

Gentili ospiti, cari colleghi,

siamo giunti quasi alla fine di questo intenso pomeriggio organizzato con lo scopo di fare una immersione nelle dinamiche reali del settore automotive. Quelle che mostrano la sua complessità, il legame forte che la nostra filiera ha con molti altri settori industriali, le debolezze che la crisi di oggi sta mettendo alla luce, ma anche **le opportunità che il futuro può riservarci se, come cittadini d'Europa uniti nelle nostre diverse nazionalità, sapremo agire insieme e convinti della nostra forza.**

Partendo da casa nostra, l'Italia; sapevamo che il 2025 sarebbe stato un "Annus horribilis" con una produzione nazionale ai minimi storici. L'avvento di Antonio Filosa alla guida di Stellantis ha portato l'azienda a rendere la propria strategia più coerente con le richieste dei diversi mercati. In attesa di conoscere nel dettaglio il nuovo piano industriale del gruppo, per quanto riguarda il nostro Paese le nostre richieste sono chiare:

- Realizzare nei tempi e nei volumi previsti il piano pluriennale presentato anche in Parlamento alcuni mesi fa dal Presidente John Elkann;
- Tornare a considerare centrali i veicoli commerciali leggeri, riportando a oltre le 300mila unità i Fiat Ducato prodotti ad Atessa, ammodernando gli impianti in coerenza;
- Migliorare costantemente il rapporto con la rete dei fornitori del gruppo, oggi ancora in grave sofferenza e con qualche segnale positivo che va apprezzato e valorizzato;
- Aggiornare lo studio svolto alcuni mesi fa, includendo dati corretti e aggiornati ad esempio sulla comparazione tra costi spagnoli e italiani di assemblaggio veicoli;
- Dare ai fornitori italiani una chance concreta di essere fornitori non solo in Italia ma anche nelle altre geografie dove Stellantis opera, nel segno della competitività.

L'unione di intenti di ANFIA, Stellantis ed il Governo deve essere il punto nodale sul quale sviluppare la strategia nazionale. Questo senza dimenticare le altre eccellenze veicolistiche, che manteniamo e che vogliamo prosperino nel nostro Paese, dai veicoli sportivi e ad alte prestazioni, ai veicoli commerciali passando per autobus e rimorchi.

Ma come ribadito più volte nell'arco del pomeriggio, il tempo è fattore chiave del nostro futuro. Le nostre aziende devono correre come non hanno mai fatto e la politica, se vuole essere di supporto, deve fare altrettanto. Non si possono aspettare mesi o anni per la partenza di misure finanziate, condivise e annunciate. Perché, se in ballo c'è il futuro non di una sola filiera, ma di un sistema economico e sociale molto più ampio e interconnesso, **la fiducia nelle istituzioni deve essere la base del "gioco di squadra"**. E quindi chiediamo che i diversi Ministeri prestino ancor più attenzione ai nostri avvertimenti e

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

richieste. Tra queste, essenziale la semplificazione della burocrazia italiana di autorizzazione: chiediamo che in tutta Italia si possa operare con le modalità testate con successo nelle ZES, anche senza la parte fiscale. Il tema del costo dell'energia rimane centrale e ancora solo molto parzialmente affrontato. E per recuperare produttività e competitività un piano pluriennale ben congegnato di supporto a R&D e automazione nelle nostre aziende è certamente necessario.

Stesso discorso vale per l'Europa, intesa come l'insieme delle istituzioni comuni, Stati membri, imprese e cittadini.

L'Europa deve decidere cosa vuole fare da grande e se vuole continuare ad essere una regione manifatturiera dove si può produrre in maniera competitiva e mantenere una autonomia strategica, senza abbandonare il faro comune e condiviso della decarbonizzazione. Chiediamo che tutte le istituzioni europee e tutti i governi nazionali e i rispettivi parlamenti **comprendano finalmente che il nostro settore è un elemento essenziale di autonomia strategica europea**, indispensabile e pronto in ogni evenienza geopolitica. Solo un piccolo esempio: entro dieci anni veicoli autonomi ed armati sorveglieranno le nostre frontiere. Con quali software di guida autonoma, collegati a quale rete satellitare, con quali componenti saranno costruiti i veicoli: cinesi o americani? Capiamo di cosa stiamo parlando?

