

Onorevoli presidenti, onorevoli deputati e senatori, buon pomeriggio a tutti.

Grazie Presidente Gusmeroli e grazie Presidente De Carlo per l'occasione di essere audito da entrambi i rami del Parlamento per un confronto sulla situazione del settore automotive in Italia ed in Europa. E per l'opportunità di poter illustrare direttamente l'impegno di Stellantis nel nostro Paese.

Sono presenti con me i miei colleghi Jean Philippe Imperato, responsabile della Regione Europa; Antonella Bruno, che guida le attività commerciali in Italia; Santo Ficili, Amministratore Delegato di Alfa Romeo e Maserati; e Monica Genovese, responsabile degli acquisti di tutta la parte powertrain.

Quando ho ricevuto l'invito del Presidente Gusmeroli, ho confermato la mia disponibilità al confronto, ma nel doveroso rispetto dell'iter tracciato dallo stesso Parlamento. In particolare, la Camera dei deputati, attraverso le due mozioni approvate il 16 ottobre 2024, aveva impegnato il Governo a concludere il tavolo di dialogo con Stellantis e le altre componenti della filiera automotive entro la fine dell'anno. Il tavolo, promosso dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ha effettivamente trovato la sua sintesi conclusiva lo scorso 17 dicembre alla presenza del Ministro Calderone, del Ministro Giorgetti e del Ministro Urso, oltre che dei governatori delle Regioni in cui sono presenti i nostri stabilimenti, dei sindacati, di ANFIA e alcuni dei colleghi citati.

È sulla base della conclusione di questo iter, che abbiamo fissato con il Presidente Gusmeroli la data dell'audizione di oggi.

Intervengo in questa sede come responsabile della gestione operativa di Stellantis, incarico che ho ricevuto dal Consiglio di Amministrazione lo scorso 2 dicembre 2024 a seguito delle dimissioni di Carlos Tavares. La sua successione sta procedendo secondo i tempi stabiliti: il nuovo CEO di Stellantis sarà annunciato entro la prima metà dell'anno.

Ci siamo preparati all'audizione di oggi con grande attenzione; perché per noi l'Italia ricopre un ruolo centrale.

Lo scorso 11 luglio abbiamo festeggiato al Lingotto di Torino i 125 anni di attività: un traguardo eccezionale per una start-up nata nel 1899. Da allora ci siamo sviluppati, affrontando le sfide dei tempi, senza dimenticare le nostre radici ma tenendo sempre lo sguardo puntato al futuro.

L'Italia per Fiat e Fiat per l'Italia hanno rappresentato e significano tuttora molto: industria, lavoro, sviluppo, innovazione, ma anche solidarietà, cultura, responsabilità e progresso sociale.

Di questa nostra lunga storia - la storia della Fiat che ora è diventata Stellantis - noi siamo, io personalmente sono molto orgoglioso.

Non è un fatto scontato, considerato che meno dell'1% delle aziende fondate all'inizio del Novecento risultano ancora in vita. E se tra poco vi parlerò di investimenti, nuovi modelli e di tecnologie avanzate, significa che questa forza, questa volontà di progresso e il coraggio di guardare al futuro sono sempre presenti.

Come richiesto dall'oggetto dell'audizione di oggi, dedicherò particolare attenzione all'Italia: lo farò abbracciando gli ultimi 20 anni della nostra storia, quelli che ho vissuto personalmente.

E soprattutto condividerò le prospettive attuali e future, senza trascurare il contesto più generale e il momento storico in cui ci troviamo ad operare.

Articolerò la mia relazione su tre parti:

la PRIMA, in cui evidenzierò il contributo positivo che un gruppo industriale come Fiat, FCA e ora Stellantis ha portato al nostro Paese, negli ultimi 20 anni;

la SECONDA, in cui illustrerò le azioni annunciate lo scorso 17 dicembre, riprendendo e confermando i punti del tavolo al MIMIT;

la TERZA, in cui condividerò la prospettiva del settore automotive, non solo in Italia ma anche in Europa e nel Mondo.

