



#FORUMAUTOMOTIVE

14/10/2026

INDICE

#FORUMAUTOMOTIVE

14/10/2026 Brescia Oggi «Scelte concrete per salvare il settore»	7
13/10/2026 cittadi.it 16:10 Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	8
13/10/2026 imprese-lavoro.com 08:10 Appuntamenti	10
13/10/2026 notiziarioflegreo.it 16:10 Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	13
13/10/2026 primopiano24.it 16:10 Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	15
13/10/2026 dire.it 16:10 Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	17
13/10/2026 affaritaliani.it 18:10 FORUMAutoMotive. Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia: "Accompagnare il cambiamento per una filiera automotive competitiva"	19
13/10/2026 accadeora.it 16:10 Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	20
13/10/2026 autodigestetclassic.wordpress.com 22:10 Al Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive il punto sull'Automotive europeo	22
14/10/2026 batsera.it 03:10 Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»	27
14/10/2026 brindisivera.it 03:10 Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»	28
13/10/2026 corrieredellasardegna.it 16:10 Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	29

13/10/2026 corrierediancona.it 16:10	31
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 corrieredipalermo.it 16:10	33
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 corriereflegreo.it 16:10	35
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 cronachedellacalabria.it 16:10	37
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 cronachedelmezzogiorno.it 16:10	39
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 cronachedimilano.com 16:10	41
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 cronacheditrentoetrieste.it 16:10	43
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
14/10/2026 foggiasera.it 03:10	45
Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»	
14/10/2026 gazzettadellalombardia.it 05:10	47
Automotive, Bonometti: "Servono scelte concrete per salvare settore"	
13/10/2026 gazzettadigenova.it 16:10	50
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 ilcorrieredibologna.it 16:10	52
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 ilcorrieredifirenze.it 16:10	54
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	

13/10/2026 ilgiornaleditalia.it 00:10	56
Purcaro (DEKRA Italia): "L'Europa deve accelerare sui nuovi modelli auto; la transizione non sarà soltanto elettrica"	
13/10/2026 ilgiornaleditalia.it 00:10	59
Purcaro (DEKRA Italia): "La transizione automotive è una delle principali sfide; i player asiatici sono un'opportunità"	
13/10/2026 ilgiornaleditalia.it 00:10	60
FORUMAutoMotive, Toni Purcaro (DEKRA Italia): "La sfida è accompagnare il cambiamento per rendere competitiva la filiera automotive"	
13/10/2026 ilgiornaleditorino.it 16:10	61
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 lacittadiroma.it 16:10	63
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
14/10/2026 leccesera.it 03:10	65
Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»	
13/10/2026 magazine-italia.it 16:10	66
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
14/10/2026 missionline.it 01:10	68
Auto europea alla resa dei conti, 40 mesi per un'auto nuova contro i 20 della Cina (si cerca la retro ma pagano lavoratori e cittadini)	
14/10/2026 motorionline.com 07:10	71
#FORUMAutoMotive: «Basta con le parole. Subito i fatti!» Il Tavolo a Milano	
13/10/2026 motorionline.com 19:10	74
Purcaro (DEKRA Italia) a #FORUMAutoMotive: «Accompagnare il cambiamento»	
13/10/2026 motorionline.com 16:10	76
Bonometti (OMR) al Tavolo #FORUMAutoMotive: «Servono scelte concrete»	
13/10/2026 notiziedi.it 16:10	78
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	
13/10/2026 radionapolicentro.it 16:10	80
Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"	

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»

#FORUMAUTOMOTIVE

38 articoli

Il forum

«Scelte concrete per salvare il settore»



Marco Bonometti

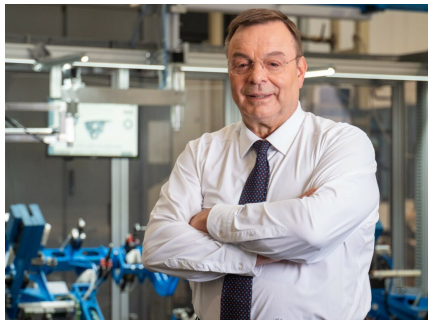
• Il leader di Omr, Marco Bonometti, torna in pressing sull'Europa per garantire un futuro all'automotive

MILANO «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Così il Cavaliere del Lavoro, Marco Bonometti, leader del gruppo OMR Automotive, durante l'intervento al Tavolo di «FORUMAutoMotive» nella sede dell'Automobile Club Milano, evidenziando anche «che il nemico numero 1 dell'auto è la Cina». Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato i volumi e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato. «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha evidenziato Bonometti.

Obiettivo anche su energia, su «una veraneutralità tecnologica», sul vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, e sul lavoro. «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra», ha concluso.

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://cittadi.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Appuntamenti

LINK: <http://www.imprese-lavoro.com/2026/10/13/appuntamenti-2305/>



Appuntamenti Milano - BRT Bovisa - via Don Giovanni Minzoni 10 - Presidio dei lavoratori in appalto (HP23) davanti alla sede, dopo la proclamazione dello stato di agitazione (dalle 7.30). Milano - Politecnico - via Giovanni Durando 10 - Convegno degli Osservatori Digital Innovation "Chi guiderà la nuova Platform Economy? La nuova competizione digitale tra piattaforme native, incumbent e AI: Italia, Europa e Stati Uniti a confronto" (ore 9.30). Milano - Corte d'Appello - Lettura della sentenza sul concordato della pena dell'ex capo ultrà Luca Lucci (ore 9.30). Milano - Hotel Principe di Savoia - piazza della Repubblica 17 - Ultima tappa del roadshow di Websim by Intermonte "Decodifica i mercati del 2026: strategie concrete tra geopolitica, ETF e certificati" (ore 9.30). Milano - Palazzo Pirelli - Consiglio regionale dedicato al Programma regionale della mobilità e dei trasporti. I lavori

proseguono fino al 16 ottobre (ore 10). Opera (Milano) - Aula bunker - Udienza preliminare sul caso Equalize, che vede coinvolte 74 persone, tra cui Enrico Pazzali e Carmine Calamucci. Tra le parti offese Riky Tognazzi, Alex Britti, Selvaggia Lucarelli, Fabrizio Corona, Marcell Jacobs, Stefano Boeri e Paolo Scaroni (ore 10). Milano - Combo Milano - Ripa di Porta Ticinese 83 - Evento Roche "Brunch & Science: parliamo di Atrofia Muscolare Spinale. L'evoluzione del trattamento della SMA: quando l'innovazione apre la strada verso l'indipendenza", con Alessandro Cipriani, Lorenzo Maggi, Lisa Noja e altri ospiti (ore 10). Milano - via San Vigilio 1 - Inaugurazione dell'anno accademico 2026/2027, con il sovrintendente e direttore artistico del Teatro alla Scala Fortunato Ortombina e la presidente del Consiglio comunale Elena Buscemi (ore 10). Milano - Arena Civica - viale Elvezia -

Presentazione dei nuovi punti di raccolta dei RAEE, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, collocati nei centri sportivi milanesi. Partecipano l'assessora Elena Grandi, Marcello Milani di Amsa e Fabrizio D'Amico, direttore generale del Consorzio Ecolamp (ore 10). Rho (Milano) - Fiera Milano - Inaugurazione di Bi.Mu, biennale internazionale della macchina utensile, robotica e automazione, con Giovanni Bozzetti, Francesco Conci, Riccardo Rosa, Lorenzo Mariani e Roberto Vavassori. Invitati anche il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana e Matteo Zoppas (ore 10.30). Milano - Comune di Milano, Commissione Consiliare congiunta: Pari Opportunità e Diritti Civili e Cultura (Presieduta dalla Consigliera Diana De Marchi e dal Consigliere Luca Costamagna). Ordine del Giorno: Sopralluogo presso Archivi delle donne Rachele Bianchi. (ore 10.30) Milano - ADI - piazza Compasso

d'Oro 1 - Apertura del Forum della Rigenerazione urbana, con intervento della vicesindaca Anna Scavuzzo e lectio magistralis di Stefano Mancuso. Previsti i saluti del sindaco Giuseppe Sala alle 16. La manifestazione prosegue fino al 15 ottobre (ore 10.30). Milano - Palazzo Reale - Conferenza stampa di presentazione del "Festival dello Spettacolo", con l'assessore Tommaso Sacchi, l'amministratore delegato di Mondadori Media Carlo Mandelli e il direttore di Tv Sorrisi e Canzoni Aldo Vitali (ore 11). Milano - Fondazione Luigi Rovati - Anteprima stampa della mostra "Etruschi e Veneti. Acque, culti e santuari" (ore 11). Gallarate (Varese) - via E. de Magri 1 - Conferenza stampa del "Premio Fiamma. Collecting the Future", con Mario Lainati, presidente del Museo MA.GA, l'assessora comunale Claudia Maria Mazzetti e Charles Pozzi, amministratore delegato di FIAMMA (ore 11). Milano - Palazzo Marino - Nuova edizione del premio "Volte della Metropoli", organizzata dall'Osservatorio Metropolitano di Milano. Tra i premiati Luciano Fontana, Giulio Gallazzi, Renato Mannheimer, Carlo Marchetti, Giuseppe Marotta, Carlo Sangalli e

