



ASSEMBLEA PUBBLICA ANFIA

Firenze - Palazzo Vecchio, 31 maggio 2022

Muoversi nel XXI secolo: whatever it takes - L'automotive tra sviluppo sostenibile, transizione energetica e nuovi equilibri internazionali

Relazione del Presidente, Paolo Scudieri

Signor Ministro Giorgetti, Autorità, Signore e Signori, cari associati e colleghi di ANFIA, Paolo Scaroni, Bernardo Mattarella, Paolo Magri, permettetemi di condividere con voi l'emozione di poter essere qui oggi dopo oltre 2 anni e mezzo dall'ultima assemblea, ritrovandoci finalmente in presenza per condividere tutto quello che abbiamo realizzato in questo complesso e per alcuni versi drammatico periodo e le tantissime cose che ancora dobbiamo elaborare e condividere insieme per la nostra filiera ed il nostro sistema Paese.

Un sentito ringraziamento al Sindaco Dario Nardella, con il quale abbiamo condiviso l'opportunità e l'importanza simbolica per ANFIA di organizzare la nostra assemblea in questa meravigliosa città. Firenze infatti è stata nominata la "città italiana con la mobilità più sostenibile" dall'ultimo rapporto Euromobility, oltre a rappresentare la culla del "nostro" Rinascimento, ed è a questo periodo che vogliamo ispirarci per affrontare l'importante periodo di rinnovamento e di grande trasformazione della nostra filiera.

Ci eravamo lasciati a Melfi, nel novembre del 2019, commentando le sfide della nuova regolamentazione sui target di riduzione delle emissioni di CO₂ di auto, furgoni e camion, la guerra dei dazi tra USA e Cina, le clausole di salvaguardia europee, gli impatti della brexit. Eravamo preoccupati, ma pronti a mettere in campo tutte le azioni necessarie per supportare le imprese nelle situazioni di difficoltà che avrebbero potuto incontrare.

A pochi mesi di distanza, ci siamo ritrovati a dover affrontare, in primis come cittadini, qualcosa che nell'immaginario comune non era pensabile o prevedibile.

Una pandemia che ha messo a dura prova ogni Paese, ha messo in ginocchio intere economie e sistemi produttivi, ma, soprattutto, ha colpito quello a cui ogni essere umano tiene di più, gli affetti, amici, colleghi, ed è per loro che vi chiedo di fare un applauso, perché la rilevanza dei temi di cui parleremo oggi, non deve distogliere mai l'attenzione dall'importanza che nella vita e nelle nostre imprese hanno le singole persone.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it



Sono stati mesi difficili per le nostre aziende e non posso negare che è stato complesso anche per la nostra associazione, che ha dovuto e voluto rimboccarsi le maniche per fare quello per cui ANFIA esiste: essere sempre al fianco delle imprese.

Il Lockdown, i fermi produttivi, i servizi essenziali e i codici ATECO, i dispositivi di protezione, i protocolli di sicurezza sui luoghi di lavoro. Il susseguirsi quasi quotidiano di disposizioni normative da analizzare, interpretare, esemplificare e comunicare alle imprese nel minor tempo possibile. Le proposte portate al Governo e le soluzioni adottate per mitigare gli impatti sulla filiera.

Pronti a mettere in campo tutte le azioni necessarie, e da Presidente posso dire che lo abbiamo fatto. Il team di ANFIA ha lavorato giorno, notte e nei weekend, per individuare le difficoltà comuni del nostro settore e dare ascolto alle tante, tantissime esigenze prospettate dalle singole aziende, senza fare distinzioni tra grandi, piccole, storiche o new entry. Anzi, nei primi tempi abbiamo scelto di condividere alcune nostre analisi anche con aziende della filiera non associate, perché ci sembrava doveroso, in un momento di così grande difficoltà, supportare tutte le imprese.

Inconsapevolmente la solidarietà è stata il più efficace strumento di marketing associativo mai messo in campo, perché 75 imprese, riconoscendo l'importanza e la professionalità del lavoro di ANFIA, hanno deciso di associarsi negli ultimi 2 anni e il dato positivo si somma a risultati importanti già consolidati.