PARTE 1 - DA FIAT AUTO A STELLANTIS (2004-2023)

Ho iniziato a ricoprire incarichi di responsabilità in Fiat nel 2004, come vicepresidente. Ero entrato nel Consiglio di Amministrazione nel 1997: ricordo bene qual era la situazione in quegli anni, e soprattutto la lotta per assicurare la sopravvivenza alla Fiat. Nel 2003, quando morì mio nonno Gianni Agnelli, la Fiat Auto fatturava 20 miliardi di euro e ne perdeva 2. Con i suoi 4 marchi vendeva 1 milione e 700 mila veicoli, di cui quasi la metà in Italia, ed era fuori dalla top ten dei costruttori mondiali.

Molti parlavano nel 2004 della Fiat come un'azienda spacciata, fallita o da nazionalizzare. Nonostante la situazione drammatica, la mia famiglia si è assunta la responsabilità di difendere l'azienda e chi ci lavorava, investendo nuove risorse e mettendo le basi per il rilancio. Grazie al lavoro delle tante persone della Fiat e con Sergio Marchionne riuscimmo a risanare l'Azienda, e soprattutto a darle un ruolo da protagonista nel panorama mondiale dell'auto. Nei momenti più difficili della storia recente che abbiamo attraversato, come la crisi finanziaria internazionale del 2008 e quella pandemica del Covid nel 2020, Fiat è diventata più grande, ottenendo quelle economie di scala, che da sempre costituiscono l'obiettivo dei costruttori di auto per sopravvivere. Le due epocali operazioni di consolidamento compiute ci hanno consentito non solo di rimanere in vita ma soprattutto di aprire nuove prospettive: dapprima con Chrysler, e in seguito con PSA, che ha portato alla creazione di Stellantis.

Oggi Stellantis è il quarto costruttore al mondo, è redditizio e fattura 157 miliardi. Con i suoi 14 marchi vende 5 milioni e mezzo di veicoli, di cui meno della metà in Europa.

20 anni fa lottavamo per la sopravvivenza. Oggi siamo fra i primi costruttori al mondo. Di questo straordinario percorso di sviluppo, l'Italia e gli italiani hanno avuto grande merito e a tutto il Paese va la nostra gratitudine.

Ma ci si chiede spesso: "quali vantaggi ha l'Italia da Stellantis?"

Se non ci fosse oggi Stellantis, non saremmo qui, perché l'auto italiana sarebbe già scomparsa da tempo, come l'informatica dopo l'Olivetti e la chimica dopo la Montedison.

Negli ultimi 20 anni, il mercato domestico è calato del 30% mentre l'occupazione si è ridotta di circa il 20%. Questo significa che l'azienda ha difeso la produzione e l'occupazione degli stabilimenti del Paese grazie all'export dei marchi italiani, oltre alle Jeep prodotte in Basilicata, alle Dodge in Campania, ai van Citroen, Opel e Peugeot in Abruzzo e più recentemente alle DS a Melfi. Abbiamo voluto quantificare l'apporto dato dall'azienda al Paese, chiedendo all'università LUISS Guido Carli di realizzare uno studio indipendente sulla storia del gruppo dal 2004 al 2023, anni che ho vissuto in prima persona.

Ciò che emerge è che il contributo positivo alla crescita dell'economia italiana non è mai venuto meno. Lo studio verrà presentato pubblicamente nelle prossime settimane e ne potrete leggere un estratto che verrà reso disponibile oggi: dal 2004 al 2023 Stellantis ha prodotto in Italia 16,7 milioni di autovetture e veicoli commerciali, per un valore complessivo della produzione nazionale di quasi 700 miliardi di euro. Calcolando gli effetti sulla filiera e le ricadute sui consumi delle famiglie, il valore complessivo della produzione in Italia negli ultimi venti anni sale a 1.700 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 417 miliardi: per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano 9 nel resto dell'economia.

