



Indagine Conoscitiva
“La condizione competitiva delle imprese industriali europee”
Commissione Industria, Commercio, Turismo
SENATO della REPUBBLICA

11 novembre 2009

Relazione del Presidente ANFIA, Eugenio Razelli

Egregi Senatori,

in primo luogo vogliamo porgerVi un cordiale ringraziamento per aver invitato la filiera automobilistica, che ANFIA¹ con i suoi 9 Gruppi rappresenta, a partecipare a questa importante indagine conoscitiva sulla condizione competitiva delle imprese industriali italiane.

l'intervento fornirà un contributo alla descrizione dell'attuale situazione di mercato del nostro settore, che tanta importanza occupa nel panorama delle industrie manifatturiere italiane.

Manca un mese e mezzo alla conclusione di un anno difficilissimo, durante il quale le imprese hanno lottato per sopravvivere e l'associazione per supportarle, sempre con lo sguardo rivolto in avanti, per interpretare e sostenere le richieste della filiera. Abbiamo ottenuto alcuni primi risultati, molto resta ancora da fare, ma confidiamo nel futuro e nella capacità nostra, della nostra filiera e delle istituzioni che ci affiancano di rispondere alle nuove sfide competitive attraverso l'innovazione, la creazione di economie di scala con l'obiettivo primario di sviluppare una mobilità sostenibile,

¹ Nata nel 1912, ANFIA è l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, rappresenta l'intera filiera automotive ed è una delle trade associations chiave di Confindustria. Sono 9 i gruppi che ne fanno parte, dagli Autobus, passando attraverso i produttori di Autoveicoli, i Carrozzeri Autovetture, i Componentisti, i Carrozzeri Veicoli Industriali, i Produttori Camper per arrivare al gruppo Pneumatici e Autovetture Sportive e Speciali.

più sicura, più ecologica, meno costosa, integrata con le infrastrutture e le altre modalità di trasporto.

I principali punti che toccherò sono: una breve fotografia della filiera automotive, un'analisi della crisi economica mondiale, a partire dalle ripercussioni sul settore a livello mondiale fino alle conseguenze sul mercato italiano, per passare poi alle principali tendenze in atto sulla base delle quali si fondano le azioni da intraprendere per uscire dalla crisi e gettare le basi per la competitività futura della nostra filiera. Infine si farà un breve focus sui principali dossier europei che riguardano in questa fase il nostro settore.

Partiamo dalla fotografia della filiera automotive, il settore automotive italiano nel suo complesso, rappresenta uno dei principali “datori di lavoro” del Paese. E' inoltre il primo investitore privato in R&D e involontario leader a livello di contributi alle entrate fiscali dello Stato.

Se a livello europeo l'industria manifatturiera di autoveicoli, rimorchi, semirimorchi, componenti e accessori esprime un fatturato superiore a 710 miliardi di euro, pari al 3,5% del PIL europeo, l'Italia con le oltre 3.000 aziende, supera i 95 miliardi di euro, pari al 6,2% circa del PIL nazionale. Se si considera una stima allargata del settore, questa percentuale sale all'11,4%. In Europa il numero di occupati diretti nel settore supera i 2,3 milioni di unità e in Italia supera le 275.000 unità, risultando così uno dei principali “datori di lavoro” del Paese. Se poi ai numeri citati si aggiungono quelli dell'indotto, in Italia, tocchiamo il milione di addetti.

Per quanto riguarda la R&D, a fronte dei 20 miliardi di euro investiti ogni anno dal settore a livello europeo, tra i 2 e i 3 miliardi provengono dall'automotive italiano, che risulta così il comparto leader a livello nazionale, con una spesa che copre circa il 25% della spesa privata italiana in Ricerca e Sviluppo.

L'export del settore rappresenta nel 2008 circa l'8,1% del totale delle esportazioni nazionali, in linea con quanto registrato nel 2007.

Infine, quanto alle entrate fiscali, il settore, contribuisce più di tutti alle entrate fiscali dello stato italiano, con circa il 20% del totale, record a cui rinunceremmo volentieri.

Passiamo ora all'esame degli effetti prodotti dalla crisi economica e finanziaria internazionale sul mercato dell'auto a livello globale in particolare per gli **"autoveicoli leggeri"**.