Alberto Zoli. Saluto della presidente del Consiglio comunale Elena Buscemi (ore 11). Milano - Università degli Studi - via Festa del Perdono 7 - Incontro "Verso ESMO 2028", dedicato al congresso della European Society for Medical Oncology, con l'assessora al Turismo Martina Riva (ore 11). Milano - Laboratorio Fondazione Mondadori - via Formentini 10 - Presentazione del palinsesto 2026/2027 della Fondazione Mondadori, dedicato al tema "Verofalso", con il presidente Luca Formenton, il direttore generale Paolo Verri e il direttore dei contenuti Giacomo Papi (ore 11). Milano - Palazzo Lombardia - Conferenza stampa di presentazione della nuova edizione di EICMA, con Attilio Fontana, Alessia Cappello, Pietro Meda, Paolo Magri, Mariano Roman, Federico Aliverti, Francesco Conci, Giovanni Bozzetti e Matteo Zoppas (ore 11.15). Milano - Teatro Franco Parenti - Premiazione del vincitore della prima edizione del bando "Teatro, specchio di un territorio", promosso dalla Fondazione Pier Lombardo con il contributo di Regione Lombardia. Partecipa l'assessora Francesca Caruso (ore 11.30). Brescia - Palazzo Loggia - Conferenza stampa di presentazione della

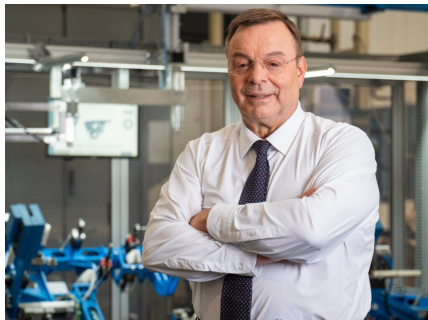
nuova edizione del "Wonderland Festival", rassegna organizzata da IDRA Teatro, con la sindaca Laura Castelletti, i direttori artistici Davide D'Antonio e Alberto Belgesto e Paola Agosti del Piccolo Cinema Paradiso (ore 12). Milano - Milano Luiss Hub - via M. d'Azeglio 3 - Presentazione di "FinanSia Zero: il podcast che toglie l'ansia dalla finanza", con Valerio Marchetti, Filippo Poletti e altri ospiti (ore 12). Milano - via Francesco Sforza 41 - Cerimonia di intitolazione di Largo Dario Fo, alla presenza del sindaco Giuseppe Sala (ore 14). Milano - Automobile Club - corso Venezia 43 - Tavolo di **#FORUMAutomotive** "Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte giuste", con Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, Geronimo La Russa, presidente di Automobile Club d'Italia, Carlo Fianza e altri ospiti (ore 14). Milano - Comune di Milano, Commissione Consiliare congiunta: Welfare e Salute e Servizi Civili Rapporti con i Municipi Digitalizzazione (Presieduta dal Consigliere Paolo Petracca e dalla Consigliera Alice Airenta). Ordine del Giorno: 1)Presentazione dati sui giuramenti degli ultimi anni e elenco casistiche attraverso cui si diventa cittadini italiani; 2)

Consulenza legale che gli uffici del welcome center garantiscono; 3) Procedura amministrativa di cittadinanza prima e dopo il 2023 e impatti organizzativi; 4) Iniziative di valorizzazione simbolica dell'ottenimento della cittadinanza italiana. Collegamento Teams (ore 14.30) Milano - Comune di Milano, Commissione Consiliare congiunta: Bilancio e Patrimonio Immobiliare e Controllo Enti Partecipati (Presieduta dalla Consigliera Simonetta D'Amico e dalla Consigliera Deborah Giovanati). Ordine del Giorno: "Delibera N/1388-2026 - Bilancio Consolidato del Comune di Milano per l'esercizio 2025". Collegamento Teams (ore 16) Milano - Caserma "Ugolini" - via Moscova - Cerimonia di avvicinamento al comando della Legione Carabinieri Lombardia tra il generale Giuseppe De Riggi, destinato all'incarico di vicecomandante del Comando interregionale "Pastrengo", e il generale Arturo Guarino (ore 17). Varese - Ville Ponti - Convegno "Droni nei campi: nuove tecnologie per l'agricoltura che sfida il clima", seguito alle 18.30 dalla cerimonia di consegna degli Oscar Green 2026 della Lombardia, con Alessandro Beduschi, Francesca Caruso e altri

ospiti (ore 17). Milano - Online - Webinar di Columbia Threadneedle Investments "Il boom del debito legato all'AI: quali le implicazioni per i mercati del credito", con Gene Tannuzzo, Tom Murphy e Nathaniel Liddle (ore 17). Milano - Palazzo Marino - Concerto in memoria del consigliere comunale Carlo Monguzzi, con intervento iniziale della presidente del Consiglio comunale Elena Buscemi (ore 17.30). Milano - Hyatt Centric Milan Centrale - Presentazione del primo Fertility Barometer, realizzato da GfK Eurisko, con Blasco De Felice, amministratore delegato di Ivirma Italia (ore 18.30). Milano - Università Bocconi - via Sarfatti 10 - Evento "Social Responsibility Monitor", promosso da Sustainability Lab e SD Worx Italy (ore 19). Milano - Il Marchese Milano - via dei Bossi 3 - Presentazione della nuova edizione del programma televisivo "GialappaShow", con il Mago Forest, la Gialappa's Band e altri protagonisti (ore 19.30).

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://notiziarioflegreo.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Red MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://primopiano24.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

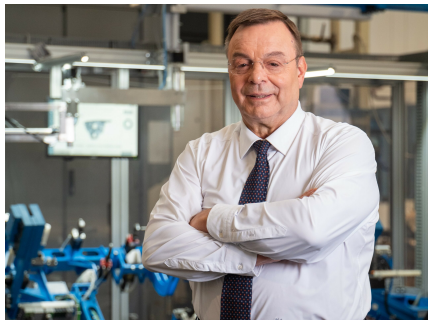
è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://www.dire.it/13-10-2026/1276095-bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto".

FORUMAutoMotive. Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia: "Accompagnare il cambiamento per una filiera automotive competitiva"

LINK: <https://www.affaritaliani.it/distretto-italia/forumautomotive-toni-purcaro-presidente-dekra-italia-accompagnare-il-cambiamento-per-una-filie...>



"Accompagnare la delicata transizione del mercato automotive è oggi una delle principali sfide del settore. Una trasformazione che va oltre le nuove motorizzazioni e coinvolge connettività, nuove tecnologie ADAS, nuove normative sulla sicurezza e sull'accesso alle informazioni, oltre ai nuovi standard competitivi imposti dai player asiatici. Anche DEKRA è parte di questo processo, che ci richiede una sempre maggiore integrazione globale tra le nostre strutture tecniche e un presidio Locale più efficace a supporto delle strutture di vendita e post-vendita. Abbiamo integrato il portafoglio di offerta per assicurare un presidio lungo tutta la supply chain e aiutare le aziende della filiera a competere con successo nelle diverse fasi di trasformazione e crescita. In questo scenario, la presenza dei player asiatici rappresenta

un'ulteriore opportunità di sviluppo per i nostri servizi di omologazione e certificazione, come per la localizzazione delle strutture di vendita e post-vendita. Un'opportunità che ci consente di far evolvere il nostro posizionamento nel settore della mobilità, alla cui evoluzione in sicurezza contribuiamo da oltre cento anni". Lo ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia, intervenendo al tavolo di **#FORUMAutoMotive**, durante l'incontro "Basta con le parole. Subito i fatti!", tenutosi a Milano. Affari Alert Aggiornamenti e contenuti editoriali dedicati, via email. Poi 0,99/mese