Un fatto ancora più importante se si considera il contributo che i nostri poli industriali hanno dato e tuttora danno al Mezzogiorno, portando lavoro, investimenti, sviluppo imprenditoriale e crescita infrastrutturale. L'auto italiana ha unito il Paese riducendo i divari e creando opportunità.

In questi 20 anni sono stati pagati 38,9 miliardi di stipendi (al netto dei contributi sociali). Per quel che riguarda il ricorso alla Cassa Integrazione, il saldo cumulato fra quanto l'azienda ha versato e quanto i lavoratori hanno percepito è negativo per 0,6 miliardi. Va ricordato che queste risorse non vanno all'azienda ma vanno a chi lavora e alle loro famiglie: senza questo strumento, unico all'Italia, molti posti di lavoro sarebbero andati perduti, come accaduto in altri paesi in cui operiamo.

Non solo: in questi 20 anni l'azienda ha pagato direttamente 14 miliardi di imposte all'erario. Se si tiene conto anche del gettito legato all'IVA e alle imposte versate per conto dei dipendenti, questo valore sale a 32,2 miliardi.

La spesa per investimenti e ricerca e sviluppo in Italia è stata pari a 53 miliardi, a fronte di contributi pubblici pari a 1 miliardo: un rapporto fra dare e avere di 50:1.

Aggiungo un dato molto importante. Stellantis nel 2024 è stato il Gruppo che ha depositato più brevetti industriali in Italia. Ogni brevetto non è solo un numero, ma un passo avanti nell'innovazione tecnologica del Paese. Questo patrimonio di idee e soluzioni rafforza la competitività dell'industria italiana, crea opportunità per la filiera e contribuisce a mantenere il nostro know-how all'avanguardia in un settore in piena trasformazione.

Questi dati ci dicono che l'Italia e la Fiat, oggi Stellantis, sono cresciute insieme.

L'impatto positivo dell'azienda non ha riguardato solo l'aspetto economico ma anche quello sociale. Prendiamo il campo della formazione, un'area in cui ci siamo da sempre impegnati, sin dai tempi del fondatore, il Senatore Giovanni Agnelli. Molti ricordano le scuole degli Allievi Fiat: furono una risorsa fondamentale per la diffusione di un sapere legato alla meccanica e alla manifattura in Italia. Tuttora continuiamo a impegnarci nell'istruzione, collaborando con scuole, istituti tecnici e università, come dimostra ad esempio l'accordo con il Politecnico di Torino, avviato nel 1999 in occasione del centenario della Fiat e da allora più volte rinnovato e ampliato.

L'importanza che attribuiamo all'istruzione si estende anche fuori dai confini dell'azienda, creando benefici per tutta la società. Cito due iniziative su tutte: il progetto HOP, realizzato con il CERN – il più grande centro di ricerca del mondo sulle particelle e con l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare. Il progetto ha coinvolto finora 40mila studenti delle scuole medie italiane con l'obiettivo di avvicinarli alla fisica. Mi preme anche citare il progetto che stiamo realizzando in collaborazione con i Salesiani: l'iniziativa si concentra sulla transizione alla vita adulta delle persone con disabilità, a cominciare dal lavoro.

Questi sono solo alcuni esempi delle attività che portiamo avanti nel campo dell'istruzione. Il tema è particolarmente caro a me e alla mia famiglia, tanto che proprio su questo abbiamo dedicato l'impegno esclusivo della Fondazione Agnelli, realizzando progetti concreti e attività di ricerca per sostenere la scuola pubblica italiana a tutti i livelli, dall'asilo all'Università.

Spero che da oggi il bilancio dare/avere tra il Paese e l'azienda non sia più un tema divisivo, ma un'opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme che dura da 125 anni, orgogliosamente con l'Italia.

