

RASSEGNA STAMPA

OSSERVATORIO SULLA FILIERA AUTOVEICOLARE ITALIANA - ED. 2012

Torino, 26 settembre 2012

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica Osservatorio_2012			
	Ansa.it	20/09/2012	FIAT, AZIENDE COMPONENTI AUTO SALVATE DALL'EXPORT	2
2	Il Sole 24 Ore	22/09/2012	L'INDOTTO RESTA CON IL FIATO SOSPESO (A.Malan)	3
8	Corriere della Sera	24/09/2012	PER L'INDOTTO I MERCATI ESTERI VALGONO IL 50% DEI RICAVI	6
6	Avvenire	21/09/2012	TORINO, ITALIA: ECCO COSA C'E' IN GIOCO CON L'AUTO (P.Biga)	7
2	Corriere Adriatico	24/09/2012	LO SGUARDO RIVOLTO AL NORD AMERICA	8
17	Torino Cronacaqui	08/09/2012	L'INDOTTO AUTO RESISTE ALLA CRISI	9
5	Bresciaoggi	24/09/2012	DALL'EXPORT OLTRE IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE AUTO	10
3	Corriere delle Alpi	24/09/2012	DALL'EXPORT IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE	11
3	Gazzetta di Parma	24/09/2012	EXPORT LE AGEVOLAZIONI INTERESSANO TUTTA L'INDUSTRIA	12
11	Gazzetta Reggio/Mo/Mn/Fe (catena)	24/09/2012	DALL'EXPORT IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE	13
3	Il Cittadino (Lodi)	24/09/2012	FIAT E GOVERNO GUARDANO OLTRE FRONTIERA: L'EXPORT PUO' GARANTIRE META' DEL FATTURATO	14
6	Il Gazzettino	24/09/2012	LA FIAT NON CONVINCHE MAGGIORANZA E SINDACATI	15
5	Il Giornale di Brescia	24/09/2012	FIAT, REAZIONI TIEPIDE AL VERTICE MA IL PREMIER RESTA SODDISFATTO	18
6	Il Piccolo	24/09/2012	DALLA' EXPORT IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE	20
5	Il Tirreno	24/09/2012	DALL'EXPORT IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE	21
2	La Gazzetta del Mezzogiorno	24/09/2012	ALLO STUDIO GLI INCENTIVI ALLE ESPORTAZIONI MA PER ORA E' CHRYSLER A VENDERE IN ITALIA	22
17	La Nuova Sardegna	24/09/2012	DALL'EXPORT IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE	23
3	Mattino di Padova e catena Veneta	24/09/2012	DALL'EXPORT IL 50% DEI RICAVI DEL SETTORE	24
4	Corriere Adriatico	21/09/2012	AZIENDE DI COMPONENTI SALVATE DALL'EXPORT	25
8	Roma	21/09/2012	UILM: "ORA FIAT TIRI FUORI NUOVI PROGETTI"	26
30	Notiziario Motoristico	01/09/2012	PER FORTUNA TIRA L'EXPORT	27
	Ilsole24ore.com	22/09/2012	L'INDOTTO RESTA CON IL FIATO SOSPESO	28
	Panorama.it	18/09/2012	FIAT, NON SOLO POMIGLIANO O MIRAFIORI. I 200MILA POSTI DI LAVORO CHE DIPENDONO DALLE SCELTE DI MARCH	30
	Unita.it	20/09/2012	FIAT:ESTERO SOCCORRE LA COMPONENTISTICA.+3,5% FATTURATO 2011	31

FIAT, AZIENDE COMPONENTI AUTO SALVATE DALL'EXPORT

Anfia, +3,5% fatturato 2011; lingotto pesa per meno del 50%
(di Graziella Marino)

ROMA - A dispetto della crisi del mercato dell'auto in Italia che continua a mietere vittime tra gli occupati del settore, dal mondo della componentistica arriva un segnale di speranza e di orgoglio del 'made in Italy'. Nel 2011, in piena crisi, le aziende del settore sono riuscite a chiudere l'anno con un fatturato in crescita del 3,5% a 41,8 miliardi di euro. E questo in presenza di un forte taglio delle commesse dal gruppo Fiat, la cui produzione nel 2012 e' scesa a meno di 650 mila autoveicoli dai circa 1,2 milioni del 2002. E infatti a soccorrere le 2.489 imprese della filiera componentistica e' stata la domanda proveniente dall'estero, che vale oltre 19 miliardi di euro e nel 2011 e' cresciuta del 16% rispetto all'anno precedente. L'export ha determinato quasi il 60% del fatturato globale del settore, mentre la dipendenza dal gruppo Fiat e' scesa sotto il 40% sul fatturato globale ed e' di poco superiore al 50% per le 898 aziende piemontesi che, tra l'altro, hanno fatturato nel 2011 poco meno di 19 miliardi di euro, segnando una crescita del 2,3%.