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://accadeora.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Al Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive** il punto sull'Automotive europeo

LINK: <https://autodigestetclassic.wordpress.com/2026/10/13/al-tavolo-straordinario-di-forumautomotive-il-punto-sullautomotive-europeo/>

Al Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive** il punto sull'Automotive europeo Da Autodigest; Classic Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte giuste. Al Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive** il settore fa i conti con la crisi, la concorrenza cinese, i ripensamenti e le conseguenze delle scelte europee. Milano, 13 ottobre 2026 - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. Aprendo il Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive**, Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato che "il Forum aveva indicato con largo anticipo i rischi di una transizione impostata su una sola direzione tecnologica e sostenuta da norme che, nella sua lettura, si sono rivelate un boomerang, mentre la concorrenza cinese avanzava". "Oggi - ha osservato - la crisi investe il sistema nel suo insieme: chiusure industriali, occupazione a rischio e ricadute del quadro geopolitico sui costi per i cittadini. Nel richiamo all'attualità, Bonora ha collegato la discussione alle

trattative UE-Cina e alle ipotesi di limitare le importazioni di modelli ibridi. Ha inoltre citato i segnali di revisione del Green Deal arrivati da Emmanuel Macron, sottolineando che "il ripensamento non è accompagnato da scuse per i danni che, secondo la sua ricostruzione, l'impostazione precedente ha provocato a stabilimenti e occupazione". Nel saluto istituzionale, Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, si è detto lieto di ospitare il confronto e ha richiamato la necessità di rimettere i cittadini al centro. Per Meda, la libertà di scelta e quella tecnologica devono guidare il futuro della mobilità, senza che le decisioni siano dettate da un'impostazione ideologica. "Purtroppo - ha concluso - si sono chiuse le stalle quando i buoi era già scappati". Il quadro competitivo presentato da Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, restituisce la misura della pressione sul settore. Nel 2026 l'automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice

pari a 74. Nel campione analizzato, il 60% ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. A pesare sono anche i tempi: sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro i 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. La competizione si riflette sui margini e sull'utilizzo degli impianti: la redditività delle case europee è indicata al 7,8% di EBITDA e sarebbe stata del 9% in assenza dei dazi; i fornitori si attestano intorno all'11%. La capacità produttiva utilizzata solo in parte apre intanto spazi per gli investimenti cinesi in Europa. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Gli OEM cinesi prevedono inoltre di rinnovare dal 50 al 100% dei volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori tradizionali. "L'intelligenza artificiale - ha spiegato Cordone - è insieme fattore di discontinuità e opportunità d'investimento. Ma la crescita non può contare soltanto su nuove tecnologie: appena il 20% degli operatori indica il prodotto tra le leve su cui puntare. Carlo Fidanza,

Capo Delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) sempre del Parlamento Europeo, ha riconosciuto che il pacchetto europeo ha aperto una finestra, ma ha giudicato insufficienti le scelte della Commissione UE sulla CO2". Nel panel dedicato a politica, imprese e sindacati, Alberto Gusmeroli, Presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, ha richiamato un pacchetto di 15 interventi e chiesto di frenare l'avanzata cinese, accelerare le decisioni europee e lasciare al settore più libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità, Gusmeroli ha indicato "auto più semplici e accessibili", citato "la strategia ibrida di Toyota" e ha criticato "un sistema fondato su scadenze e sanzioni". Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE, ha riportato il confronto sui costi e sulla capacità produttiva: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Bonometti ha poi chiesto "di legare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70% e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas". Il peso

della crisi sull'occupazione ha attraversato anche gli interventi sindacali. Davide Sperti, Segretario Generale UILM, ha ricordato che le preoccupazioni sollevate in passato dai lavoratori erano state accolte con scetticismo e ha indicato nella centralità del cliente e in una politica industriale europea i passaggi necessari per fermare chiusure e perdita di indotto. La responsabile Ufficio Internazionale FIM-CISL, Barbara Arsieni, collegata da Bruxelles, ha portato l'esempio dell'esperienza tedesca: dalla mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch al timore che la crisi di un settore pilastro si estenda alla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi - ha Comunicato Stampa 7-2026 Ufficio Stampa: Donatella Tirinnanzi - 335-1431211 - d.tirinnanzi evidenziato - è strettamente intrecciato; intanto il Marocco, con circa 700.000 veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030, si candida a essere un concorrente sempre più rilevante". Il Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive**: "Basta con le parole. Subito i fatti!" Il confronto del Tavolo "Basta con le parole. Subito i fatti!" ha allargato lo sguardo dalle

motorizzazioni alle condizioni per fare impresa in Europa. Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha descritto un'industria che produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre il Presidente di Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, Simonpaolo Buongiardino, ha ricondotto la crisi a una scelta politica che, a suo giudizio, ha messo ai margini l'automotive europeo. "Le reti di vendita - ha ricordato - possono commercializzare soltanto i modelli che i costruttori rendono disponibili". Maria Rosa Baroni, presidente di NGV Italy, ha chiesto una transizione tecnologicamente neutrale e ha annunciato per il 10 novembre a Bruxelles la presentazione di un manifesto promosso con Osservatorio, Federauto, Confartigianato e UNEM, alla presenza di europarlamentari di tutti gli schieramenti. Al centro, anche la competitività del trasporto pesante in un Paese come l'Italia. Sul ruolo dei carburanti alternativi, Matteo Cimenti, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi, ha richiamato la tenuta delle immatricolazioni a GPL e il sostegno al retrofit: 20 milioni di euro in cinque anni, una dotazione limitata rispetto ad altri interventi,

ma capace, secondo i dati presentati, di produrre risparmi tangibili per gli utenti. Franco Del Manso, Affari Internazionali, Ambientali e Tecnici di UNEM, ha ricordato le proposte di UNEM per valorizzare biocarburanti e bioraffinerie, mentre Cimenti ha insistito sulla possibilità di sostituire il parco circolante con più soluzioni. Il Presidente di ANIASA, Italo Folonari, ha messo in guardia dal passare da un estremo all'altro: "Mantenere l'auto elettrica tra le opzioni e ridurre la frammentazione normativa, che alimenta l'incertezza dei consumatori e, nel noleggio a lungo termine, si riflette sui canoni". Le ricadute si estendono all'intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del comparto della gomma, che rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l'automotive. Per gli pneumatici, i dazi sulle importazioni dalla Cina sono partiti a luglio, ma i tempi di verifica sono lunghi e i flussi si stanno spostando verso altri Paesi asiatici; le tensioni nello Stretto di Hormuz hanno, inoltre, aggravato i costi e la continuità delle forniture. Assogomma chiede che la gomma sia riconosciuta come materiale strategico e

critico e che l'Europa acceleri le decisioni. Toni Purcaro, Presidente di DEKRA, ha richiamato a sua volta il bisogno di regole stabili: le aziende che operano su mercati diversi devono orientarsi fra normative e certificazioni, e la volatilità delle scelte rende più difficile programmare investimenti. Il confronto ha toccato anche i diversi ritmi della mobilità. Fabio Pressi, Presidente di Motus-E, ha indicato nell'elettrificazione una risposta alla dipendenza dai carburanti fossili e ha chiesto di rafforzare gli incentivi per i veicoli commerciali e industriali: "In Italia la quota dell'elettrico resta intorno all'8%, contro oltre il 20% in Europa". Il Presidente dell'Associazione Italiana Concessionari Moto, Attilio Pogliani, ha osservato che "nel mercato delle due ruote, scooter cinesi e indiani stanno guadagnando spazio e qualità, mentre la versione elettrica fatica ancora a decollare". Posizioni differenti, dunque, ma accomunate dalla richiesta di accompagnare il cambiamento con strumenti e tempi coerenti con le caratteristiche dei singoli segmenti. Sul fronte industriale, Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive, ha collegato la perdita di peso della

manifattura europea - dal 20% al 14% del PIL, secondo il dato citato - alla riduzione della densità produttiva e al rischio di perdere investimenti e competenze. Ha inoltre osservato che batterie e software rappresentano circa metà del valore di un'auto e sono oggi in larga parte forniti fuori dall'Europa. Pier Luigi Del Viscovo, direttore del Centro studi Fleet & Mobility, ha spostato l'attenzione sulle responsabilità della politica e dell'informazione, ma anche su un'offerta che ha smesso di distinguere con sufficiente coraggio i diversi profili di automobilista. Per Mario Verna, Manager Automotive, "le regole europee richiedono risposte immediate". Alessandro Cattaneo, responsabile Dipartimenti di Forza Italia, ha indicato nel pragmatismo e nella valutazione dei numeri, insieme alla pluralità tecnologica, la strada per correggere la rotta. Nel dibattito è emersa così una richiesta di decisioni più rapide e prevedibili, pur con ricette diverse su tecnologie e strumenti. Durante la giornata sono state trasmesse due interviste registrate nei giorni precedenti. Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, ha indicato la necessità di una pausa di