PARTE 2 – L'ATTUALE CONTESTO DI MERCATO E L'IMPEGNO DI STELLANTIS

Lo scorso 17 dicembre al MIMIT, abbiamo descritto il piano di attività del gruppo riferito ai nostri stabilimenti in Italia. In quell'occasione abbiamo ribadito e confermato la centralità del nostro Paese, nel quale per l'anno in corso stiamo spendendo circa 2 miliardi di euro di investimenti e 6 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani. Dalla sua nascita nel gennaio 2021, Stellantis ha acquistato servizi e componenti dalla filiera italiana dell'auto per un valore di 24 miliardi di euro, che diventeranno 30 alla fine del 2025. Queste risorse spese in Italia dimostrano l'importanza del legame con la filiera italiana, rappresentata dall'ANFIA. Un'eccellenza che ci ha accompagnato nel mondo e che è cresciuta insieme a noi.

Al tavolo Stellantis abbiamo preso una serie di impegni nei confronti di tutti gli attori del settore dell'auto. Questi impegni li stiamo realizzando puntualmente.

Qui mi vorrei soffermare su uno dei capisaldi.

I nostri stabilimenti italiani sono e saranno dotati di tutte le piattaforme multi-energia di Stellantis per la produzione di autovetture: STLA Small, Medium e Large, quest'ultime due già operative a Melfi e Cassino. Inoltre, ad Atessa è installata una piattaforma dedicata ai veicoli commerciali leggeri. Questi investimenti permetteranno agli stabilimenti italiani la massima flessibilità per poter produrre la più ampia gamma di modelli Stellantis e soddisfare i clienti sia in termini di prodotto che di motorizzazioni.

La piattaforma è l'insieme degli elementi tecnologici che costituiscono l'ossatura di un veicolo, a cui si aggiungono le varie componenti come motore termico o elettrico, batterie, freni e cablaggi. Sulla base della stessa piattaforma è possibile costruire vari modelli, che differiscono per gli aspetti stilistici e prestazionali per mantenere l'identità dei singoli marchi.

Vorrei adesso vedere con voi come abbiamo pensato di inserire queste piattaforme all'interno dei nostri siti produttivi.

A Pomigliano è stata estesa fino al 2030 l'attuale produzione della Panda Ibrida (la Pandina), a cui seguirà la nuova generazione dello stesso modello.

Sono orgoglioso di ricordare che nel mese di Gennaio e Febbraio 2025 la Pandina è stata scelta da oltre 25.400 clienti. Con una quota di mercato di circa il 10%, supera da sola tutti i marchi che operano in Italia. Segno del continuo affetto degli italiani per la Pandina.

Sempre nello stabilimento Gian Battista Vico sarà installata la nuova piattaforma STLA Small, grazie alla quale è prevista la produzione di due modelli compatti, a partire dal 2028.

A Melfi, dove abbiamo già installato la piattaforma STLA Medium, è attualmente in produzione e in fase di lancio la nuova DS N°8. Parallelamente sono iniziate le attività preliminari per la

produzione della nuova Jeep Compass (sia elettrica che ibrida) che sarà ordinabile tra poco. Inoltre, dallo stabilimento lucano nel 2026 usciranno anche la nuova Lancia Gamma e la nuova DS N°7. Tutti questi modelli (tranne la DS N°8) saranno anche ibridi. Parliamo di 7 modelli in totale solo in questo stabilimento.

A Cassino - dove stiamo installando la piattaforma STLA Large – oltre all'attuale produzione della Maserati Grecale e delle Alfa Romeo Giulia e Stelvio, saranno prodotte le nuove generazioni di Alfa Romeo Stelvio (che presenteremo a fine anno) e Giulia (nel 2026).

Per quanto riguarda Mirafiori, il suo futuro non prevede solamente la produzione dell'attuale Fiat 500 elettrica: tra due settimane partiranno i lavori di adeguamento delle linee di assemblaggio e di lastratura per la Nuova 500 Ibrida, e già a maggio avremo i primi prototipi su cui faremo le attività di sviluppo utili alla messa in produzione. Ce la stiamo mettendo tutta per l'avvio della produzione questo Novembre.