Tutto questo emerge dall'ultima edizione dell'Osservatorio sulla filiera autoveicolare italiana realizzato dalla Camera di Commercio di Torino in collaborazione con **Anfia** e, da quest'anno, con la Camera di commercio di Chieti. Un'analisi dettagliata da cui emerge una tendenza che sembrerebbe confermata anche nell'anno in corso, visto che nei primi tre mesi dell'anno il 68,5% degli imprenditori interpellati segnala un portafoglio ordini proveniente dall'Italia in forte diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2011. Dall'indagine, ha detto il presidente del Gruppo Componenti **Anfia** Mauro Ferrari, emerge lo spaccato di "un settore che rappresenta da solo oltre il 5% delle esportazioni italiane e che investe in ricerca e sviluppo una percentuale doppia rispetto a quella del resto dell'industria italiana".

Pero', anche se la filiera e' stata abile a ripartire, restano da recuperare i livelli pre-crisi, infatti - rileva il rapporto - il fatturato cumulato del 2011 e' pari all'87% di quello registrato nel 2008. L'impatto inoltre si e' fatto sentire non solo sui ricavi delle imprese ma anche sull'utilizzo degli impianti e quindi sui livelli occupazionali necessari per lo svolgimento delle attivita'. Nel 2011 le aziende di componenti auto in Italia occupavano 179 mila addetti, in calo del 4,3% rispetto ai 187 mila dell'anno precedente, mentre nel solo Piemonte la flessione e' stata del 5,1% (da 99.300 a 94.300 occupati)

La dipendenza

I fornitori di primo livello sono globalizzati, a rischiare di più sono soprattutto i piccoli

Danni collaterali

Vavassori (**Anfia**): con il mercato che crolla le multinazionali possono migrare altrove

L'indotto resta con il fiato sospeso

Il peso del Lingotto si è ridotto al 30%, ma un'eventuale chiusura avrebbe effetti pesanti

Andrea Malan

Il settore della componentistica auto guarda con preoccupazione alla crisi del mercato e alle prossime mosse della Fiat. Nonostante i fornitori abbiano nel tempo diversificato in misura consistente i propri sbocchi di mercato, le vendite agli stabilimenti italiani del Lingotto pesavano nel 2011 per il 30% sul fatturato del settore, secondo i dati dell'Osservatorio della filiera autoveicolare italiana nel 2012 promosso dall'**Anfia**, l'associazione di settore che fa parte di Confindustria (e da cui Fiat è uscita nel 2011).

La dipendenza varia a seconda del tipo di azienda. Quelle più grosse - i cosiddetti fornitori di primo livello - sono da tempo avviati sulla strada della globalizzazione. «Per noi di Brembo il peso di Fiat Auto è inferiore al 10%» dice il presidente dell'**Anfia**, Roberto Vavassori. Se si escludono le aziende piemontesi, ormai quasi metà della filiera non ha più alcun rapporto con il gruppo torinese. I piccoli, magari con un solo stabilimento, sono invece ancora più legati al mondo Fiat e pagano quindi le conseguenze della crisi.

Secondo i dati dell'Osservatorio dell'**Anfia** il grosso del-

le aziende di componenti - circa mille su 2.800 - sono basate in Piemonte; altre mille sono in Lombardia, Emilia (soprattutto il distretto dell'auto sportiva con Ferrari, Maserati e Lamborghini) e Veneto; il grosso delle altre sono nelle regioni dei quattro stabilimenti del sud (e nella Puglia confinante).

In caso di chiusura di uno degli stabilimenti di Fiat Auto in Italia, l'impatto sui fornitori sarebbe purtroppo più forte che non nel caso di Termini Imerese, dove l'indotto locale era estremamente limitato. Nuclei di fornitura sono sorti intorno ai poli produttivi di Cassino, Val di Sangro, Melfi e Pomigliano. La stessa Magneti Marelli, del gruppo Fiat, dispone di 22 insediamenti produttivi di cui 6 nel torinese, 2 in Lombardia, 2 in Emilia e da 2 a 4 attorno a ciascuno degli stabilimenti Fiat Auto nel Sud: Cassino, Val di Sangro, Pomigliano e Melfi. Per quanto riguarda lo stabilimento Sevel di Val di Sangro, che produce il Ducato, per ora ha resistito meglio degli altri, anche se è di questa settimana la notizia di un periodo di cassa integrazione; ma Sevel è una joint venture 50/50 con il gruppo francese Peugeot, e dopo lo scioglimento del-

la partnership nella francese Sevelnord, il suo futuro a medio termine è meno garantito. Il forte calo della produzione di auto, non va dimenticato, è andato di pari passo con il calo di quella di camion e l'azzeramento o quasi di quella di autobus (con la chiusura dell'ultimo stabilimento Fiat Industrial, la Irisbus).

L'impatto della crisi sull'occupazione si è già fatto sentire: secondo il citato rapporto **Anfia**, tra il 2010 e il 2011 l'occupazione è scesa di circa 8 mila unità a 179 mila, con un calo più forte in Piemonte (-5,1%) che nel resto d'Italia (-3,4%).