A 10 anni dal 2012, anno che ha fortemente segnato la storia della nostra associazione, complici la recessione di quegli anni e la decisione del gruppo Fiat, a fine 2011, di uscire dal sistema confindustriale, ANFIA ha completamente cambiato pelle, ha saputo rinascere da quelle che sembravano le sue ceneri, ha raddoppiato la base associativa passando da 228 a 450 associati e ha ricostruito una relazione di sinergica e di reciproca collaborazione con Stellantis, Iveco, Ferrari e Marelli, ancor più solida di 10 anni fa.

E questo, insieme ai tantissimi attestati di stima e riconoscenza che ancora oggi imprenditori e manager di aziende associate ci riconoscono, è per noi motivo di grande orgoglio. Un sentito grazie a tutti, lo staff di ANFIA e al Direttore Giammarco Giorda.

Ma torniamo ad oggi, perché i temi che ci apprestiamo ad affrontare oggi non sono industrialmente e socialmente meno importanti.

Come sapete, la nostra è una filiera industriale molto eterogenea, che racchiude i migliori car designer del mondo e imprese che in Italia producono ogni tipo di veicolo (autovetture, autobus, camion, rimorchi), e di allestimento (tra gli altri, compattatori, spazzatrici, cisterne, isoterme, gru e piattaforme di lavoro elevabili); rappresentiamo componentisti di ogni fase (primo impianto e aftermarket) e prodotto non da ultimo il comparto motorsport, fiore all'occhiello del nostro made in Italy. Vediamo insieme qualche numero su produzione e mercato nazionale.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it



Il mercato italiano ha avuto un picco positivo nel 2017 con quasi 2,2 milioni di immatricolazioni di autoveicoli. Nel 2018 e 2019 subisce un rallentamento e, nel 2020, arriva ad un crollo del 26,6%, a seguito della pandemia. Nel 2021, nonostante il confronto con un anno decisamente pessimo, non si è vista una crescita tale da tornare ai volumi pre-pandemia. E il primo trimestre di quest'anno registra un -22% rispetto ai primi tre mesi del 2021.

Spostando lo sguardo sulla produzione, la situazione di sofferenza è ancora più evidente. Dopo la crisi del 2012, la produzione torna a crescere nel 2014 e supera il milione di unità nel 2015, 2016 e 2017, per poi ricominciare un'inesorabile discesa.

-7% nel 2018, -14 nel 2019 e -15% nel 2020, con il lockdown della primavera e le prime strozzature della supply chain. Nel 2021 la produzione cresce, ma non torna ai livelli del 2019. Il dato che risalta agli occhi è che nel 2000 la produzione di autoveicoli in Italia superava 1,7 milioni di unità prodotte, mentre nel 2021 non si è toccata nemmeno la metà di questi volumi.

Mentre le produzioni di commerciali leggeri e truck tengono bene, e la produzione di autobus sembra sulla buona strada per avere nei prossimi anni una crescita significativa, il dato sulle auto deve far riflettere, perché è di fondamentale importanza per l'Italia ritornare ad essere un produttore significativo di autovetture.

Anche perché, con questi numeri, il confronto con i competitor europei è impietoso.

Nel 2000 eravamo il quinto Paese per produzione di autovetture, oggi siamo settimi, sorpassati da Paesi come Repubblica Ceca e Slovacchia, che hanno una storia produttiva automotive più recente rispetto all'Italia. Nel 2021 in Italia si sono prodotte solo 440.000 vetture, la metà della produzione in Gran Bretagna e un quarto di quella spagnola.

La soglia del milione circa di vetture prodotte all'anno è un target che dobbiamo provare in ogni modo a raggiungere nel breve termine, anche per offrire alla componentistica italiana un'indispensabile opportunità nel mercato domestico, necessaria sponda alle soddisfacenti operazioni di internazionalizzazione intraprese negli anni dalle nostre aziende.