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

tre anni sul fronte regolamentare per individuare ciò che serve alla competitività europea, chiedendo nel frattempo di proteggere subito il settore. "Abbiamo pochi temi fondamentali da identificare e risolvere. Sul piano regolamentare serve una pausa di tre anni per capire cosa occorre alla competitività. Comunicato Stampa 7-2026 Ufficio Stampa: Donatella Tirinnanzi - 335-1431211 - d.tirinnanzi@europea. Il settore automotive va protetto subito. Vedo 27 Stati che non riescono a trovare una via comune e un'Europa che si regge faticosamente in piedi". E Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE: "Credo siamo arrivati al punto in cui, per il bene dell'automotive europeo, non possiamo più rinviare le scelte. Come UNRAE identifichiamo 5 direttrici principali, partendo dalla traiettoria europea sulla CO2 - dove convergiamo con ACEA sulla riduzione del 90% al 2035, ma senza condizioni sulla modalità di compensazione del 10% residuo - e dalla neutralità tecnologica, per valutare obiettivamente il contributo ambientale delle differenti tecnologie. Poi le condizioni di mercato - con la proposta di un Fondo europeo di convergenza, pluriennale e cofinanziato dagli Stati, per

incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia - e le flotte aziendali, che sosteniamo con la recente proposta di filiera sulla revisione fiscale presenta al Governo. E, infine, la competitività, perché difendere la competitività europea non significa chiudere il mercato: significa rendere l'Europa un luogo dove conviene investire e produrre. Non dobbiamo scegliere fra transizione o competitività. Dobbiamo farle camminare insieme. Ecco perché questa, davvero, è l'ora delle scelte ed è l'ora di scegliere bene".

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»

LINK: <https://batsera.it/2026/10/14/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/>

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore» Dire 14/10/2026 Attualità [epvc_views] «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Così il Cav. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di [http://#FORUMAutoMotive] #FORUMAutoMotive, tenutosi il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: «Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara

d'Europa». Sulla transizione, Bonometti è stato netto: «L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina». Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. «Così non si guida una transizione: si programmano le multe», ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: «Altrimenti non è una transizione: è una dismissione», ha sottolineato il Presidente di OMR Automotive. Sì al vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, «non è protezionismo, è buon senso», purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: «Servono, ma da soli non sono una politica industriale - ha osservato Bonometti -. Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi». Sul lavoro: «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra». Per il vertice di OMR servono un taglio strutturale del cuneo fiscale

e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: «Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa». E sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». «Queste non sono richieste di parte - ha concluso Bonometti -. Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto». Condividi: Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su X (Si apre in una nuova finestra) X Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra) E-mail Leggi articolo

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»

LINK: <https://brindisivera.it/2026/10/14/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/>

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore» Dire 14/10/2026 Attualità «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Così il Cav. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di [http://#FORUMAutoMotive] #FORUMAutoMotive, tenutosi il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: «Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa». Sulla

transizione, Bonometti è stato netto: «L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina». Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. «Così non si guida una transizione: si programmano le multe», ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: «Altrimenti non è una transizione: è una dismissione», ha sottolineato il Presidente di OMR Automotive. Sì al vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, «non è protezionismo, è buon senso», purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: «Servono, ma da soli non sono una politica industriale - ha osservato Bonometti -. Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi». Sul lavoro: «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra». Per il vertice di OMR servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare

chi oggi lavora sui motori tradizionali: «Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa». E sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». «Queste non sono richieste di parte - ha concluso Bonometti -. Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto». Condividi: Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Condividi su X (Si apre in una nuova finestra) X Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra) E-mail Leggi articolo

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://corrieredellasardegna.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://corrierediancona.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://corrieredipalermo.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://corriereflegreo.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://cronachedellacalabria.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://cronachedelmezzogiorno.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://cronachedimilano.com/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://cronacheditrentoetrieste.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»

LINK: <https://foggiasera.it/2026/10/14/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/>



Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore» Dire 14/10/2026 Attualità [epvc_views] «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Così il Cav. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di [http://#FORUMAutoMotive] #FORUMAutoMotive, tenutosi il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: «Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa». Sulla transizione, Bonometti è stato netto: «L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina». Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. «Così non si guida una transizione: si programmano le multe», ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: «Altrimenti non è una transizione: è una dismissione», ha sottolineato il Presidente di OMR Automotive. Sì al vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, «non è protezionismo, è buon senso», purché sia

calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: «Servono, ma da soli non sono una politica industriale - ha osservato Bonometti -. Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi». Sul lavoro: «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra». Per il vertice di OMR servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: «Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa». E sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». «Queste non sono richieste di parte - ha concluso Bonometti -. Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano

soltanto». Condividi:
Stampa (Si apre in una
nuova finestra) Stampa
Condividi su Facebook (Si
apre in una nuova finestra)
Facebook Condividi su X (Si
apre in una nuova finestra)
X Invia un link a un amico
via e-mail (Si apre in una
nuova finestra) E-mail
Condividi su WhatsApp (Si
apre in una nuova finestra)
WhatsApp Leggi articolo

Automotive, Bonometti: "Servono scelte concrete per salvare settore"

LINK: <https://www.gazzettadellalombardia.it/economia/automotive-bonometti-servono-scelte-concrete-per-salvare-settore/>



Automotive, Bonometti: "Servono scelte concrete per salvare settore"
Redazione "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Con queste parole Marco Bonometti, Cavaliere del Lavoro e presidente del Gruppo OMR Automotive, ha richiamato l'attenzione sulle difficoltà dell'industria automobilistica europea. L'intervento si è svolto il 13 ottobre a Milano, nella sede dell'Automobile Club Milano, durante il tavolo di **#FORUMAutoMotive**, iniziativa dedicata al confronto sui temi della mobilità e del settore automotive. Bonometti, alla guida di OMR Automotive, gruppo specializzato nella progettazione e produzione di componenti strutturali per l'industria automobilistica, ha indicato una serie di criticità che, a suo giudizio, richiedono interventi concreti a livello europeo. Al centro del suo intervento, il calo della

produzione, il costo dell'energia, le modalità della transizione tecnologica, la concorrenza dei produttori cinesi e le condizioni necessarie per continuare a investire e mantenere l'occupazione industriale. Produzione europea in calo e crescita dei marchi cinesi Nel suo intervento, Bonometti ha richiamato l'andamento del comparto dal 2019, sottolineando come l'Europa abbia perso 3,7 milioni di veicoli prodotti, mentre in Italia i volumi si siano quasi dimezzati. Nello stesso periodo, secondo i dati citati dal presidente di OMR Automotive, la quota di mercato dei marchi cinesi è passata dal 2% al 10%. "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha osservato Bonometti, criticando l'impostazione delle politiche industriali e della transizione automobilistica. Per il presidente del gruppo, gli obiettivi ambientali devono