Qualora Fiat ottenesse una cassa integrazione in deroga per far fronte al perdurare della crisi, «in quel caso chiederemmo naturalmente l'estensione del provvedimento anche alle imprese dell'indotto» dice ancora Vavassori. «Non dimentichiamo, infatti - ricorda - che per ogni posto di lavoro diretto nel settore auto ce ne sono quattro o cinque presso i fornitori». Vavassori lancia anche un altro allarme: «Con la produzione di automobili in Italia scesa ormai sotto il mezzo milione di unità, per le grandi multinazionali come Bosch, Valeo, Lear, diventa sempre meno conveniente mantenere una fabbri-

ca nel nostro Paese: il mercato potrebbe essere coperto anche dall'estero». Il problema degli investimenti e della difficoltà di programmare vale naturalmente anche per le aziende di casa nostra: «Nel nostro budget per i prossimi anni la voce relativa agli stabilimenti europei della Fiat è pari a zero: c'è troppa poca visibilità» spiega un fornitore che lavora per il Lingotto anche in altre aree del mondo e che, come Brembo, ha visto progressivamente calare il peso del Lingotto sul fatturato.

La soluzione? «L'obiettivo dovrebbe essere di riportare la produzione ai livelli di qualche anno fa», dice Vavassori. Il Governo dovrebbe predisporre - dice - una sorta di «contratto di insediamento» per favorire lo sbarco di aziende straniere. Un compito non facile anche se non impossibile, come dimostra l'interessamento del gruppo Volkswagen per l'Alfa Romeo. Il settore della componentistica potrebbe giovare anche alcune delle possibili misure di cui si parla in questi giorni - come la defiscalizzazione delle spese di ricerca. Nel frattempo, le aziende più forti e diversificate sono riuscite ad aumentare l'export del 16% a 19,1 miliardi di euro - un record assoluto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

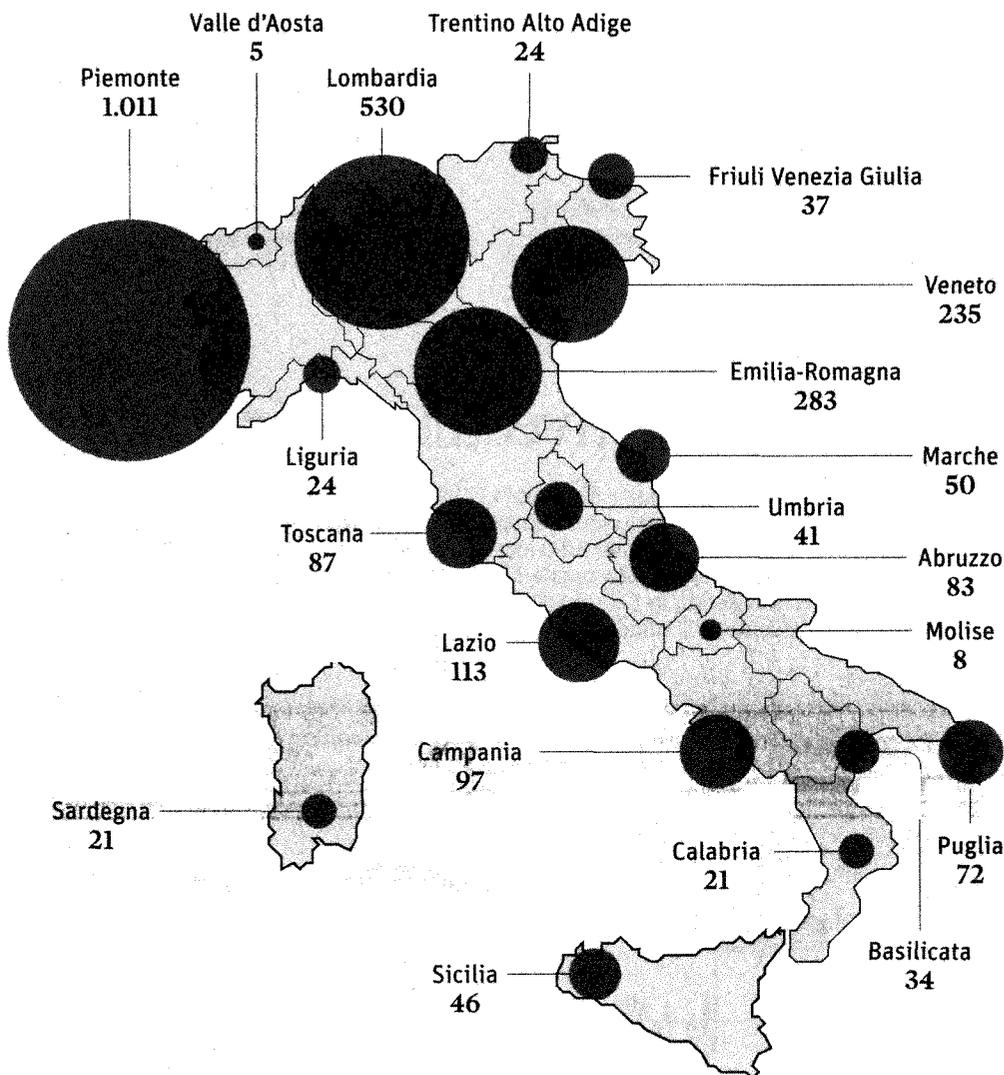
**L'OCCUPAZIONE**

Tra il 2010 e il 2011 il numero di addetti si è ridotto di 8 mila unità a 179 mila con un calo del 5,1% in Piemonte