Siamo pienamente coinvolti nelle grandi sfide che abbiamo davanti per il raggiungimento degli obiettivi collettivi di decarbonizzazione e per garantire al futuro della mobilità di persone e merci di poter contare su mezzi di trasporto sempre più sostenibili.

Le aziende della filiera stanno facendo investimenti importanti per efficientare i processi produttivi e dove non c'è modo di intervenire in maniera diretta, per esempio sulle emissioni derivanti dai consumi energetici, stiamo studiando metodi di compensazione, come la cattura della CO₂ emessa, che possano contribuire a rendere le nostre produzioni carbon neutral.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Va in questo senso la proposta di legge che stiamo elaborando a partire da uno studio del Consiglio Nazionale delle Ricerche, che ha classificato gli alberi individuando la capacità di mitigazione di ciascuna specie in ambiente urbano e suburbano e individuando le singole quantità di assorbimento dell'equivalente CO₂ emessa dalle auto per una data percorrenza annua, compreso l'assorbimento del particolato.

La proposta mira ad introdurre un'innovazione di carattere culturale, dove tutti sono consapevoli dell'impatto che generano sull'ambiente e tutti possono contribuire a mitigarne gli effetti attraverso progetti di potenziamento o recupero del patrimonio forestale, boschivo o agricolo che contribuiscano alla cattura della CO₂. La certificazione attestante la reale compensazione delle emissioni di anidride carbonica prodotta dall'impresa produttrice potrebbe garantire alle imprese una premialità per gli effetti benefici sull'ambiente di questi progetti, da evidenziare nei bilanci di sostenibilità.

Per la prima volta manifattura, patrimonio boschivo e agricoltura genereranno risultati epocali in termini di nuove opportunità e crescita e tutela dell'ambiente.

A questo impegno di ridurre le emissioni industriali che accomuna tutto il mondo produttivo, si aggiungono, come sapete le proposte del Fit for 55, che la Commissione Europea ha presentato lo scorso luglio, dopo la prima ondata di Covid e prima dello scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina.

Mi permetto di evidenziare questi incisi temporali sul momento in cui il pacchetto è stato presentato perché non credo siano di poco conto per comprendere appieno quel che sta succedendo e, magari, per provare, per l'ennesima, o forse per l'ultima volta, visto che in questi giorni si stanno decidendo le sorti del settore automotive europeo, ad avere un approccio realistico e non ideologico, ambientalmente ambizioso, ma anche socialmente compatibile e industrialmente competitivo.

La pandemia e la guerra in Ucraina ci hanno mostrato quanto la nostra filiera sia interdipendente e globalizzata, come ci mostrerà nel dettaglio anche l'intervento di Paolo Magri, che ringrazio anticipatamente.

Ricordiamo bene tutti, durante il lockdown produttivo italiano, i numerosi appelli dei Costruttori tedeschi e della Cancelliera Merkel di riavviare le produzioni della componentistica italiana perché senza i nostri prodotti si sono fermati gli impianti tedeschi.

Il protrarsi della carenza di semiconduttori da Taiwan ha rallentato e sta rallentando le produzioni di veicoli di mezzo mondo, situazione aggravata dal conflitto tra Ucraina e Russia, Paesi dai quali proviene il 50% del gas neon mondiale, impiegato nei laser che incidono i circuiti dei richiestissimi microchip.

A causa dell'aggressione in Ucraina, inoltre, è fortemente rallentata la produzione del polo industriale locale di cablaggi, che fino a qualche mese impiegava oltre 60.000 persone in 38 fabbriche. La carenza di questi componenti sta creando frequenti, e in

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



qualche caso prolungate, chiusure di stabilimenti produttivi di veicoli e di componenti, perché forse non tutti sanno che un veicolo può arrivare a contenere circa 5 km di cavi.

Le sanzioni alla Russia hanno poi creato carenza di materie prime, come nichel e palladio, essenziali nelle produzioni e messo in evidenza il vulnus energetico europeo, e ancor di più quello italiano.