Siamo stanchi di ripetere che il fulcro della discussione non deve essere “elettrico sì o elettrico no”. L'elettrico è e sarà tecnologia chiave del nostro futuro, ma è colpevolmente miope pensare di poter raggiungere obiettivi estremamente ambiziosi e che solo noi ci siamo dati al mondo, con un'unica tecnologia. Servono tecnologie ponte come l'ibrido, il plug-in e i range extender e puntare sullo sviluppo e la diffusione dei carburanti rinnovabili per alimentarli. Non tra dieci anni, ma subito, sull'esempio dell'HVO che senza grande rumore è già oggi disponibile in oltre 1.600 punti di rifornimento in Italia.

Stessi obiettivi, più strade per raggiungerli. Pragmatismo, realismo, pianificazione strategica.

Vogliamo essere pionieri di sostenibilità, ma non possiamo farlo solo adottando regole “giustissime” nella ratio come il CBAM o l'ESG, ma che collidono totalmente con la realtà ed il contesto in cui operano anche i nostri competitor, perché senza una strategia complessiva di competitività gli sforzi delle imprese europee per fare il “bene comune” diventano a casa nostra una corsia preferenziale di **crescita anticoncorrenziale di prodotti extra-UE, che di sostenibilità non sono necessariamente fautori**. Capite quindi che una serie di misure che valorizzino le produzioni di veicoli e componenti ‘Made in EU’ è una richiesta logica.

Noi come filiera industriale stiamo cercando di dare il nostro contributo alla mitigazione dei cambiamenti climatici ponendoci l'obiettivo di avere produzioni di veicoli e componenti carbon neutral al 2040.

I target CO₂ per auto, veicoli commerciali e veicoli industriali si stanno rivelando irraggiungibili per diversi motivi, molti dei quali non certo ascrivibili ai costruttori, che però ne pagano salatamente le conseguenze. I dati oggettivi di questi anni sono sotto gli occhi di tutti: mercato in contrazione, market share dei veicoli elettrici che non andrà oltre il 17% di media europea (in Italia, senza incentivi, non oltre il 6%), oltre 100.000 posti di lavoro persi solo nel 2024 e con previsioni altrettanto drammatiche per il 2025.

Per quanto pienamente convinti e d'accordo con la necessità di agire per ridurre le emissioni che derivano dal settore trasporti su strada, che ricordiamo derivare da quello che circola e non da quello che viene immesso sul mercato, non può essere l'industria automotive da sola a farsi carico di una transizione estremamente complessa, che dovrebbe partire da una ottimizzazione degli spostamenti di persone e merci, un **rinnovo straordinario del parco circolante europeo vetusto ed inquinante** con veicoli a zero e basse emissioni e solo parallelamente da una strategia di riduzione delle emissioni delle nuove flotte.

Non ci saranno annunci della Commissione oggi, ma noi continuiamo nella nostra battaglia, nel ribadire che la transizione non deve avere fazioni politiche, servono visione d'insieme e unità d'intenti.

Non sappiamo se le nostre richieste troveranno spazio nel "pacchetto automotive" che la Commissione sta preparando, siamo fiduciosi perché le nostre istanze sono oggettive e fattibili.

Purtroppo, i nostri imprenditori sono sfiniti e non è facile per noi raccogliere quotidianamente le loro preoccupazioni e quei pensieri sul **"sarebbe più facile chiudere tutto"**.

Abbiamo voluto invitare alla nostra Assemblea Alec Ross per dare un concreto messaggio di realistico ottimismo, di un futuro che è dietro l'angolo in cui le nostre imprese possono fare ancora cose straordinarie.

I pessimisti non hanno mai cambiato il mondo e sono un peso; solo chi nonostante tutto ha un atteggiamento di concreta e fattiva speranza può farlo, e spesso si chiama imprenditore, prima di se stesso e poi per gli altri e la società.

Stiamo attraversando il periodo più complesso della nostra storia centenaria. Rimarranno indelebili delle cicatrici, ma come insegna **l'antica pratica giapponese del Kintsugi**, possiamo ricomporre i frammenti rotti, trasformando le crepe in un elemento di bellezza e valore nel segno della nostra trasformazione, resilienza e forza.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Abbiamo molte sfide da affrontare, continuiamo ad esserci con intelligenza e capacità di fare impresa.

ANFIA, con la competenza e passione di tutte le sue persone che sono ogni giorno al vostro fianco, e che ringrazio per il prezioso quotidiano lavoro che svolgono, è pronta a continuare la corsa con voi.

IL FUTURO E' ADESSO, buon lavoro a tutti!

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
www.anfia.it