L'identikit dell'indotto

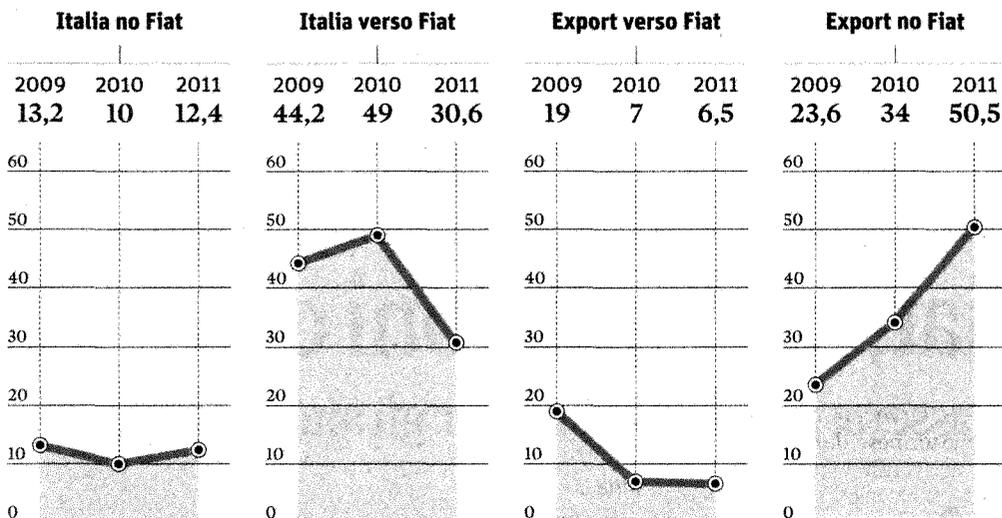
LA MAPPA DELLA DIFFUSIONE

Numero di imprese dell'indotto auto per regione



L'EVOLUZIONE DEL FATTURATO

Quote % a confronto negli ultimi tre anni



Fonte: **Anfia** - Osservatorio nazionale filiera automobilistica

L'ANDAMENTO DELLE VENDITE NEL SETTORE

IL MERCATO IN ITALIA

Immatricolazioni nel mese di agosto e variazione percentuale rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.
Principali gruppi

Fiat	16.699	-20,59%
Vw	8.265	-14,60%
Psa	5.230	-27,69%
Gm	4.470	-21,05%
Ford	4.123	-35,47%
Renault	3.220	-28,36%
Hyundai	3.214	24,62%
Daimler	2.272	-15,48%

IL MERCATO IN EUROPA

Immatricolazioni nel mese di agosto e variazione percentuale rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.
Principali gruppi

Vw	204.034	+1,6%
Peugeot	81.562	-12,3%
Renault	61.749	-13,0%
Gm	53.586	-17,7%
Ford	43.401	-28,7%
Bmw	42.894	-12,4%
Daimler	39.464	-0,3%
Fiat	37.687	-17,7%

IL MERCATO MONDIALE

Le stime sulle vendite di autovetture proiettate a fine 2012 a livello globale con la suddivisione per macro aree

Stime, milioni di unità	
Europa occidentale	13,6
Europa orientale	4,6
Nord America	16,1
America Centro meridionale	5,7
Cina	19,6
Giappone	5,2
Altri	13,6

Le case automobilistiche

**Per l'indotto
i mercati esteri
valgono il 50%
dei ricavi**

Per le aziende del settore auto, secondo i dati dell'Osservatorio Auto dell'Anfia, l'export rappresenta più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato all'estero, e per quelle più diversificate e più forti l'export è cresciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro. Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane metterà a punto delle specifiche agevolazioni all'export per tutta l'industria italiana, con un'attenzione particolare all'indotto auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