L'aumento dei costi dell'energia e quello delle materie prime sta mettendo a dura prova la sostenibilità economica delle nostre produzioni. Ci sono comparti della nostra filiera, come ad esempio i rimorchi e semirimorchi, che stanno lavorando in perdita e questo non è il modo di fare impresa. Vogliamo, al contrario, creare valore aggiunto, occupazione e ricchezza per il Paese.

A tutte queste contingenze, aggiungiamo gli impatti che avrà sulla nostra filiera la proposta della Commissione di modificare la regolamentazione approvata nel 2019 sulla riduzione delle emissioni delle nuove flotte di auto e veicoli commerciali, portando, tra le altre cose, il target di riduzione della CO₂ al 100% nel 2035, senza fare distinzioni tra autovetture e veicoli commerciali e senza rinnovare le deroghe di definizione degli specifici target per le imprese che producono meno di 10.000 veicoli. Su quest'ultimo punto, fatemi dire che è una proposta che non solo non dà nessun contributo ambientale, ma che colpisce praticamente solo brand italiani! Speriamo che, anche solo last minute, i nostri rappresentanti se ne accorgano!!!

A parte questo inciso, sappiamo bene che si tratta di una proposta complessa, di cui si sta discutendo animatamente a Bruxelles, senza che si sia ancora creata una posizione prevalente, anche perché gli impatti sociali ed industriali di questa proposta non sono stati quantificati dalla Commissione e saranno molto diversificati nei Paesi dell'Unione europea.

L'Italia è il Paese che subirà gli effetti peggiori a livello di capitale umano e che si stima aver bisogno di un tempo più lungo per la ripresa, come afferma uno studio condotto da Clepa, a cui abbiamo collaborato. Non possiamo non tenerlo presente.

E' innegabile la necessità di dover far fronte ai cambiamenti climatici definendo una roadmap di decarbonizzazione che veda impegnati tutti globalmente, imprese, Governi, cittadini. Tengo a sottolineare che ANFIA sostiene e perseguirà sempre gli obiettivi di sostenibilità, ma non possiamo dire che puntare tutto su una sola tecnologia sia la soluzione migliore per affrontare il cambiamento climatico.

E questo non lo diciamo solo noi. Lo sta ripetendo da tempo anche la cofondatrice del movimento Fridays for future Vanessa Nakate, attivista ugandese contro il cambiamento climatico. Lei ci ricorda che non tutte le azioni climatiche portano giustizia climatica e che bisogna saper dire chi sono quelli che beneficiano di una tecnologia e chi ne viene danneggiato. Recentemente, anche in programmi TV di approfondimento, si è ribadito che le auto elettriche, che potevano sembrare una soluzione, stanno evidenziando delle "ingiustizie climatiche", perché produrre sempre

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it



più batterie per far muovere in auto elettrica i cittadini europei sta facendo crescere lo sfruttamento di donne e bambini nelle miniere in cui si estraggono i minerali indispensabili per le batterie stesse.

Preciso, se ce ne fosse ancora bisogno, che per ANFIA lo sviluppo della mobilità elettrica è un pilastro fondamentale della propria mission, è una delle tecnologie del futuro, un percorso abbracciato da tutti costruttori di veicoli. Una parte importante del nostro lavoro consiste, senza dubbio, nel sollecitare le aziende della filiera a cogliere le opportunità di sviluppo offerte dall'elettrificazione.

Ma dobbiamo prendere atto che questa volta alle nostre imprese non viene chiesto di valorizzare al massimo e al meglio le capacità ingegneristiche che hanno fatto la storia e la crescita economica del nostro continente.

Questa volta il legislatore europeo vuole "dismettere" completamente tutti i prodotti della sua filiera più importante per abbracciare una sola tecnologia, ad oggi di totale dominio asiatico, creando, in questo modo, pericolosi squilibri non solo nel mercato, ma soprattutto in ambito sociale, per il forte impatto sul suo sistema industriale, dove verranno messi a rischio migliaia di posti di lavoro (in Italia ne abbiamo stimati circa 73.000 nei prossimi anni, quelli di chi, ad oggi, lavora solo nella produzione di componenti per veicoli a combustione interna, posti che non saranno compensati dalle circa 6.000 nuove posizioni che creerà la mobilità elettrica).