Già dal confronto tra i risultati di mercato del 2008 sul 2007 (Fonte: Global Insight, novembre 2009), si evidenziava una **contrazione delle vendite** a livello globale. Cadute significative, che preludevano alla crisi, si sono registrate in particolare:

- nell'area USA-Canada-Messico – NAFTA - (- 16%) e in Europa occidentale (-9%),
- e l'area Giappone-Corea (-5%) hanno chiuso con il segno meno.
- l'Est europeo a -7.9% (escluso Russia +7.3%)
- con una flessione a livello mondiale pari al 5%.

Le **previsioni di vendita per tutto 2009** per queste aree sono le seguenti (Fonte: Global Insight, novembre 2009):

- NAFTA: -21.4%
- Europa occidentale: -8%, risultato che poteva essere ben peggiore in assenza delle misure di incentivazione stanziate dai governi europei (e adottati dalla grandissima maggioranza dei paesi del mondo). Si tornerà ai volumi di vendite del 2007 non prima del 2013-2014.
- Europa dell'Est: -42.7% escluso Russia -39%
- Sud America: -5.3%
- Con un impatto a livello complessivo Mondo pari -10% (risultato migliorato dalla forte crescita di Cina ed India).

Passando alla **produzione di autoveicoli leggeri** constatiamo una caduta vertiginosa dei volumi a cui seguirà una lenta ripresa (Fonte: OICA/Global Insight). Sappiamo che:

- la riduzione della produzione mondiale dal picco del 2007 (13 Mio) equivale alla produzione media annuale di 4-5 costruttori mondiali (Renault, Nissan, PSA, BMW e Daimler etc)
- solamente in Europa Occidentale, dal 2007 ad oggi si sono persi oltre 4 milioni di vetture (da 16 mln a meno di 12 mln)
- Europa occidentale, NAFTA e Giappone torneranno molto lentamente ai livelli del 2007 in 4/5 anni ossia non prima del 2014.
- i Paesi BRIC sicuramente risultano i meno colpiti dalla crisi, grazie alla crescita di India, Cina e Brasile.

Concentrandoci adesso sul **mercato italiano**.

Per quanto riguarda l'auto e i benefici economici e ambientali derivanti dagli eco-incentivi, possiamo evidenziare che:

- nel 2008 il calo delle vendite è stato del 13,3% rispetto al 2007.
- la chiusura 2009 senza eco-incentivi, aggiornata anche sulla base dell'andamento di mercato nei Paesi che non hanno adottato incentivi o hanno adottato incentivi solo nella seconda metà dell'anno, sarebbe stata di circa 1.650.000 (-23,7% sul 2008).
- grazie ai positivi effetti degli eco-incentivi introdotti il 7 febbraio 2009, si prevede una chiusura d'anno a 2.110.000 nuove unità (-2,4% sul 2008 e -15,4% sul 2007), quindi con 460.000 veicoli aggiuntivi attribuibili agli ecoincentivi.

La grande penetrazione nel mercato delle vetture ultra-ecologiche rappresenta di fatto un fondamentale effetto positivo dovuto agli eco-incentivi: le immatricolazioni di vetture a metano e GPL sono passate dal 9,9% di gennaio 2009 (senza incentivi) al 26,4% nel mese di ottobre.

Altro risultato positivo è quello della crescita della penetrazione nel mercato dei segmenti bassi per natura meno inquinanti: nel periodo gennaio ottobre 2009 a fronte di un mercato calante del - 3,9%, gli unici segmenti a crescere rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente sono stati quelli delle superutilitarie (+ 8,9%) e delle utilitarie (+ 3,4%).

Alla campagna di ecoincentivi alla rottamazione sono dunque associati benefici ambientali sintetizzabili nel progressivo abbattimento delle emissioni di CO₂ delle auto che, nel periodo gennaio settembre 2009, ha ridotto la media ponderata delle emissioni delle nuove auto immatricolate a 137,6 g/km contro i 145 g/km dello stesso periodo del 2008 (7,4 grammi in meno).

Ricordo che l'Unione europea ha stabilito che entro il 2015 si dovrà raggiungere una media di 130 gr CO₂/km, cui si aggiungeranno ulteriori 10 grammi CO₂/km di riduzione provenienti dalle misure complementari.