www.ecostampa.it



Torino, Italia: ecco cosa c'è in gioco con l'auto

DA TORINO **PIETRO FILIPPO BIGA**

Una galassia, un mondo, non un paradiso ma pur sempre la fonte di reddito per centinaia di migliaia di persone. La Fiat, oltre che essere per definizione l'industria dell'auto italiana, significa lavoro per un indotto fatto di piccole e medie imprese sparse per l'Italia e attive nella metalmeccanica, nella logistica, nella chimica, nella gomma, nel tessile, nei servizi. Imprese che da anni stringono i denti, ma che, adesso, stanno con il fiato sospeso. Certo, negli ultimi tempi quello che si chiama comparto dell'automotive si è diversificato: non c'è più solo il Lingotto a fare da cliente e in qualche modo a dettare legge nella buona e nella cattiva sorte, ci sono anche tutte le altre grandi case automobilistiche europee che proprio in Italia hanno trovato fornitori d'eccellenza. Ma l'importanza della Fiat è ancora rilevantissima. Secondo **Anfia** (l'Associazione delle imprese della filiera dell'auto), la dipendenza dal Gruppo delle aziende italiane di componenti auto è attualmente sotto il 40%, mentre è di poco superiore al 50% per le piemontesi. Proprio a Torino e in Piemonte, la Fiat e l'auto contano ancora moltissimo. Basta pensare che l'intero comparto delle piccole imprese dell'automotive (fra quelle metalmeccaniche e quelle di altri comparti), vale circa 2.000-2.400 unità, per circa 100mila occupati e un fatturato attorno ai 20 miliardi di euro. Per questo, Giovanni Di Donato, presidente di Unionmeccanica Torino (che da sola raggruppa circa 1.300 Pmi torinesi), ha detto chiaro che la città «non può perdere la Fiat» e che deve «prevalere la forte presenza sul territorio di una filiera piena di competenze tecniche e competitive difficilmente riscontrabili altrove». Ma rimane per ora lo «stato di profonda sofferenza del settore» denunciato da Gabriele Paino (dell'Associazione degli industriali metalmeccanici), che

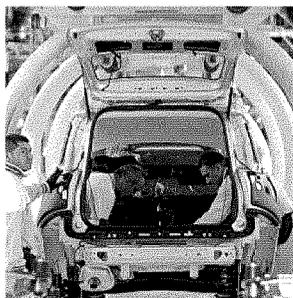
ha aggiunto come le aziende non abbiano ad oggi «risposte sul futuro dei volumi produttivi». Mentre Fabrizio Cellino a capo di Api Torino, che raccoglie più di duemila imprese, ha sottolineato che «la Fiat rappresenta un riferimento che oggi continua a essere irrinunciabile sia per Torino sia per le Pmi dell'indotto auto che per decenni hanno accompagnato la sua evoluzione e la sua crescita». Per questo probabilmente, Gianfranco Carbonato, al vertice di Confindustria Piemonte, ha recentemente spiegato di non avere dubbi «che l'investimento a Mirafiori ci sarà nei tempi giusti». Ma c'è dell'altro. Perché se, sempre secondo **Anfia**, a dispetto della flessione della produzione Fiat, il mondo della componentistica in Italia ha chiuso il 2011 con un fatturato in crescita del 3,5% a 41,8 miliardi di euro (so-

tutto per la crescita dell'export, che ha determinato quasi il 60% del fatturato globale della filiera), la casa automobilistica torinese significa molto per l'Italia. Stando all'Osservatorio Nazionale sulla componentistica, il comparto in tutta la Penisola, dà lavoro a quasi 180mila persone e fattura oltre 40 miliardi, quasi il 3% del Pil. A conti fatti, se Marchionne e gli Agnelli decidessero per davvero di lasciare l'Italia, vi sarebbe la perdita di almeno 15-16 miliardi di fatturato e 60-70mila posti di lavoro. Da qui la dichiarazione di Mauro Ferrari, Presidente di **Anfia**: «Non è pensabile che nel nostro Paese possa esistere una importante industria della componentistica, in assenza di un grande costruttore nazionale». Ma il mondo che ruota attorno al Lingotto non finisce qui. Oltre che costruire le auto, infatti, occorre anche venderle. Secondo Filippo Pavan Bernacchi di Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari di tutti i marchi, il mercato dell'auto rappresenta nel complesso oltre l'11% del Pil nazionale e, tra concessionari di vendita, produzione e l'indotto, garantisce un'occupazione a un milione e 200mila lavoratori, di cui il 40% nei settori delle vendite e dell'assistenza. Di questi, almeno 220mila sarebbe a rischio. La stessa Federauto ricorda poi che della filiera autoveicolistica italiana, l'occupazione diretta dell'industria nazionale coinvolge «solo» il 15%, la componentistica il 40%, mentre la distribuzione e l'assistenza, con in prima linea i concessionari d'auto, il 45%. La crisi di Fiat, dunque, non è solo la crisi di una grande azienda, ma, come ha affermato proprio ieri Claudia Porchietto, assessore al Lavoro della Regione Piemonte, «la crisi di migliaia di famiglie italiane» e per questo «si devono difendere i livelli occupazionali e quelle aziende che da sempre costituiscono la palestra dell'eccellenza italiana. I lavoratori di questo comparto costituiscono un know how di alto livello invidiato e ricercato da tutto il mondo e quindi meritano rispetto e attenzione».

