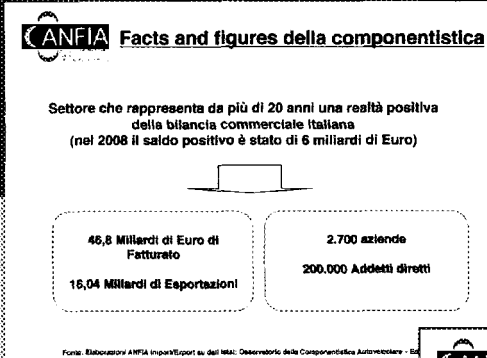
meri sono in flessione: nel 2008 la produzione italiana di autoveicoli (escludendo autocaravan e carrozzerie di rimorchi e semirimorchi) è calata del 20,3% rispetto al 2007, mentre il consuntivo del primo trimestre 2009 segna un -38,6%. Quanto all'export, per le autovetture la contrazione nel 2008 è stata del 25,3%, pari a 279.670 unità esportate, mentre nei primi tre mesi del 2009 il calo è del 27,3%.

Analizzando invece l'andamento mensile delle immatricolazioni di autovetture e delle consegne di LCV a partire da settembre 2008, risulta evidente un trend decrescente con un lieve contenimento del calo nel mese di dicembre dovuto alla scadenza degli ecoincentivi statali, che ha indotto i consumatori ad affrettare gli acquisti. A febbraio, dopo una prima parte

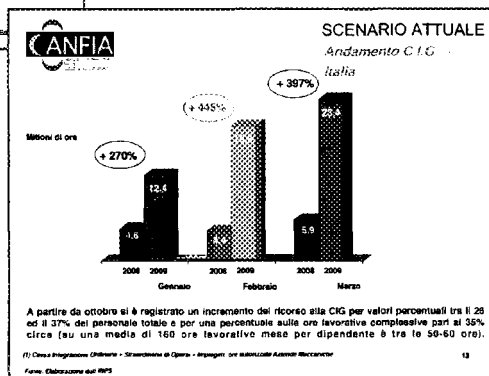
del mese condizionata negativamente dal cosiddetto "effetto annuncio", all'entrata in vigore del decreto-incentivi il 7 febbraio ha fatto seguito, nel mercato auto, un sensibile incremento dell'interesse all'acquisto e, di conseguenza, un miglioramento del trend delle immatricolazioni. La flessione del mercato a febbraio è comunque ancora pesante, -24,1%, mentre a marzo il mercato è ritornato sugli stessi livelli dello scorso anno. Per il mercato dei veicoli commerciali leggeri, nonostante l'entrata in vigore degli incentivi - che avrebbero potuto risollevare l'andamento delle vendite - permane il grave problema del razionamento del credito, che mette in difficoltà gli operatori del settore.

Uno sguardo all'Europa

"Confrontando l'andamento del mercato auto da settembre 2008 tra i principali Paesi europei - afferma Ferrari - spiccano in positivo la crescita della Germania, già a partire da febbraio, grazie al particolare successo della campagna incentivi, nonché l'inversione di tendenza registrata dal mercato francese a marzo 2009. Pesante, invece, la situazione del Regno Unito (-30,5% a marzo 2009) - fino a poco tempo fa l'unico tra i maggiori Paesi a non beneficiare di una campagna di incentivi al rinnovo del parco, annunciata poi a fine aprile e destinata



Per il mercato dei veicoli commerciali leggeri, nonostante l'entrata in vigore degli incentivi, permane il grave problema del razionamento del credito, che mette in difficoltà gli operatori del settore