Mentre nell'Europa dei 15 da una media di 172,2 g/km nel 2000, nel 2007 si è scesi a 157,7 g/km, in Italia si è passati da una media di 155,1 g/km nel 2000 a 146,7 nel 2007 e 144,9 nel 2008.

Negli altri comparti, non sostenuti dagli incentivi, l'andamento delle vendite mostra forti contrazioni che in alcuni casi divengono drammatiche:

- **LCV – Light Commercial Vehicles** - (incentivati ma con contributo basso rispetto al valore commerciale dei mezzi): hanno chiuso il 2008 a -8,7%. Nel progressivo gennaio-ottobre 2009 la flessione è del 25,2% e si prevede una chiusura d'anno a -22%.
- **Autocarri** sopra le 3,5 t di PTT: dopo un 2008 in calo del - **3,7%**, nei primi dieci mesi del 2009 le immatricolazioni hanno registrato un vero e proprio crollo: -44,8% e per il 2009 si prevede una contrazione del 42% sull'anno precedente.
- **Autobus**: 2008 a **-3,7%**; gennaio-ottobre 2009: -26,3%; previsioni 2009: -22%.

- **Autocaravan:** 2008 a **-21,1%**; gennaio-luglio 2009: **-31,9%**; previsioni 2009: **-25/30%**.
- **Rimorchi e semirimorchi:** 2008 a **-2,1%**; pesantissima flessione nei primi dieci mesi del 2009: calo del **- 51,5%**; per il 2009 si prevede un calo del **50%** sull'anno precedente.

Considerando **l'andamento degli ordini**, sempre nei primi dieci mesi dell'anno in corso:

- per le **autovetture** si passa nel progressivo gennaio-ottobre 2009 a **+7,5%** sullo stesso periodo del 2008, grazie soprattutto agli incentivi;
- per i **LCV** il trend si mantiene negativo e nel progressivo gennaio-ottobre 2009 gli ordini sono in calo del **24%** sullo stesso periodo del 2008;
- per gli **autocarri** sopra le 3,5 t di PTT la contrazione degli ordini è pesantissima e nel periodo gennaio-settembre 2009 la flessione complessiva si attesta a **-56,7%**.

Dobbiamo purtroppo tenere in considerazione che gli ordini rappresentano il mercato che avremo tra qualche mese.

La crisi ha avuto un forte impatto sul **settore della fornitura, componentistica e servizi**. La filiera italiana della componentistica comprende circa **2.500 imprese** operanti nel settore, per un totale di **170.000 addetti diretti** e un fatturato complessivo di **39,24 miliardi di Euro** (dato Osservatorio della Componentistica Autoveicolare Italiana 2009), pari al **2,6%** circa del PIL. Con un export di oltre 16 miliardi di Euro – circa il **41%** del suo fatturato – il comparto della componentistica autoveicolare italiana rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale, dal 2004 ad oggi sempre sopra i 6 miliardi all'anno di attivo.

La crisi delle vendite del settore auto, la riduzione degli stock dei costruttori, la crescita delle quote di mercato delle auto piccole/medie a scapito delle auto di grossa cilindrata ed il crollo delle vendite dei veicoli industriali, si è tradotto in una riduzione

molto pesante del fatturato delle aziende della componentistica creando una forte crisi di liquidità resa drammatica dalla difficoltà di reperimento del credito.

Molte aziende di piccole-medie dimensioni (soprattutto nel mondo della subfornitura) hanno dichiarato fallimento, molti, sono i casi di riduzione della presenza in Italia di aziende a controllo estero, con un quasi azzeramento dei flussi di investimenti diretti dall'estero nel settore.

In prospettiva, si percepisce un forte rischio di perdita di decine di migliaia di posti di lavoro nel comparto, anche considerando che molte aziende termineranno il periodo di CIG a loro disposizione. Nel 2009, infatti, si è verificato un esponenziale aumento del ricorso alla cassa integrazione rispetto al 2008 (+653% nei primi 8 mesi del 2009). Al di là del forte impatto sociale che tale situazione può generare, c'è un rischio reale di perdere l'integrità dell'intera filiera della componentistica italiana e quindi del suo Know How di prodotto e processo e della sua forte capacità innovativa.

Questa in sintesi la pesante situazione di mercato che oggi caratterizza il nostro comparto in Italia e nel resto del mondo.