La 500 ibrida garantirà un incremento dei volumi di produzione, in linea con le richieste del mercato per questo tipo di segmento. A partire dal 2030 verrà inoltre prodotta la nuova generazione della Fiat 500, sempre a Torino.

Mirafiori è un importante sito produttivo non solo per l'auto più iconica di Fiat, ma anche per i cambi elettrificati eDCT: con una capacità produttiva installata di 600 mila unità, consentono oggi di equipaggiare tutte le motorizzazioni ibride dei tanti modelli prodotti nei nostri stabilimenti in Europa. In futuro ci permetteranno anche di produrre motori ibridi a basse emissioni, inferiore ai 100 grammi di CO2 per km.

A proposito della produzione dei cambi: abbiamo avviato i lavori per l'installazione di una linea produttiva nello stabilimento di Termoli, in Molise, per le auto ibride attualmente in gamma e quelle del futuro. Come sapete, Stellantis è socio di minoranza di ACC, la quale sta valutando la realizzazione della Giga-Factory a Termoli in base al mercato e dei fattori di competitività. In attesa che ACC renda noto il suo piano, ci siamo mossi in anticipo, affiancando alla produzione di motori termici i cambi per le auto ibride.

Un riferimento speciale merita lo stabilimento di Atesa, in Abruzzo: è stata la prima partnership avviata con il gruppo PSA nel lontano 1981, il seme di quello che è oggi il gruppo Stellantis. In questi oltre 40 anni abbiamo prodotto 7 milioni e mezzo di veicoli e rappresenta una delle eccellenze del gruppo a livello mondiale. Oggi il sito abruzzese produce l'intera gamma di veicoli commerciali di grandi dimensioni per i marchi Fiat, Peugeot, Opel e Citroen ed esporta in 75 paesi oltre l'80% della sua produzione.

Svolgerà sempre più un ruolo centrale - dal 2027 sarà avviata la produzione di una nuova versione di Large Van.

Infine, stiamo lavorando al futuro di Maserati che è indissolubilmente legato all'Italia, a Modena e alla Motor Valley.

Rispetto agli obiettivi del tavolo MIMIT dello scorso Dicembre, inoltre:

Abbiamo formalizzato l'ingresso nelle Fondazioni AI4 Industry di Torino e Fondazione Chips.It di Pavia, al fine di valorizzare l'ecosistema produttivo, i centri di eccellenza, la ricerca e l'innovazione anche sulle tecnologie green, il digitale e l'IA.

Abbiamo confermato l'assunzione di oltre 100 ingegneri sotto i 35 anni a Torino che si occuperanno di digitalizzazione, di intelligenza artificiale, e di mobilità elettrica.

Abbiamo comunicato la riapertura della palazzina di Mirafiori a Torino: uno degli edifici più iconici dell'industria italiana, che tornerà ad essere utilizzata dal 2027 in tutti suoi spazi da migliaia di colleghi.

Inoltre, lunedì abbiamo annunciato un importante investimento per lo stabilimento di Verrone (in provincia di Biella): a partire dal 2027 consentirà di produrre componenti per le motorizzazioni elettriche delle future vetture basate su STLA Small.

Infine, abbiamo siglato un accordo con la Fondazione Milano-Cortina, grazie al quale Stellantis con i suoi marchi italiani – Alfa Romeo, Fiat, Lancia e Maserati – sarà Automotive Premium Partner delle Olimpiadi Invernali del prossimo anno: un'occasione imperdibile per connettere i marchi che hanno fatto la storia dell'automobile con l'Italia e con i valori dei Giochi Olimpici e Paralimpici, in continuità con l'edizione di Torino 2006.

Il 2025 – come abbiamo detto con chiarezza già al tavolo del MIMIT - sarà un altro anno difficile: il mercato Italia nei primi due mesi è in contrazione del 7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno; dal 2026 si prevede un aumento della produzione grazie al lancio di 10 nuovi aggiornamenti di prodotto nelle fabbriche italiane i cui livelli produttivi dipenderanno dal mercato e da fattori esterni come i dazi.