essere accompagnati da condizioni economiche e produttive compatibili con la capacità delle imprese europee di competere sui mercati internazionali. Il tema riguarda anche la tenuta della filiera industriale, che comprende produttori di veicoli e aziende specializzate nella componentistica. La riduzione dei volumi produttivi e la pressione competitiva sui prezzi, secondo la posizione espressa da Bonometti, rendono necessario un quadro di regole che sostenga gli investimenti e tuteli le competenze presenti in Europa. Il costo dell'energia e le modalità della transizione Tra le priorità indicate, il presidente di OMR Automotive ha posto il costo dell'energia, considerato un fattore determinante per la competitività delle imprese. Nel confronto riportato durante l'intervento, il prezzo dell'elettricità in Italia è stato indicato in 115

euro per megawattora, contro i 61 euro della Francia. "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa", ha dichiarato Bonometti, sostenendo che la transizione verso una mobilità a minori emissioni deve essere accompagnata da condizioni energetiche sostenibili per il sistema produttivo. Il presidente del gruppo ha ribadito di non mettere in discussione l'obiettivo ambientale, ma di contestare le modalità con cui viene perseguito. "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina", ha affermato. Bonometti ha inoltre richiamato la distanza tra gli obiettivi previsti per il 2030 e le previsioni di diffusione delle auto elettriche. A fronte di un obiettivo dell'80%, ha citato stime che indicano una quota del 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha commentato. La soluzione proposta è una maggiore neutralità tecnologica, con una valutazione delle emissioni basata sull'intero ciclo di vita dei veicoli. "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha aggiunto, chiedendo che le politiche

ambientali tengano conto delle conseguenze industriali e occupazionali delle scelte adottate. Componenti europei e dazi: le richieste alla politica industriale. Un altro punto centrale riguarda il contenuto europeo dei componenti impiegati nei veicoli. Bonometti si è espresso a favore del vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, a condizione che la percentuale venga calcolata sul valore reale e che il criterio sia applicato a tutti gli operatori. "Non è protezionismo, è buon senso", ha dichiarato. La proposta punta, nella visione espressa dal presidente di OMR Automotive, a rafforzare la produzione all'interno del continente e a collegare il sostegno pubblico alla presenza effettiva di valore industriale europeo. Sul fronte della concorrenza internazionale, Bonometti ha sostenuto anche la necessità di ricorrere ai dazi sui prodotti cinesi, precisando però che questa misura non può sostituire una strategia industriale complessiva. "Servono, ma da soli non sono una politica industriale", ha osservato, aggiungendo che chi intende vendere e produrre in Europa dovrebbe essere sottoposto agli stessi obblighi. Il tema

si inserisce nel confronto sulle condizioni di accesso al mercato europeo e sulla necessità di garantire alle imprese del continente regole competitive comparabili a quelle applicate ai produttori stranieri. Per Bonometti, la protezione della filiera non può limitarsi a misure commerciali, ma deve comprendere interventi strutturali a sostegno della produzione. Lavoro, formazione e certezza delle regole. Le proposte illustrate al tavolo di **#FORUMAutoMotive** hanno riguardato anche il costo del lavoro e le ricadute occupazionali della trasformazione tecnologica. Bonometti ha chiesto una riduzione strutturale del cuneo fiscale, sostenendo che il peso che grava sui salari rappresenti un problema per la competitività delle imprese e per il reddito dei lavoratori. "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra", ha affermato. Accanto alla riduzione del prelievo sul lavoro, ha indicato la necessità di istituire un fondo dedicato alla riqualificazione professionale delle persone impiegate nella produzione di motori tradizionali, affinché possano acquisire competenze utili nei nuovi processi industriali. "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

a casa", ha dichiarato, richiamando l'importanza di gestire la transizione senza disperdere il patrimonio di conoscenze e professionalità costruito negli anni dal settore automobilistico. Un ulteriore ostacolo agli investimenti, secondo Bonometti, è rappresentato dall'incertezza normativa e dalla complessità burocratica. "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno", ha osservato, indicando nella stabilità delle disposizioni un requisito essenziale per consentire alle imprese di pianificare strategie industriali di lungo periodo. La richiesta di una strategia europea per l'automotive Nel suo intervento a Milano, Bonometti ha infine ricondotto le diverse proposte alla necessità di una politica industriale europea capace di tenere insieme transizione ambientale, competitività, investimenti e occupazione. Energia a prezzi sostenibili, neutralità tecnologica, valorizzazione dei componenti europei, misure commerciali e formazione dei lavoratori sono, nella sua impostazione, elementi complementari di una strategia per il futuro del comparto. "Queste non sono richieste di parte. Sono le condizioni minime per continuare a investire,

produrre e assumere in Europa", ha concluso il presidente di OMR Automotive. "Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Scopri di più da Gazzetta della Lombardia Abbonati per ricevere gli ultimi articoli inviati alla tua e-mail.

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://gazzettadigenova.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://ilcorrieredibologna.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://ilcorrieredifirenze.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Purcaro (DEKRA Italia): "L'Europa deve accelerare sui nuovi modelli auto; la transizione non sarà soltanto elettrica"

LINK: <https://www.ilgiornaleditalia.it/video/mondo-imprese/829349/purcaro-dekra-italia-leuropa-deve-accelerare-sui-nuovi-modelli-auto-la-transizio...>

Purcaro (DEKRA Italia): "L'Europa deve accelerare sui nuovi modelli auto; la transizione non sarà soltanto elettrica" Redazione 13 Ottobre 2026 Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia, ha rilasciato un'intervista a Il Giornale d'Italia in occasione di **#FORUMAutoMotive**, durante l'incontro "Basta con le parole. Subito i fatti!", tenutosi a Milano. Il settore automobilistico europeo si trova ad affrontare una fase di profonda trasformazione, caratterizzata dalla crescente concorrenza dei costruttori asiatici, dalle incertezze sulla transizione elettrica e dall'introduzione di tecnologie sempre più avanzate per la sicurezza dei veicoli. Purcaro ha sottolineato la necessità di accelerare lo sviluppo di prodotti di nuova generazione per recuperare competitività rispetto ai produttori asiatici, che possono contare su condizioni più favorevoli in termini di costi del lavoro, energia e disponibilità di materie prime. Quali sono le principali sfide che il settore automotive deve affrontare oggi? Oggi c'è sicuramente il tema della competitività con i

costruttori asiatici relativamente a elementi caratterizzanti della produzione: costi più competitivi, costi del lavoro competitivi, costi dell'energia competitivi, disponibilità di materie prime. Su questo ambito non c'è dubbio che la parte europea della manifattura legata all'automotive ha molto da recuperare, ma ha necessità di accelerare notevolmente il posizionamento di prodotti di nuova generazione, altrimenti il divario diventa incolmabile. La transizione verso l'elettrico sta procedendo troppo lentamente? La transizione verso l'elettrico non sta andando secondo l'accelerazione che si era immaginata nella fase iniziale. Prevalentemente il mercato elettrico è e rimane un mercato di sostituzione, ma il prodotto ad oggi disponibile, sebbene sia in parte diminuito in termini di prezzi, rimane comunque con un costo troppo alto e un tasso di obsolescenza che sicuramente non incentiva la sostituzione. Dall'altra parte, poi, questa indeterminatezza nel mantenere delle scadenze costanti anche dal punto di

vista dello stop alla produzione di veicoli endotermici sta generando molta confusione e dubbi da parte del consumatore. Assisteremo, non c'è dubbio, a un mix diverso che non sarà tutto elettrico. Da questo punto di vista è importante continuare non solo a sostenere la transizione, ma anche ad aiutare il consumatore in quella che deve essere una scelta il più possibile definitiva. Che ruolo avranno l'intelligenza artificiale e le nuove tecnologie nella sicurezza dei veicoli? Hanno già una rilevanza notevole, soprattutto nei sistemi di connettività e nei sistemi di assistenza alla guida. I sistemi di assistenza alla guida ADAS sono già inclusi nei veicoli di nuova immatricolazione di nuova generazione. I nuovi veicoli saranno sempre più addestrati relativamente agli algoritmi di intelligenza artificiale che consentiranno sempre di più di perdonare quella che è la distrazione. Forse arriveremo anche alla guida autonoma. Riguarda l'interazione dei veicoli con gli altri veicoli e con la strada, ad esempio. Quindi la connessione vehicle-to-everything. La normativa è allo studio, la tecnologia