11% LA QUOTA DI PIL ORIGINATA DAL MERCATO DELL'AUTO

1,2 MILIONI I LAVORATORI DEL COMPARTO AUTO, DALLA PRODUZIONE ALLA VENDITA

2.400 LE AZIENDE PIEMONTESI ATTIVE NEL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE



Gli stabilimenti del Lingotto, ma non solo. C'è una galassia che coinvolge migliaia di Pmi, con 100mila occupati e 20 miliardi di fatturato. Tutto il comparto dipende per il 40% da Fiat

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

► *Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che adesso non valgono più*

Lo sguardo rivolto al Nord America

Torino

Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana. Le misure allo studio del ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, saranno una boccata d'ossigeno in particolare per l'indotto auto che subisce pesantemente i contraccolpi della crisi del mercato. Per le aziende del settore l'export rappresenta secondo i dati dell'Osservatorio Auto promosso dall'Anfia - più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato all'estero, e per quelle più diversificate e più forti l'export è cre-

sciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro. L'Ad del Lingotto, Sergio Marchionne, dice da tempo che il futuro delle fabbriche italiane del gruppo Fiat è legato alle esportazioni. Lo sguardo è rivolto soprattutto all'America del Nord.

Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che oggi non valgono più: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era infatti quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300.000 vetture per il mercato statunitense e di

Negli Usa arriveranno la 500L, il coupè 4C Alfa Romeo e la Giulia che non si sa dove verrà costruita

aumentare la percentuale delle esportazioni dal 44% del 2009 al 65% nel 2014. La fotografia a oggi è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupè sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che non si sa ancora dove verrà costruita, forse in America. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, anche questa prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato. Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano: dal Messico con il marchio Fiat arriva il Freemont, mentre dal Nord America le Lancia Thema, Voyager e Flavia.



Operai della Fiat al lavoro alla catena di montaggio



L'OSSERVATORIO L'Anfia: nel 2011 la crescita è stata del 3,5%. Meno Fiat e più export L'indotto auto resiste alla crisi

Ferrari: «Servono interventi su fiscalità e politiche del lavoro»

→ Le industrie della componentistica auto piemontese resistono alla recessione. Secondo i dati dell'Osservatorio sulla filiera italiana di Anfia e Camera di commercio, nel 2011 la crescita è stata del 3,5 per cento. Mentre le aziende si dimostrano sempre più indipendenti dalla Fiat, il quadro non è del tutto roseo: sono diminuiti gli occupati e, per gli anni a venire, le prospettive rimangono incerte.

«La situazione che stiamo vivendo è eccezionale - ha spiegato Paolo Ferrari, presidente dell'Associazione nazionale della filiera automobilistica - per questo il settore auto necessita di un piano d'intervento eccezionale che intervenga su alcuni elementi fondamentali, a cominciare da fiscalità e politiche del lavoro». A preoccupare gli imprenditori è l'andamento futuro del mercato. Le 400mila vetture prodotte in Italia nel 2011 non reggono il confronto con gli 1,9 milioni di veicoli della Francia e i 5,8 della Germania. «Il Paese ha raggiunto la soglia critica e rischia la completa marginalizzazione», perché molte aziende riducono gli investimenti, qualcuna sta chiudendo o pensa di farlo. «La situazione è critica - ha sottolineato Ferrari -



Il quadro non è tutto roseo: l'occupazione è diminuita

le stime per il 2012 prevedono una riduzione del mercato italiano dell'auto del 20%, del 30% di quello dei veicoli leggeri, compre-

si i camper, e tra il 20-30% di quello di autobus e camion. Ecco perché il settore meriterebbe un'attenzione particolare».

Nessuna illusione sul futuro e molto lavoro da fare, anche se il 2011 è stato un anno chiuso in crescita. Tre i fattori che fanno ben sperare, secondo il presidente della Camera di commercio, Alessandro Barberis: «La tensione verso l'export, dove si distinguono le imprese piemontesi, quella verso l'innovazione e quella verso le collaborazioni fra imprese». Nel 2011 la produzione europea è cresciuta del 6,6%, ma quella italiana ha perso il 5,7%. La filiera dell'auto piemontese ha fatturato poco meno di 19 miliardi di euro (il 45,2% del dato nazionale), occupando oltre 94mila addetti, con un calo del 4,3% rispetto al 2010.

Le imprese piemontesi hanno avuto un incremento del giro d'affari pari al 2,3% (contro il +3,5% nazionale) e più delle altre hanno esportato sui mercati esteri. Come conferma il trend degli ultimi anni, si riduce ancora la dipendenza da Fiat: nel campione intervistato gli esportatori sono ormai più numerosi di coloro che forniscono il gruppo torinese. In Italia un'impresa su tre non ha più rapporti commerciali con il costruttore nazionale. In Piemonte la dipendenza è più elevata e il rapporto scende a una su cinque.