Pur in un momento di persistenti difficoltà del settore automotive in Europa, noi continuiamo ad investire in Italia, a Torino e nel futuro:

Torino è da poco più di un anno sede del primo centro di economia circolare del gruppo, riaffermando così la propria leadership in questo settore.

Torino ospita il Battery Technology Center, attualmente unico centro al mondo del Gruppo per progettare, sviluppare e testare pacchi batteria, moduli, celle ad alta tensione e software che andranno ad alimentare i futuri veicoli dei marchi Stellantis. Il centro è tra i più grandi dell'industria automobilistica europea.

Inoltre, Torino ha la responsabilità globale per i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e lo sviluppo della nuova piattaforma STLA AutoDrive, il sistema che abiliterà le funzionalità di guida autonoma nei veicoli Stellantis nel mondo.

Stellantis sta portando avanti quanto si era impegnata a realizzare lo scorso dicembre. Ribadiamo il nostro impegno in Italia e per l'Italia con passione, responsabilità e professionalità, ma soprattutto perché ci crediamo.

PARTE 3 – PROSPETTIVE DEL SETTORE IN ITALIA, IN EUROPA E NEL MONDO

Vorrei trattare l'ultima parte della mia relazione descrivendovi le sfide del settore automotive, non solo in Italia ma anche in Europa e nel resto del mondo.

Partiamo dal mercato. Il mercato mondiale degli autoveicoli conta circa 80 milioni di unità vendute nel 2024. La Cina occupa il primo posto con 30 milioni, seguita dagli Stati Uniti (16 milioni) e dall'Unione Europea (15 milioni). Rispetto a 20 anni fa, le vendite in Cina sono esplose (+400%), negli USA sono leggermente diminuite del 5%, mentre in Europa sono calate del 12% e in Italia sono calate del 30%.

Se oggi in Europa e in Italia si producono meno autovetture è una conseguenza della contrazione del mercato di questi ultimi 20 anni. Analogamente, l'aumento della produzione in Europa ed in Italia nel prossimo ventennio dipenderà dalla crescita del mercato, che sarà sempre più elettrico.

Adesso vorrei approfondire con voi due elementi chiave per lo sviluppo del nostro settore in Europa:

1. I fattori di competitività per la produzione di macchine elettriche
2. la regolamentazione ambientale ed energetica

Sulla competitività, vorrei soffermarmi su due aspetti: i costi di trasformazione industriale e lo sviluppo tecnologico delle batterie europee.

I produttori automobilistici europei stanno affrontando uno svantaggio strutturale rispetto ai loro concorrenti cinesi, pari al 40% del costo manifatturiero complessivo. In particolare, i prezzi dell'energia di paesi produttori di auto europei risultano 5 volte più alti di quelli cinesi. Bisogna inoltre rammentare che per quanto riguarda una Gigafactory, il consumo di energia necessario è 10 volte superiore a quello di uno stabilimento produttivo di autovetture. Per questa ragione, l'Europa dovrebbe far scendere i prezzi dell'energia a valori competitivi globali e di mantenerli a livelli costanti e prevedibili.

Per ridurre questi divari occorre agire sia sul mix di fonti energetiche, sui loro costi e sull'imposizione fiscale a livello nazionale, sia sull'adozione di misure che favoriscano l'auto-generazione di energia rinnovabile a livello di impianto produttivo. Quello che oggi manca è un sentiero chiaro e definito delle misure energetiche, necessarie a garantire la competitività del settore in Europa e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

Oltre allo svantaggio strutturale dovuto al costo manifatturiero europeo, l'Europa ha di fronte a sé una grande sfida rappresentata dalla sua dipendenza dai produttori asiatici, in particolare cinesi, per la produzione di batterie. Ricordo che il costo della batteria ad oggi rappresenta fino al 45% del costo totale del veicolo elettrico. Oggi sono attive 263 Gigafactory in tutto il mondo: 214 sono localizzate in Cina, solo 13 in Europa. Le aziende cinesi hanno il primato del mercato, non solo in termini di produzione ma soprattutto di tecnologia.