forse ancora un po' più avanti, ma la strada è questa. C'è il tema della mobilità che riguarda la sostenibilità, le motorizzazioni, ma anche la sicurezza. La concorrenza asiatica impone nuovi standard anche sul fronte della sicurezza? Il tema della sicurezza è al centro del dibattito in questo momento. La sicurezza non riguarda solamente gli elementi meccanici del veicolo, ma anche i sistemi di connettività. La normativa europea è la stessa per tutti i costruttori, quindi, sebbene ci possano essere dei punti di partenza diversi a seconda delle diverse geografie, se un veicolo viene venduto in Europa ed è autorizzato a venderlo in Europa, significa aver superato tutti gli standard delle verifiche di conformità previste dalla normativa. Quindi questo, più che essere un elemento di competitività, deve essere un elemento di garanzia per chi circola sulle strade. Qual è il significato della partecipazione di DEKRA al **#FORUMAutoMotive**? DEKRA è un sostenitore storico del Forum Automotive, anche perché è importante che ci siano dei momenti di dialogo e di confronto su questa industria che è la principale industria europea e che in questo momento sta

affrontando un passaggio molto stretto e molto difficile, che impatta anche sulla vita e la quotidianità di tanti cittadini europei. Noi siamo presenti nel settore automotive dall'inizio della nostra storia, con oltre 100 anni di presenza in questa attività. Continuiamo a investire per garantire che tutti i prodotti di nuova generazione circolino in sicurezza, sia per quanto riguarda le verifiche prima che il prodotto venga messo sul mercato, sia per quanto riguarda le verifiche periodiche, le cosiddette revisioni, settore nel quale possiamo dire che siamo il primo operatore al mondo con oltre 32 milioni di revisioni l'anno. Il Giornale d'Italia è anche su Whatsapp. [Clicca qui per iscriversi al canale e rimanere sempre aggiornati.](#) Articoli Recenti
Testata giornalistica registrata - Direttore responsabile Luca Greco - Reg. Trib. di Milano n°40 del 14/05/2020 - © 2026 - Il Giornale d'Italia - P.Iva 11345070962

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

Purcaro (DEKRA Italia): "La transizione automotive è una delle principali sfide; i player asiatici sono un'opportunità"

LINK: <https://www.ilgiornaleditalia.it/news/mondo-imprese/829330/purcaro-dekra-italia-la-transizione-automotive-e-una-delle-principali-sfide-i-pla...>

Purcaro (DEKRA Italia): "La transizione automotive è una delle principali sfide; i player asiatici sono un'opportunità" Redazione 13 Ottobre 2026 Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia, **i n t e r v i e n e a #FORUMAutoMotive**, durante l'incontro "Basta con le parole. Subito i fatti!", tenutosi a Milano, illustrando le principali sfide legate alla trasformazione del settore automotive. Purcaro si sofferma sull'evoluzione delle motorizzazioni, della connettività, delle tecnologie ADAS e delle normative sulla sicurezza, oltre che sui nuovi standard competitivi introdotti dai player asiatici. Il Presidente **d e s c r i v e** inoltre l'adeguamento dell'offerta di DEKRA lungo la filiera, evidenziando le opportunità di sviluppo nei servizi di omologazione, certificazione e supporto alle strutture di vendita e post-vendita. "Accompagnare la delicata transizione del mercato automotive è oggi una delle principali sfide del settore. Una trasformazione che va **o l t r e** le nuove motorizzazioni e coinvolge

connettività, nuove tecnologie ADAS, nuove normative sulla sicurezza e sull'accesso alle informazioni, oltre ai nuovi standard competitivi imposti dai player asiatici. Anche DEKRA è parte di questo processo, che ci richiede una sempre maggiore integrazione globale tra le nostre strutture tecniche e un presidio Locale più efficace a supporto delle strutture di vendita e post-vendita. Abbiamo integrato il portafoglio di offerta per assicurare un presidio lungo tutta la supply chain e aiutare le aziende della filiera a competere con successo nelle diverse fasi di trasformazione e crescita. In questo scenario, la presenza dei player asiatici rappresenta un'ulteriore opportunità di sviluppo per i nostri servizi di omologazione e certificazione, come per la localizzazione delle strutture di vendita e post-vendita. Un'opportunità che ci consente di far evolvere il nostro posizionamento nel settore della mobilità, alla cui evoluzione in sicurezza contribuiamo da oltre cento anni". Lo ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA

Italia, intervenendo al **t a v o l o d i #FORUMAutoMotive**, durante l'incontro "Basta con le parole. Subito i fatti!", tenutosi a Milano. Il Giornale d'Italia è anche su Whatsapp. Clicca qui per iscriversi al canale e rimanere sempre aggiornati. Articoli Recenti Testata giornalistica registrata - Direttore responsabile Luca Greco - Reg. Trib. di Milano n°40 del 14/05/2020 - © 2026 - Il Giornale d'Italia - P.Iva 11345070962

FORUMAutoMotive, Toni Purcaro (DEKRA Italia): "La sfida è accompagnare il cambiamento per rendere competitiva la filiera automotive"

LINK: <https://www.ilgiornaleditalia.it/news/mondo-imprese/829394/forumautomotive-toni-purcaro-dekra-italia-la-sfida-e-accompagnare-il-cambiamento-...>

FORUMAutoMotive, Toni Purcaro (DEKRA Italia): "La sfida è accompagnare il cambiamento per rendere competitiva la filiera automotive" Redazione 13 Ottobre 2026 "Accompagnare la delicata transizione del mercato automotive è oggi una delle principali sfide del settore. Una trasformazione che va oltre le nuove motorizzazioni e coinvolge connettività, nuove tecnologie ADAS, nuove normative sulla sicurezza e sull'accesso alle informazioni, oltre ai nuovi standard competitivi imposti dai player asiatici. Anche DEKRA è parte di questo processo, che ci richiede una sempre maggiore integrazione globale tra le nostre strutture tecniche e un presidio Locale più efficace a supporto delle strutture di vendita e post-vendita. Abbiamo integrato il portafoglio di offerta per assicurare un presidio lungo tutta la supply chain e aiutare le aziende della filiera a competere con successo nelle diverse fasi di trasformazione e crescita. In questo scenario, la presenza dei player asiatici rappresenta

un'ulteriore opportunità di sviluppo per i nostri servizi di omologazione e certificazione, come per la localizzazione delle strutture di vendita e post-vendita. Un'opportunità che ci consente di far evolvere il nostro posizionamento nel settore della mobilità, alla cui evoluzione in sicurezza contribuiamo da oltre cento anni". Lo ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia, intervenendo al tavolo di **#FORUMAutoMotive**, durante l'incontro "Basta con le parole. Subito i fatti!", tenutosi a Milano. Il Giornale d'Italia è anche su Whatsapp. Clicca qui per iscriversi al canale e rimanere sempre aggiornati. Articoli Recenti Testata giornalistica registrata - Direttore responsabile Luca Greco - Reg. Trib. di Milano n°40 del 14/05/2020 - © 2026 - Il Giornale d'Italia - P.Iva 11345070962

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://ilgiornaleditorino.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://lacittadiroma.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»

LINK: <https://leccesera.it/2026/10/14/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/>

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore» Dire 14/10/2026 Attualità «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Così il Cav. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di [http://#FORUMAutoMotive] #FORUMAutoMotive, tenutosi il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: «Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa». Sulla

transizione, Bonometti è stato netto: «L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina». Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. «Così non si guida una transizione: si programmano le multe», ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: «Altrimenti non è una transizione: è una dismissione», ha sottolineato il Presidente di OMR Automotive. Sì al vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, «non è protezionismo, è buon senso», purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: «Servono, ma da soli non sono una politica industriale - ha osservato Bonometti -. Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi». Sul lavoro: «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra». Per il vertice di OMR servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare

chi oggi lavora sui motori tradizionali: «Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa». E sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». «Queste non sono richieste di parte - ha concluso Bonometti -. Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto». Condividi: Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Condividi su X (Si apre in una nuova finestra) X Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) WhatsApp Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra) E-mail

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://magazine-italia.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Auto europea alla resa dei conti, 40 mesi per un'auto nuova contro i 20 della Cina (si cerca la retro ma pagano lavoratori e cittadini)

LINK: <https://www.missionline.it/mission-fleet-post/auto-europea-alla-resa-dei-conti-40-mesi-per-un'auto-nuova-contro-i-20-della-cina-si-cerca-la-r...>



Auto europea alla resa dei conti, 40 mesi per un'auto nuova contro i 20 della Cina (si cerca la retro ma pagano lavoratori e cittadini) Al Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive** a Milano, industria, sindacati e politica chiedono lo stesso: "Basta con le parole. Subito i fatti!". Sulle ricette, però, le posizioni restano distanti 14 Ottobre 2026 14 Ottobre 2026 A cura della redazione Cinque anni di transizione "a una sola direzione tecnologica" sono finiti sul banco degli imputati. Pierluigi Bonora, giornalista e promotore del Forum, ha ricordato che l'evento aveva segnalato per tempo i rischi di un percorso sostenuto da norme che, nella sua lettura, si sono rivelate "un boomerang" mentre la concorrenza cinese avanzava. Oggi, ha detto, la crisi investe tutto il sistema: chiusure industriali, occupazione a rischio e costi geopolitici che ricadono sui cittadini.