In questo nuovo contesto, i fatti e le nuove tendenze sono:

- le scarse disponibilità economiche dovute alla crisi, le difficoltà di ricorrere al credito, unite ai vincoli sulle emissioni di CO₂ previsti dalla nuova regolamentazione europea, hanno incoraggiato il fenomeno del “**downsizing**”: le auto piccole/medie hanno guadagnato significative quote di mercato a scapito dei SUV e delle auto di grossa cilindrata. Siamo di fronte ad un'**evoluzione del comportamento del consumatore**, importante oggetto di studio da parte delle Case costruttrici;
- per il **mercato dei veicoli industriali e dei rimorchi**, si può parlare di un vero e proprio **collasso**: dopo un ciclo positivo durato più di 10 anni, le vendite hanno subito contrazioni dell'ordine del 40-50% e tutti i comparti collegati hanno riportato un trend analogo. Questo anche perché la crisi economico-finanziaria ha causato una riduzione degli

scambi internazionali e dei volumi trasportati. Appare evidente la necessità di intervenire a sostegno di questo settore vitale per l'economia europea;

- la crisi del settore ha riportato alla ribalta alcuni temi come **l'eccesso di capacità produttiva** in particolare nel settore auto: la capacità produttiva, a livello mondiale, è di oltre 90 milioni di vetture l'anno, almeno 30 milioni in più rispetto a quanto il mercato sia in grado di assorbire in condizioni normali. Circa un terzo di questa capacità produttiva è installata in Europa, dove il basso grado di utilizzo degli impianti è destinato a diminuire ancora a causa del calo della domanda e all'aumento delle importazioni facilitate da accordi sbilanciati, come nel caso dell'accordo di libero scambio tra l'UE e la Corea del Sud, sul quale torneremo dopo. Appare assolutamente indispensabile una seria ristrutturazione di questa industria;
- gli interventi non armonizzati dei governi europei seguiti al lancio del "EU Recovery Plan" del dicembre 2008 a sostegno della domanda ma, soprattutto, a sostegno diretto delle aziende del settore (come in Francia, Germania), fanno intravedere un serio **rischio di ritorno a politiche protezionistiche**. Appare sempre più evidente la necessità che gli aiuti di Stato vengano adeguatamente monitorati a livello comunitario in modo da limitarne gli effetti distorsivi sui paesi o produttori che non ne hanno beneficiato.

Sulla base dei fatti e delle tendenze brevemente delineate, vi sottopongo alcune **proposte di intervento**, da realizzare in un'ottica di collaborazione tra la filiera automotive e le istituzioni.

Riteniamo in primo luogo che gli **attuali incentivi vadano mantenuti** per il 2010 come accadrà nei principali paesi europei (e non solo) per permettere un adeguamento del mercato alla ripresa economica che sarà molto lenta. Chiediamo che quelli per le vetture ultraecologiche (in particolare a Metano) siano invece mantenuti per un arco di tempo sufficiente a consentire una stabilizzazione di tutta

la filiera ed in particolare in modo da stimolare la creazione della rete di distribuzione che ad oggi è ancora insufficiente.

Considerando la profondissima crisi nel quale si trovano i **veicoli industriali e i rimorchi** che ad oggi non hanno beneficiato di alcuno stimolo, risulta prioritario **estendere gli incentivi attuali anche ad essi**, oltre che **includere il settore trasporti nei beneficiari della Tremonti ter** come già indicato dalla Camera nel luglio scorso avendo provveduto ad impegnare il Governo ad estendere il provvedimento ai veicoli commerciali leggeri, veicoli industriali e ai rimorchi e semirimorchi.

A favore della componentistica, chiediamo la creazione di un **“fondo per l’indotto auto”**, con l’obiettivo di mantenere e migliorare la competitività del settore della componentistica favorendo progetti di consolidamento e aggregazione fra imprese. Si tratta di un fondo di garanzia che consentirebbe alle grandi, medie e piccole imprese di ottenere finanziamenti a medio-lungo termine finalizzati a operazioni come l’acquisizione di rami d’azienda, la realizzazione di consorzi con asset in comune o di società comuni di servizio, o finalizzati a investimenti in innovazione di prodotto e di processo. Il tema è in discussione all’interno di un tavolo con il Ministro Scajola. Al momento siamo in attesa della convocazione di un secondo incontro in cui procedere alla definizione e all’attivazione di questo indispensabile strumento.