Premessa

- LA CRISI È STRUTTURALE E L'USCITA NON SARÀ IN TEMPI BREVI.
- LA CAPACITÀ PRODUTTIVA GLOBALE È DI 94 MILIARDI DI VETTURE CON UN MERCATO CHE NE PUÒ ASSORBIRE IN FORSE 70.
- TUTTI I PRODUTTORI, CHE PIÙ, CHE MENO, PRESENTANO UNA FORTE SOTTOUTILIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI.
- QUALCHE COSTRUTTORE HA CONGELATO I NUOVI MODELLI (POTENDO FORSE LA FUTURA CAPACITÀ "COMPETITIVA").
- SOPRAVVIVERÀ CHI SARÀ IN GRADO DI COMPERE:
- RICERCA ED INNOVAZIONE PRODOTTI E PROCESSI:
 - FORMAZIONE
 - INTERNAZIONALIZZAZIONE
 - RISTRUTTURAZIONE CON AGGREGAZIONE DI IMPRESE
- LE MISURE VARATE NEGLI ALTRI PAESI TENDONO A GARANTIRE ALLA LORO COMPONENTISTICA UN VANTAGGIO COMPETITIVO.
- L'ITALIA, SE VUOLE CONSERVARE UN SETTORE DI PUNTA, ALTAMENTE TECNOLOGICO (3-7% IN RDI) E CON UNA BILANCIA COMMERCIALE FORTEMENTE ATTIVA, NON PUÒ PIÙ ATTENDERSI.
- SONO INDISPENSABILI MISURE CONCRETE A SOSTEGNO DELLA COMPONENTISTICA SUL BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE CHE NE CONSENTANO IL MANTENIMENTO DELLA "COMPETITIVITÀ" INTERNAZIONALE.



Misure a sostegno della componentistica (e della filiera)

Misure a Breve Termine:

- Pagamento IVA al momento dell'effettiva riscossione del Corrispettivo (applicazione a tutte le imprese che hanno un fatturato non superiore ai 200 milioni di costi come documentato dall'ultimo bilancio d'esercizio).
- Sospensione per due anni (2009 - 2010, fino al 30/6/2011), da parte del sistema bancario, del pagamento delle rate (quota capitale) dei contratti di mutuo, leasing o altri finanziamenti stipulati (es. Unicredit ha lanciato un'iniziativa simile a fine marzo).
- Estensione della Cassa Integrazione per 104 settimane su tre anni al posto delle attuali 52 settimane su due anni (con conteggio dei singoli giorni di stop: oggi i giorni vengono equiparati alla settimana).
- Estendere alle aziende dello stesso Gruppo la possibilità di utilizzare l'F24 per poter incassare gli incentivi.



Misure settoriali a sostegno della componentistica

Misure a Medio Termine:

- Accesso ai Finanziamenti erogati dalla BEI tramite una garanzia fornita dallo Stato Italiano o tramite la Cassa Depositi e Prestiti (ricerca e sviluppo, innovazione).
- Creazione di un Fondo specifico per un processo di ristrutturazione della Filiera automobilistica.

Obiettivo: Migliorare/Mantenere la competitività sui mercati internazionali.

a entrare in vigore a metà maggio - e della Spagna. Allargando il discorso allo scenario mondiale, è significativo che la previsione di Global Insight su produzione e mercato sia stata ulteriormente aggiornata al ribasso a marzo 2009 rispetto a quanto si prevedeva a dicembre 2008. Il fenomeno di progressiva

riduzione dei volumi di produzione è strettamente connesso al problema di sovracapacità produttiva che caratterizza il nostro settore: circa 94 milioni di vetture l'anno, almeno 30 milioni in più rispetto a quanto il mercato può assorbire in condizioni normali. Circa un terzo di questa capacità produttiva è installata in

Europa, dove il basso grado di utilizzo degli impianti è destinato a calare ancora a causa della contrazione della domanda. Secondo stime attendibili, si prevede che la percentuale di utilizzo registrata lo scorso anno, pari al 75% circa, scenderà al 65% nel 2009".



Gruppo Componenti **Anfia**

Settore della componentistica

Il settore della componentistica in Italia è costituito da un importante tessuto industriale di medio-piccole e altamente tecnologiche, per un totale di 2.700 aziende e 200.000 addetti diretti. L'export incide per circa il 35% del suo fatturato e il comparto rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale: dal 2004 ad oggi sopra i 6 miliardi all'anno.