Bonora ha collegato il dibattito alle trattative UE-Cina e all'ipotesi di limitare le importazioni di ibridi. Ha poi richiamato i segnali di revisione del Green Deal arrivati da Emmanuel Macron, notando che il ripensamento non è accompagnato da scuse per i danni che l'impostazione precedente avrebbe causato a stabilimenti e occupazione. Più amaro il commento di Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano: "Si sono chiuse le stalle quando i buoi erano già scappati". Cina, il vantaggio è nei tempi (e nei costi) Il quadro più netto l'ha tracciato Emanuele Cordone, Partner Automotive di AlixPartners. In sintesi, per la seconda volta l'automotive europeo ha il livello di disruption più alto tra i settori analizzati, e il 60% degli operatori del campione si sente superato dai concorrenti cinesi. I NUMERI DELLA SFIDA CINESE (fonte AlixPartners) 74: l'indice di disruption

dell'automotive europeo nel 2026, il più alto tra le industrie considerate 20 mesi contro 40: il tempo per sviluppare un nuovo prodotto in Cina e in Europa 35%: il vantaggio di costo stimato dei costruttori cinesi 7,8%: l'EBITDA delle case europee, che sarebbe stato del 9% senza i dazi (i fornitori sono intorno all'11%) 50-100% contro 22-34%: i volumi che gli OEM cinesi prevedono di rinnovare in tre anni, rispetto ai costruttori tradizionali 1 auto su 3: la quota di vendite mondiali che sarà cinese nel 2030, secondo le stime citate Cordone ha aggiunto che l'intelligenza artificiale è "insieme fattore di discontinuità e opportunità d'investimento", ma che la crescita non può contare solo sulle nuove tecnologie: appena il 20% degli operatori indica il prodotto tra le leve su cui puntare. Gli impianti europei utilizzati solo in parte, intanto, aprono spazi agli

investimenti cinesi nel continente. Cosa chiede la politica: meno scadenze, più libertà tecnologica Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento europeo e membro della Commissione TRAN, ha riconosciuto che il pacchetto europeo ha aperto una finestra, ma ha giudicato insufficienti le scelte della Commissione sulla CO2. Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, ha richiamato un pacchetto di 15 interventi. Chiede di frenare l'avanzata cinese, accelerare le decisioni europee e lasciare al settore più libertà di scelta tecnologica. Il suo slogan è "auto più semplici e accessibili". Ha citato "la strategia ibrida di Toyota" e criticato "un sistema fondato su scadenze e sanzioni". Alessandro Cattaneo, responsabile Dipartimenti di Forza Italia, ha indicato la strada nel pragmatismo, nella valutazione dei numeri e nella pluralità tecnologica. L'industria auto: "Energia a metà prezzo, 320 giorni di lavoro l'anno" Marco Bonometti, presidente e AD di OMR Automotive, ha spostato il confronto sui costi: in Cina "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". La sua proposta è netta: legare l'accesso al mercato

europeo a una quota di produzione localizzata del 70% e definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Andrea Taschini, advisor e manager automotive, ha ricordato che il peso della manifattura europea è sceso dal 20% al 14% del PIL. Batterie e software, circa metà del valore di un'auto, sono oggi in gran parte forniti fuori dall'Europa. Lavoro: l'allarme dei sindacati e l'ombra del Marocco Davide Sperti, segretario generale UILM, ha ricordato che le preoccupazioni dei lavoratori erano state accolte con scetticismo. Servono, a suo avviso, centralità del cliente e una politica industriale europea per fermare chiusure e perdita di indotto. Barbara Arsieni, responsabile Ufficio Internazionale FIM-CISL, collegata da Bruxelles, ha citato la mobilitazione di Hannover contro i tagli in gruppi come Volkswagen e Bosch e il timore che la crisi tedesca si estenda alla filiera italiana, strettamente intrecciata. Nuovo competitor in vista: il Marocco, con circa 700.000 veicoli prodotti e l'obiettivo di un milione entro il 2030. I nodi per l'auto odierna: prezzi, scelta, canoni e gomme Il filo che tocca più da vicino automobilisti e famiglie, passa da quattro nodi. Che cosa si può

comprare. Massimo Artusi (Federauto) descrive un'industria che non sempre produce ciò che il mercato chiede. Simonpaolo Buongiardino (Confcommercio Mobilità) ricorda che le reti di vendita "possono commercializzare soltanto i modelli che i costruttori rendono disponibili". Quanto si paga. Italo Folonari (ANIASA) mette in guardia dal passare da un estremo all'altro: serve mantenere l'elettrico tra le opzioni e ridurre la frammentazione normativa, che alimenta l'incertezza dei consumatori e nel noleggio a lungo termine si riflette sui canoni. Elettrico, il divario. Fabio Pressi (Motus-E) segnala che in Italia la quota dell'elettrico è intorno all'8%, contro oltre il 20% in Europa, e chiede più incentivi per i veicoli commerciali e industriali. Alternative e gomme. Matteo Cimenti (Federchimica - Assogasliquidi) rivendica la tenuta del GPL e 20 milioni in cinque anni per il retrofit. Giovanni Panico (Assogomma) ricorda che il comparto conta circa 200.000 addetti: i dazi sugli pneumatici cinesi sono scattati a luglio, ma i flussi si spostano su altri Paesi asiatici e le tensioni nello Stretto di Hormuz aggravano costi e forniture. Anche sulle due ruote il

quadro cambia, ha notato Attilio Pogliani (Associazione Italiana Concessionari Moto): scooter cinesi e indiani guadagnano spazio e qualità, mentre l'elettrico fatica a decollare. IL FOCUS: "Pausa di tre anni" o "scegliere bene"? Le due ricette del sistema Dalle interviste registrate a Milano oggi, emergono le due proposte più concrete. Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, chiede una pausa regolamentare di tre anni per capire cosa serve alla competitività europea, e di proteggere subito il settore: "Vedo 27 Stati che non riescono a trovare una via comune e un'Europa che si regge faticosamente in piedi". Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, non chiede una pausa ma cinque direttrici: riduzione del 90% della CO2 al 2035, senza condizioni sulla compensazione del 10% residuo (in linea con ACEA); neutralità tecnologica per valutare il contributo ambientale di ciascuna tecnologia; un Fondo europeo di convergenza, pluriennale e cofinanziato dagli Stati, per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia; sostegno alle flotte aziendali, con la proposta di filiera sulla revisione fiscale; competitività: "Non significa chiudere il mercato, ma

rendere l'Europa un luogo dove conviene investire e produrre". La sintesi di Pietrantonio: "Non dobbiamo scegliere fra transizione o competitività. Dobbiamo farle camminare insieme." Prossima tappa: Bruxelles, 10 novembre Maria Rosa Baroni, presidente di NGV Italy, ha annunciato che il 10 novembre a Bruxelles verrà presentato un manifesto per una transizione tecnologicamente neutrale, promosso con Osservatorio, Federauto, Confartigianato e UNEM, alla presenza di europarlamentari di tutti gli schieramenti. Spunti di commento sull'auto europea per fleet manager appassionati (e che vogliano farsi sentire da Brussels): Il filo conduttore è che tutti chiedono decisioni rapide e regole stabili, ma divergono su come: pausa e neutralità tecnologica da una parte, un fondo europeo e traiettoria CO2 confermata dall'altra. Il paradosso: l'Italia è sotto la media europea sull'elettrico (8% contro oltre il 20%) ma esposta sulla filiera tedesca e sull'indotto. Sia chi frena sia chi accelera ha quindi argomenti. Il dato scomodo: 20 mesi contro 40 di sviluppo prodotto non si risolvono con i dazi, e questo vale per qualunque ricetta.