Per fare fronte ai costi aggiuntivi legati alla normativa, sarà sempre più necessario che, al fianco dei Costruttori che dovranno fare scelte tecnologiche dipendenti dal costo/opportunità del segmento, gli Stati adottino **investimenti crescenti in ricerca e sviluppo di tecnologie a bassa emissione di CO₂**, da destinare sia ai Costruttori che alla componentistica. A tale scopo è stato istituito un tavolo Ricerca e Innovazione con il Ministero dello Sviluppo Economico in concerto con il MIUR dal quale l’intera filiera automotive si aspetta una focalizzazione sulle sue priorità oltre che una forte semplificazione delle procedure burocratiche.

Ulteriore misura auspicata nell’ottica di orientare la domanda verso i veicoli maggiormente ecologici è l’adozione di una **fiscalità auto**

sempre più in funzione delle emissioni di CO₂ (principio *chi inquina paga*)

Infine, come già menzionato precedentemente, risulta necessario che a livello nazionale e europeo si prenda coscienza dell'attuale situazione di sovraccapacità produttiva a testimonianza che è **necessario una fase di consolidamento o razionalizzazione dell'intero settore.**

Ma questa fase di razionalizzazione, così come gli interventi a sostegno del settore, vanno **coordinati a livello Europeo** in modo da ottimizzarne i risultati, limitarne i costi sociali ed evitare inique distorsioni della concorrenza.

Prima di concludere mi concentro su due temi oggi in discussione a livello europeo che possono avere un gravissimo impatto sulla nostra filiera automotive che già deve affrontare una situazione molto complessa.

1. Il primo riguarda la proposta di regolamento sulle **emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri.**

Come è noto, per le autovetture, ad aprile 2009, è stato introdotto il Regolamento sulle emissioni di CO₂ delle auto, il quale è stato basato su un approccio miope, che scarica tutto l'onere sulle spalle dei produttori di auto, imponendo ai costruttori di ridurre le attuali emissioni medie del 23% al 2015 e del 39% al 2020 (come target), comportando un conseguente aumento del costo delle vetture, e quindi il rallentamento del rinnovo del parco circolante. Proprio i dati ricordati sul progressivo abbattimento delle emissioni di CO₂ generato dagli eco-incentivi per le auto, dimostrano quanto il meccanismo del rinnovo del parco sia la chiave per la riduzione delle emissioni.

Anche il Consiglio Competitività dell'Unione Europea, dello scorso maggio, ne ha preso atto. Le conclusioni adottate contengono un chiaro invito ai legislatori. Il Consiglio chiede di semplificare la legislazione europea sui veicoli. Chiede inoltre

di evitare, in situazioni di grave crisi del settore, come quella attuale, ulteriori carichi di leggi e di norme, che dovrebbero essere adottate solo dopo una valutazione più rigorosa degli impatti.

Eppure, per i veicoli commerciali, la Commissione Europea ha recentemente presentato una proposta di regolamento sulle emissioni di CO₂ molto simile a quello adottato per le autovetture.

La proposta prevede di introdurre un tetto di 175 grammi al chilometro per i nuovi mezzi tra il 2014 e il 2016 e di renderlo ancora più restrittivo, pari a 135 grammi al chilometro, dal 2020.

Si tratta di una scelta che non tiene minimamente conto della realtà. L'osservazione più evidente riguarda i tempi previsti per l'introduzione delle nuove norme. Tutti i modelli che verranno introdotti dai costruttori nel 2014 sono già oggi definiti, come anche gli investimenti necessari al loro sviluppo. Progettare un veicolo commerciale leggero richiede un tempo decisamente più lungo rispetto a quello previsto per lo sviluppo di un'autovettura.

All'industria deve essere concesso il tempo necessario, un tempo adeguato ai cicli industriali di rinnovo dei prodotti. Un processo legislativo non può ignorare la natura a lungo termine del sistema di pianificazione del settore.

Ma c'è un'altra ragione per contrastare con forza questa proposta: la realtà è che il mercato dei veicoli commerciali leggeri è in caduta libera. Come si è visto, il 2009 si chiuderà con una contrazione a doppia cifra: circa il 22 per cento.