Il nostro approccio è semplicemente razionale ed olistico e sfido chiunque a dire che la nostra sia solo una battaglia di retroguardia, perché il nostro lavoro non è semplice come quello di altri, che hanno come unica mission quella di perseguire lo sviluppo di una o dell'altra tecnologia.

Anche sulla base di diverse evidenze scientifiche, siamo convinti che esistano tecnologie che, insieme alla mobilità elettrica, e ripeto insieme..., possono contribuire in modo significativo alla decarbonizzazione del nostro settore e che ci consentirebbero di raggiungere gli stessi obiettivi, preservando, al contempo, competenze e posti di lavoro della nostra filiera. Mi riferisco al contributo tangibile che possono dare i biocombustibili, i carburanti sintetici, così come l'idrogeno (sia come vettore per il motore endotermico sia le fuel cell), tecnologia in cui la filiera crede tantissimo e su cui sta già facendo grandi investimenti.

Nel nostro ruolo di rappresentanza di uno dei più grandi ed importanti settori industriali italiani ed europei, abbiamo l'obbligo di cogliere le opportunità che lo sviluppo e la produzione di nuove tecnologie possono portare alle imprese ed al sistema Paese, pianificando strumenti per supportare gli investimenti in ricerca innovazione, investimenti produttivi e riconversioni. Dobbiamo spingere le imprese a fare squadra, a creare progetti di filiera, come è stato fatto per il Borgo 4.0, che si è dimostrata un'iniziativa tanto complessa quanto aggregante, innovativa e trasversale ai nuovi trend della mobilità.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it



Ma, come ormai tutti sanno, ci saranno imprese che con la transizione potrebbero non farcela e ANFIA ha il dovere di aiutarle e anche di dare voce al loro grido d'allarme, perché questa è una scelta politica, come abbiamo già detto, che inciderà su molte aziende e su molte famiglie.

Sono questi i due filoni su cui poggia il lavoro quotidiano di ANFIA e sui quali si sta lavorando dall'insediamento di questo Governo, che, cosciente del peso economico ed occupazionale della filiera italiana, ha istituito un "fondo automotive" stanziando 8,7 miliardi fino al 2030 per supportare il settore nella transizione.

La prima misura attuativa sono stati gli incentivi, una misura che racchiude tutto quello che abbiamo sempre detto in questi anni, ossia che si possa e si debba agire in maniera olistica sui diversi obiettivi che bisogna raggiungere come sistema Paese, e quindi:

- in primis sostenere le infrastrutture per la mobilità elettrica incrementando le produzioni nazionali di veicoli elettrificati e sviluppando una filiera italiana;
- sostenere la transizione della più importante filiera italiana per peso economico e occupazionale. In questo senso aver definito per i prossimi 3 anni degli incentivi tecnologicamente neutrali avrà certamente degli impatti positivi sul tessuto industriale della componentistica, come dimostrato dagli importanti risultati dell'analisi che abbiamo fatto sugli impatti industriali degli scorsi incentivi.

C'è poi l'assoluta necessità di migliorare la misura sui veicoli commerciali leggeri, perché come appena detto in riferimento alle auto, le misure di sostegno al mercato fanno parte di una strategia complessiva di sostegno alla transizione industriale e di decarbonizzazione del settore trasporti.

Per quanto riguarda, invece, le misure di politica industriale da adottare nei prossimi mesi e per i prossimi anni ribadiamo:

- la necessità di agevolare le scelte di aggregazione nella filiera e le acquisizioni internazionali, per sconfiggere il noto effetto del nanismo dimensionale;
- occorre far crescere una catena del valore delle batterie in Italia a monte delle gigafactory. Perché le gigafactory sono investimenti importanti, ma sono stabilimenti automatizzati dove sostanzialmente vengono assemblate celle il cui know how risiede soprattutto in Asia. Dobbiamo far crescere in Italia la capacità di raffinare i metalli, rafforzare le competenze sulla chimica delle celle, avviare la produzione di catodi per avere realmente un valore aggiunto nella catena rispetto al semplice, seppur importante, assemblaggio delle celle. E molte di queste attività potrebbero essere attivate attraendo investimenti dall'estero, ambito in cui l'Italia può e deve recuperare spazi nei confronti dei Paesi competitor;