"La situazione dell'indotto è 'drammatica' - afferma Ferrari - soprattutto in termini di crollo della produzione e di aumento della cassa integrazione. Alla mancanza di liquidità generata dalla crisi e alle rigidità del sistema bancario, si sommano il problema dei ritardi nei pagamenti e la totale assenza di misure a sostegno delle medie imprese. La gravità del quadro è confermata da un'indagine effettuata su un campione rappresentativo di aziende del Gruppo Componenti **Anfia** nel periodo gennaio 2008 - febbraio 2009. Le imprese del campione hanno registrato: un calo del fatturato tra il 44% e il 52% nella fornitura per auto e veicoli commerciali leggeri; un calo del fatturato tra il 65% e il 73% nella fornitura per veicoli industriali; una riduzione del 10% delle vendite nel mercato del ricambio (aftermarket) a febbraio 2009 rispetto a febbraio 2008.

Gli incentivi che sono stati varati dal governo hanno un effetto ritardato sulla componentistica, perché in questa fase iniziale stanno portando ad uno smaltimento progressivo degli stock da parte dei costruttori.

Allo stato attuale, per Ferrari, e considerando anche le previsioni a medio termine, la grave mancanza di liquidità che minaccia la sopravvivenza di molte aziende accelererà ulteriormente la crisi del settore, producendo effetti domino non del tutto prevedibili. Sta aumentando infatti il numero di aziende pros-

sime alla chiusura o che rischiano di chiudere. Mauro Ferrari ha poi illustrato quali sono stati i provvedimenti varati nei vari Paesi, specificando che l'Italia ha bisogno di interventi, in mancanza dei quali le perdite per il settore - dunque per l'economia nazionale - saranno ingenti, in termini di lavoratori, competenze e stabilità economica. Per questo motivo si punta a mantenere aperto il dialogo con le istituzioni governative e finanziarie per richiedere la creazione di fondi specifici per la componentistica, degli anticipi su ordini e accesso al credito facilitato.

Ha preso la parola successivamente Adriano Maestri, presidente della commissione regionale Abi del Piemonte, che ha affermato: "La quasi totalità delle imprese italiane è costituita da Pmi. Questo dato, unitamente alla peculiare struttura anche patrimoniale di queste realtà, ha fatto sì che il legislatore abbia storicamente considerato questa tipologia di impresa come soggetto da sostenere e aiutare nello sviluppo. Riprova ne è la vastissima normativa settoriale che reca incentivi e sostegni di varia natura a favore delle Pmi, considerate una controparte non forte contrattualmente nel rapporto con il sistema pubblico e creditizio. Per questo motivo, la commissione regionale Abi del Piemonte ha attivamente partecipato a realizzare e sostenere numerose iniziative promesse dalla Regio-

ne in questo campo, vedi pacchetto anticrisi".

Maestri continua elencando alcune delle misure adottate in Italia, volte a favorire l'accesso al credito delle imprese: Tremonti bond (accordo Abi-MEF e ruolo dei prefetti); fondo di garanzia per le Pmi; fondo regionale di riassicurazione dei Confidi; finanziamenti bancari su crediti verso la pubblica amministrazione; iniziative Abi- Confindustria per il miglioramento del rapporto banca-impresa e altro ancora. Infine Maestri sottolinea che anche la grande impresa, vista tradizionalmente dal legislatore come controparte forte, sta soffrendo a causa della grave crisi economica che si sta attraversando. Per questo motivo diventa opportuno pensare anche per la grande impresa strumenti utili per permetterle di superare temporanee difficoltà, legate fondamentalmente a crisi di liquidità. "Nella pressoché totale assenza di strumenti di incentivazione e sostegno (diversi dal tradizionale ricorso a Cig/Cigs) prospetticamente è possibile immaginare due strade: un ampliamento della platea dei beneficiari dei sistemi tradizionali di garanzia, innovando le attuali dinamiche del sistema Confidi; la certificazione dei propri crediti vantati verso il debitore". Quello che risulta comunque evidente per Maestri è che entrambe le vie delineate presuppongono un lasso di tempo necessario per la loro definizione. ■

Adriano Maestri,
presidente della
commissione
regionale Abi del
Piemonte