La realtà è che i costruttori di veicoli commerciali stanno lottando per la sopravvivenza e non possono permettersi di sostenere sforzi aggiuntivi. Questo regolamento non farà altro che aumentare il costo dei veicoli, dando vita ad una incredibile contraddizione.

Il risultato sarà infatti quello di ridurre ulteriormente la domanda, proprio nel momento in cui avrebbe più bisogno di essere sostenuta, e rallentare il rinnovo del parco che

accrescerebbe il numero di nuovi veicoli sulle strade in sostituzione dei più vecchi, e consentirebbe l'ottenimento di più elevati livelli di efficienza, consumi contenuti e ridotti livelli di emissioni.

Per questo, chiediamo con forza che venga modificata la proposta di regolamento per le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri. Non c'è ragione, oggi, per aggravare le difficoltà del settore, se non quella di mettere a rischio la produzione stessa di veicoli commerciali in Europa.

2. C'è un altro tema che è importante affrontare e su cui bisogna prendere una posizione chiara, prima che sia troppo tardi: si tratta dell'**accordo di libero scambio tra l'Unione Europea e la Corea del Sud**, che gli Stati membri si apprestano a ratificare.

Lo scorso 15 ottobre, come è noto, il Commissario Europeo responsabile per il commercio estero, Catherine Ashton, e il ministro al Commercio della Corea, Kim Jong-hoon, hanno annunciato la conclusione del negoziato per un accordo di libero scambio tra l'UE e la Corea del Sud, che, però, nei termini in cui è stato presentato, non ha nessuna aderenza con i principi di correttezza ed equità negli scambi che dovrebbero caratterizzare gli accordi commerciali. Al contrario l'accordo consente la concorrenza sleale e va contro gli interessi del settore manifatturiero europeo, ivi incluso il settore automotive, unitamente ai suoi milioni di dipendenti.

Bastano poche indicazioni sui contenuti del progetto per capire quale grave danno potrebbe provocare.

I negoziatori coreani non solo hanno ottenuto una troppo rapida e completa apertura del mercato europeo e italiano alla produzione coreana, ma anche concessioni che consentono alla Corea di esportare verso il mercato UE beni con alta percentuale di componenti importati da Paesi low cost cui si aggiunge un sussidio ottenuto attraverso il rimborso del dazio pagato. E ciò costituisce concorrenza sleale e conduce a vere distorsioni di mercato.

L'autorizzazione a "regole di origine" inferiori al 60% adottate per la prima volta a favore della Corea, gli consentirà di qualificare come coreano un prodotto composto per oltre il 45/50% di parti non coreane. Questa concessione viene amplificata da quella ulteriore del "duty drawback", ovvero il rimborso del dazio sulle importazioni delle parti e componenti incorporate nel prodotto finale, se esportate verso la UE. Questa possibilità favorisce l'importazione di parti e componenti da paesi "low-cost" come la Cina.

L'insieme di queste concessioni determina un importante vantaggio competitivo per la Corea del Sud in un quadro già fortemente sbilanciato dalla dimensione dei rispettivi mercati dell'auto (Sud Corea circa 1 milione di auto, mercato europeo circa 15 milioni). Inoltre queste concessioni comportano gravi ripercussioni in un settore per il quale i Governi di molti Paesi Europei hanno messo in campo interventi di sostegno a fronte di una crisi di profondità e ampiezza inusitate e costituiscono il precedente cui tutti i futuri accordi UE, non solo inerenti il settore dell'auto, si dovranno uniformare in futuro.

E' per queste ragioni che chiediamo che il Governo non ratifichi il testo corrente in quanto non sono state tenute in considerazione le voci fortemente critiche provenienti da rappresentanti Italiani al Parlamento Europeo, da un certo numero di Commissari Europei nonché da associazioni sindacali di categoria e industriali che hanno anche denunciato violazioni nei diritti dei lavoratori, oltre che ripercussioni sull'occupazione del settore in Europa.

Siamo convinti che per "libero scambio" tutti noi intendiamo una concorrenza libera ma leale, aperta ma giusta. E' necessario ristabilire quei principi di equità, di equilibrio e di correttezza che sono sacri negli scambi commerciali e che vanno rispettati.

Grazie per la vostra attenzione e vi confermo l'impegno totale della filiera automotive italiana e di ANFIA per rafforzare la nostra filiera rendendola sempre più competitiva e sostenibile.