La settimana IN BORSA

	Valore azione	Tendenza
Acque potabili	0,619	+4,56%
Autostrade Torino-Milano	5,87	+1,29%
Banca Intermobiliare	2,42	-1,34%
Basicnet	1,81	-0,42%
Buzzi Unicem	8,73	+6,95%
Centrale del Latte di Torino	1,63	+3,16%
Diasorin	26,17	+8,59%
Exor	19,66	+3,70%
Fiat	4,572	+5,94%
Fiat Industrial	8,37	+4,44%
Fidia	2,58	+4,54%
Intesa Sanpaolo	1,356	+8,15%
Iren	0,4937	+3,94%
Juventus FC	0,2119	-0,78%
Prima Industrie	9,215	+0,79%
Replay	17,90	+1,02%
Seat Pagine Gialle	0,0096	+3,12%
Ubi Banca	3,16	+6,50%
Unicredit	3,66	+5,89%

ESTERO. È quanto emerge da uno studio dell'osservatorio **dell'Anfia**

Dall'export oltre il 50% dei ricavi del settore auto

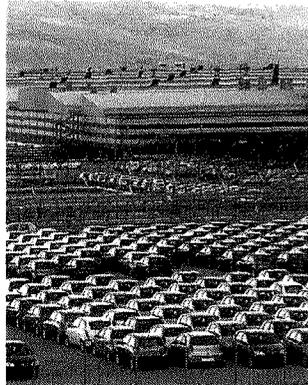
Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato fuori Italia. Per le più forti fino a +16%

TORINO

Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana. Per le aziende del settore l'export rappresenta - secondo

i dati dell'Osservatorio Auto promosso **dall'Anfia** - più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due infatti ha aumentato il suo fatturato all'estero e per quelle più diversificate e più forti l'export è cresciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro.

L'ad del Lingotto, Sergio Marchionne, insiste: il futuro delle fabbriche italiane della Fiat è legato all'export. Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava numeri che danno il senso della rilevanza del tema



Il parcheggio della Fiat a Melfi

nella strategia Fiat: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300.000 vetture per il mercato Usa e di aumentare la percentuale delle esportazioni dal 44 per cento del 2009 al 65 nel 2014.

Oggi la fotografia è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupè sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che si non sa ancora dove verrà costruita. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato. Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano. ●

Fiat, dubbi nella maggioranza
E la Lega dice no agli incentivi

Dall'export oltre il 50% dei ricavi del settore auto

ECOS
PROMOZIONE SETTEMBRE
Pellet € 3,50 al sacco
Legna € 140,00 al banco

CONSEGNA GRATUITA
A DOMICILIO

Dall'export il 50% dei ricavi del settore

Già previsto dal piano "Fabbrica Italia" che 300mila auto prodotte finissero all'estero

► TORINO

Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana, non solo il comparto auto. Le misure allo studio del ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, saranno una boccata d'ossigeno in particolare per l'indotto auto che subisce pesantemente i contraccolpi della crisi del mercato.

Per le aziende del settore l'export rappresenta - secondo i dati dell'Osservatorio au-

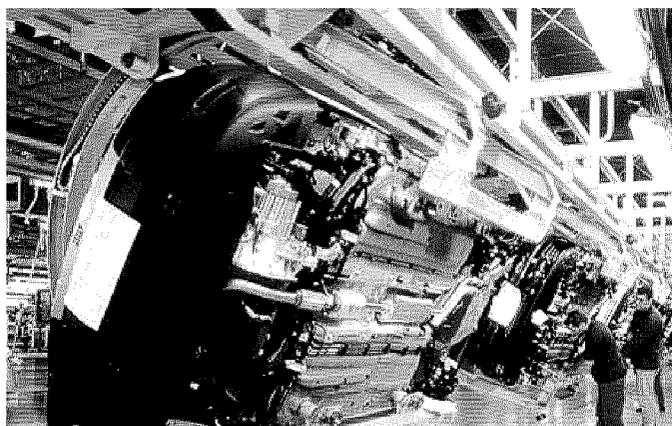
to promosso dall'Anfia (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) - più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato all'estero, e per quelle più diversificate e più forti l'export è cresciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro.

L'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, dice da tempo che il futuro delle fabbriche italiane del gruppo Fiat è legato alle esportazioni e il comunicato congiunto di sabato indica l'obiettivo di «riorientare il modello di business in Italia in una lo-

gica che privilegi l'export, in particolare extraeuropeo». Lo sguardo è rivolto soprattutto all'America del Nord. Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che oggi non valgono più, ma che danno il senso della rilevanza di questo tema nella strategia Fiat: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era infatti quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300mila vetture per il mercato statunitense (100.000 con i marchi Fiat, le altre con i brand dell'alleata di Detroit) e di aumentare la percentuale delle esportazioni dal 44% del 2009 al 65% nel 2014.

La fotografia a oggi è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupé sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che si non sa ancora dove verrà costruita, forse in America. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, anche questa prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato.

Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano: dal Messico con il marchio Fiat arriva il Freemont, mentre dal Nord America le Lancia Thema, Voyager e Flavia.