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it



- bisogna lavorare sul sostegno alla ricerca e all'innovazione nei nuovi trend della mobilità: aiuteremmo le imprese a capire che cosa possono fare nei prossimi anni garantendogli consulenze qualificate; e poi supportare le riconversioni industriali, prevedendo misure per la riconfigurazione degli impianti ed il reskilling dei lavoratori.

Di questo parleranno Bernardo Mattarella e Paolo Scaroni nella tavola rotonda prevista più avanti.

Già da tempo, con il Governo e con i ministeri competenti il lavoro è sinergico e quotidiano su questi temi e su tantissimi altri.

Provo a citarne velocissimamente alcuni dei più importanti come:

- il riposizionamento competitivo della filiera autobus italiana, per supportare l'incremento delle produzioni di mezzi a basse emissioni e incentivare le aziende della componentistica auto a valutare le enormi opportunità che potrebbero scaturire dagli ingenti fondi previsti dal PNRR per il rinnovo del parco autobus elettrici e ad idrogeno.
- lo sviluppo delle reti infrastrutturali, sia per la ricarica dei veicoli elettrici in ambito pubblico e privato, sia quelle per il rifornimento di idrogeno
- la valorizzazione del Biometano, del BioLNG, dei carburanti sintetici a basso contenuto di carbonio;
- la decarbonizzazione e l'efficientamento energetico della logistica delle merci, urbana e di lungo raggio;

Potrei citarne davvero tanti altri, ma non voglio rubare altro spazio a questa giornata, che spero possa offrire spunti utili ed elementi di sostegno alle imprese.

Lasciatemi ora ringraziare il Ministro Giorgetti per l'intensità delle sue battaglie per la nostra filiera, sia in Italia che a Bruxelles, dove, insieme al Ministro Cingolani, sta portando da mesi possibili soluzioni alternative alla schizofrenia mono-tecnologica proposta dalla Commissione. Grazie Giancarlo, continuiamo insieme, anche con tanti amici e colleghi di altre associazioni qui presenti, a far valere le oggettive ragioni della posizione italiana. Manca l'ultimo miglio: la prossima settimana ci sarà la votazione in plenaria al Parlamento europeo e, come dicevamo prima, non essendoci una posizione prevalente nemmeno nei diversi raggruppamenti politici, ogni voto conterà e l'auspicio è che i nostri europarlamentari votino pensando anche agli interessi del Paese. Sarebbe un vero peccato mettere a repentaglio tante eccellenze italiane per pochi voti, e nostri.

E sempre in tema di scelte europee, spero che la BCE sappia decidere sull'aumento dei tassi. La nostra inflazione, diversamente da quella degli USA deriva dai prezzi dell'energia non da un eccesso di domanda!!

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it



Concludo ringraziando il Presidente Draghi, che purtroppo, per impegni improrogabili, non è potuto essere con noi, per l'impegno, anche finanziario, che questo governo ha messo a disposizione della filiera per affrontare la transizione. Abbiamo voluto prendere in prestito, per il titolo del nostro evento, una sua celebre frase che ricordiamo tutti come il momento che segnò l'impegno ad affrontare uniti la più grande crisi che la nostra moneta abbia mai affrontato. Oggi, vogliamo dare al Paese e alle nostre imprese lo stesso messaggio: ci impegneremo per fare whatever it takes per il Rinascimento dell'automotive italiano.

Infine, un pensiero sulla modernità:

NON ABBIATE PAURA DELLA MODERNITA': E' COME UNA SPADA UTILE A COMBATTERE!
SOLO ABBIATE L'ACCORTEZZA DI SAPERLA USARE PRENDENDOLA PER IL MANICO E NON
PER LA LAMA.. QUINDI, USIAMO LA MODERNITA' CON INTELLIGENZA.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it