Inoltre, non controlliamo l'estrazione e la raffinazione dei materiali critici necessari per la produzione. L'impegno della Commissione Europea di mettere a disposizione 1,8 miliardi di euro con l'Industrial Action Plan per produrre batterie a livello europeo è uno sforzo iniziale ma non sufficiente a colmare il divario con la Cina.

Veniamo al secondo punto: la regolamentazione ambientale ed energetica.

Il settore automobilistico europeo si trova in una fase critica, dovendo far fronte alla crescente pressione esercitata dagli obiettivi normativi in materia di CO2 e alla diminuzione della propria competitività globale. Questo settore è un esempio chiave della mancanza di pianificazione, a cui è stata imposta una rigida politica climatica senza aver creato le condizioni industriali che la favoriscano.

Le norme sulla decarbonizzazione hanno creato un mercato frammentato e non omogeneo. Per fare un esempio: nel 2024 in mercati piccoli come Belgio, Svezia, Olanda, Finlandia e Danimarca, la quota di immatricolazioni di veicoli elettrici è superiore al 30%. Ma nei principali mercati europei

(Germania, Francia, Italia e Spagna), che rappresentano il 70% del totale delle immatricolazioni europee, questa quota non supera il 17%, con il dato italiano che stenta a muoversi dal 4% da due anni. In altre parole, in Belgio si vendono il doppio delle auto elettriche che in Italia.

In Stellantis continuiamo a sostenere che l'elettrificazione è lo strumento più efficace per raggiungere la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, per centrare gli obiettivi climatici del 2035 è necessario utilizzare l'intera gamma di tecnologie a basse e zero emissioni, sia per i nuovi veicoli che per la flotta esistente.

Le modifiche al regolamento CO2 annunciate due settimane fa dalla Commissione Europea vanno nella direzione di posticipare gli oneri a carico dei costruttori che non riescono a rispettare gli obiettivi nel breve termine. Si tratta tuttavia di interventi di corto respiro, che non danno la necessaria certezza al mercato. In ACEA (l'Associazione Europea dei Costruttori di cui facciamo parte) e in CLEPA (che riunisce i fornitori automotive europei) auspichiamo di trovare il punto di sintesi capace di conciliare la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale.

Nel frattempo, è urgente potenziare l'infrastruttura di ricarica: la mancanza di una solida rete di colonnine scoraggia gli acquirenti di veicoli dall'optare per i modelli elettrici. Nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, il ritmo di installazione rimane troppo lento e non sufficiente a convincere i clienti a passare all'elettrico. Quasi il 60% di tutte le stazioni di ricarica europee si trova in soli tre paesi: Germania, Francia e Olanda. In Italia ci sono meno di un terzo delle colonnine installate in Olanda. L'ACEA ha chiesto alle Istituzioni Europee di intervenire per migliorare questo aspetto, fondamentale per la transizione energetica, usando gli strumenti a loro disposizione: la ricarica deve essere facile, accessibile a tutti e soprattutto veloce, oltre che conveniente da un punto di vista economico.

Per concludere: il nostro settore fra 20 anni produrrà soprattutto automobili elettriche. Cina e Stati Uniti stanno definendo una politica industriale per l'auto, con normative e risorse orientate a raggiungere i loro interessi nazionali. Noi auspichiamo che ciò possa accadere presto anche in Europa. Perché in questo mestiere definire un quadro chiaro è fondamentale per tutti gli attori: costruttori, sindacati, fornitori, concessionari e clienti.

Onorevoli Presidenti, Onorevoli Deputati e Senatori, vi ringrazio anche a nome dei miei colleghi della vostra attenzione, e siamo pronti a rispondere alle vostre domande.

Grazie