Operai al lavoro in una catena di montaggio Fiat



Dall'estero arrivano più del 50% dei ricavi della filiera auto

Export, le agevolazioni interessano tutta l'industria

Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana. Le misure allo studio del ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, saranno una boccata d'ossigeno. Per le aziende del settore l'export rappresenta - secondo i dati dell'Osservatorio Auto promosso dall'Anfia - più del 50% dei ricavi della filiera. L'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, dice da tempo che il futuro delle fabbriche ita-

liane del gruppo Fiat è legato alle esportazioni e il comunicato congiunto di indica l'obiettivo di «riorientare il modello di business in Italia in una logica che privilegia l'export, in particolare extraeuropeo». Lo sguardo è rivolto soprattutto all'America del Nord. Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che oggi non valgono più ma che danno il senso della rilevanza di questo tema nella strategia Fiat: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era infatti quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300.000 vetture per il

mercato statunitense. La fotografia a oggi è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupé sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che si non sa ancora dove verrà costruita, forse in America. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, anche questa prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato. Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano.



Dall'export il 50% dei ricavi del settore

Già previsto dal piano "Fabbrica Italia" che 300mila auto prodotte finissero all'estero

► TORINO

Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana, non solo il comparto auto. Le misure allo studio del ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, saranno una boccata d'ossigeno in particolare per l'indotto auto che subisce pesantemente i contraccolpi della crisi del mercato.

Per le aziende del settore l'export rappresenta - secondo i dati dell'Osservatorio au-

to promosso **dall'Anfia** (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) - più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato all'estero, e per quelle più diversificate e più forti l'export è cresciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro.

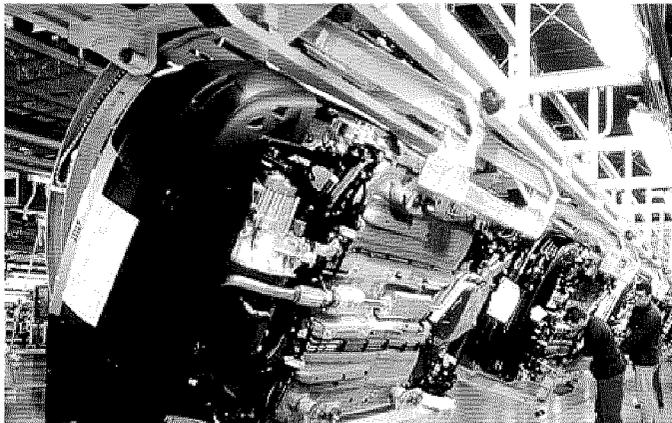
L'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, dice da tempo che il futuro delle fabbriche italiane del gruppo Fiat è legato alle esportazioni e il comunicato congiunto di sabato indica l'obiettivo di «riorientare il modello di business in Italia in una lo-

gica che privilegi l'export, in particolare extraeuropeo». Lo sguardo è rivolto soprattutto all'America del Nord. Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che oggi non valgono più, ma che danno il senso della rilevanza di questo tema nella strategia Fiat: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era infatti quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300mila vetture per il mercato statunitense (100.000 con i marchi Fiat, le altre con i brand dell'alleata di

Detroit) e di aumentare la percentuale delle esportazioni dal 44% del 2009 al 65% nel 2014.

La fotografia a oggi è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupè sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che si non sa ancora dove verrà costruita, forse in America. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, anche questa prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato.

Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano: dal Messico con il marchio Fiat arriva il Freemont, mentre dal Nord America le Lancia Thema, Voyager e Flavia.



Operai al lavoro in una catena di montaggio Fiat



L'ANALISI**Fiat e governo guardano oltre frontiera:
l'export può garantire metà del fatturato**

■ Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana. Le misure allo studio del ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, saranno una boccata d'ossigeno in particolare per l'indotto auto che subisce pesantemente i contraccolpi della crisi del mercato. Per le aziende del settore l'export rappresenta - secondo i dati dell'Osservatorio Auto promosso dall'Anfia - più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato all'estero, e per quelle più diversificate e più forti l'export è cresciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro. L'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, dice da tempo che il futuro delle fabbriche italiane del gruppo Fiat è legato alle esportazioni e il comunicato congiunto di ieri indica l'obiettivo di «riorientare il modello di business in Italia in una logica che privilegi l'export, in particolare extraeuropeo». Lo sguardo è rivolto soprattutto all'America del Nord. Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che oggi non valgono più ma che danno il senso della rilevanza di questo tema nella strategia Fiat: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era infatti quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300mila vetture per il mercato statunitense (100mila con i marchi Fiat, le altre con i brand dell'alleata di Detroit) e di aumentare la percentuale delle esportazioni dal 44% del 2009 al 65% nel 2014. La fotografia a oggi è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupé sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che si non sa ancora dove verrà costruita, forse in America. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, anche questa prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato. Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano: dal Messico con il marchio Fiat arriva il Freemont, mentre dal Nord America le Lancia Thema, Voyager e Flavia.



John Elkann, presidente della Fiat