#FORUMAutoMotive: «Basta con le parole. Subito i fatti!» Il Tavolo a Milano

LINK: <https://www.motorionline.com/forumautomotive-basta-con-le-parole-subito-i-fatti-il-tavolo-a-milano/>



#FORUMAutoMotive: «Basta con le parole. Subito i fatti!» Il Tavolo a Milano il Tavolo straordinario: crisi del settore, concorrenza cinese e scelte europee nelle parole di costruttori, filiera, sindacati e politica di Redazione14 Ottobre, 2026 **FORUMAutoMotive** Il Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive** a Milano ha riunito il settore su crisi, concorrenza cinese e scelte europee: i dati di AlixPartners, le richieste della filiera e le interviste ad ANFIA e UNRAE. «Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte giuste»: è il titolo del Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive**, tenutosi il 13 ottobre a Milano presso Automobile Club Milano. Costruttori, componentisti, reti di vendita, sindacati, associazioni e politica a confronto sulla crisi del settore, sulla concorrenza cinese e sulle scelte dell'Europa. L'apertura:

Bonora e Meda Aprendo il Tavolo, Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato che il Forum aveva indicato con largo anticipo i rischi di una transizione impostata su una sola direzione tecnologica, mentre la concorrenza cinese avanzava. «Oggi la crisi investe il sistema nel suo insieme: chiusure industriali, occupazione a rischio e ricadute del quadro geopolitico sui costi per i cittadini», ha osservato, collegando la discussione alle trattative Ue-Cina sulle importazioni di modelli ibridi e ai segnali di revisione del Green Deal arrivati da Emmanuel Macron. Nel saluto istituzionale, il presidente di Automobile Club Milano Pietro Meda ha richiamato la necessità di rimettere i cittadini al centro: libertà di scelta e libertà tecnologica devono guidare il futuro della mobilità, senza decisioni dettate da un'impostazione ideologica. I numeri di AlixPartners

Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, ha indicato che nel 2026 l'automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice pari a 74. Nel campione analizzato il 60% ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro i 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. La redditività delle case europee è indicata al 7,8% di EBITDA (sarebbe stata del 9% senza i dazi), mentre i fornitori si attestano intorno all'11%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese, e gli OEM cinesi prevedono di rinnovare dal 50 al 100% dei volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori tradizionali. Sull'intelligenza artificiale, Cordone l'ha definita «insieme fattore di

discontinuità e opportunità d'investimento». Il parlamentare europeo Carlo Fidanza, membro della Commissione TRAN, ha riconosciuto che il pacchetto europeo ha aperto una finestra, ma ha giudicato insufficienti le scelte della Commissione Ue sulla CO2. Politica, imprese e sindacati Alberto Gusmeroli, Presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, ha richiamato un pacchetto di 15 interventi e chiesto di frenare l'avanzata cinese, accelerare le decisioni europee e lasciare al settore più libertà nella scelta delle tecnologie. Marco Bonometti, Presidente e AD di OMR Automotive, ha osservato che in Cina «l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno», chiedendo di legare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70% e un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Per i sindacati, Davide Sperti (UILM) ha indicato nella centralità del cliente e in una politica industriale europea i passaggi per fermare chiusure e perdita di indotto, mentre Barbara Arsieni (FIM-CISL), collegata da Bruxelles, ha portato l'esempio tedesco e ha segnalato il Marocco, con circa 700.000 veicoli prodotti e l'obiettivo di un

milione entro il 2030, come concorrente sempre più rilevante. Il Tavolo «Basta con le parole. Subito i fatti!» Massimo Artusi (Federauto) ha descritto un'industria che produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda; Simonpaolo B u o n g i a r d i n o (Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione) ha ricordato che le reti di vendita possono commercializzare soltanto i modelli che i costruttori rendono disponibili. Maria Rosa Baroni (NGV Italy) ha chiesto una transizione tecnologicamente neutrale e ha annunciato per il 10 novembre a Bruxelles la presentazione di un manifesto promosso con Osservatorio, Federauto, Confartigianato e UNEM. Sui carburanti alternativi, Matteo Cimenti (Federchimica - Assogasliquidi) ha richiamato la tenuta delle immatricolazioni a GPL e il sostegno al retrofit, 20 milioni di euro in cinque anni; Franco Del Manso (UNEM) ha ricordato le proposte per biocarburanti e bioraffinerie. Italo Folonari (ANIASA) ha messo in guardia dal passare da un estremo all'altro: «Mantenere l'auto elettrica tra le opzioni e ridurre la frammentazione normativa, che alimenta l'incertezza dei consumatori

e, nel noleggio a lungo termine, si riflette sui canoni». Giovanni Panico, direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del comparto della gomma, circa 200.000 addetti: i dazi sugli pneumatici cinesi sono partiti a luglio, ma i flussi si stanno spostando verso altri Paesi asiatici e le tensioni nello Stretto di Hormuz hanno aggravato costi e forniture; l'associazione chiede che la gomma sia riconosciuta come materiale strategico e critico. Toni Purcaro (DEKRA) ha richiamato il bisogno di regole stabili. Fabio Pressi (Motus-E) ha indicato nell'elettrificazione una risposta alla dipendenza dai fossili, ricordando che in Italia la quota dell'elettrico resta intorno all'8% contro oltre il 20% in Europa; Attilio Pogliani (Associazione Italiana Concessionari Moto) ha osservato che nelle due ruote scooter cinesi e indiani stanno guadagnando spazio e qualità. Andrea Taschini ha collegato la perdita di peso della manifattura europea, dal 20% al 14% del PIL secondo il dato citato, al rischio di perdere investimenti e competenze, aggiungendo che batterie e software rappresentano circa metà del valore di un'auto e sono in larga parte forniti fuori dall'Europa. Sono

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

intervenuiti anche Pier Luigi Del Viscovo (Centro studi Fleet & Mobility), Mario Verna e Alessandro Cattaneo (Forza Italia). Le interviste: Vavassori (ANFIA) e Pietrantonio (UNRAE) Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, ha chiesto una pausa di tre anni sul fronte regolamentare per individuare ciò che serve alla competitività europea, proteggendo nel frattempo subito il settore. Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, ha indicato cinque direttrici: traiettoria europea sulla CO2 (convergenza con ACEA sulla riduzione del 90% al 2035, senza condizioni sulla compensazione del 10% residuo), neutralità tecnologica, condizioni di mercato con la proposta di un Fondo europeo di convergenza pluriennale, flotte aziendali e competitività. «Non dobbiamo scegliere fra transizione o competitività. Dobbiamo farle camminare insieme», ha concluso. Domande frequenti sul Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive** Che cos'è il Tavolo straordinario di **#FORUMAutoMotive**? Un incontro che si è tenuto il 13 ottobre a Milano presso Automobile Club Milano, intitolato «Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte giuste». Chi è il

p r o m o t o r e d i **#FORUMAutoMotive**? Il giornalista Pierluigi Bonora. Quali dati ha presentato AlixPartners? Indice di disruption pari a 74, sviluppo prodotto in 20 mesi in Cina contro 40 in Europa e un vantaggio di costo stimato nel 35%. Che cosa ha chiesto Bonometti? Di legare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70% e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Che cosa ha proposto ANFIA? Una pausa di tre anni sul fronte regolamentare, con la protezione immediata del settore. Quando sarà presentato il manifesto di NGV Italy? Il 10 novembre a Bruxelles, promosso con Osservatorio, Federauto, Confartigianato e UNEM. Vota: post

Purcaro (DEKRA Italia) a **#FORUMAutoMotive**: «Accompagnare il cambiamento»

LINK: <https://www.motorionline.com/purcaro-dekra-italia-a-forumautomotive-accompagnare-il-cambiamento/>



Purcaro (DEKRA Italia) a **#FORUMAutoMotive**: «Accompagnare il cambiamento» Il Presidente di DEKRA Italia al tavolo di **#FORUMAutoMotive**: integrazione globale, presidio locale e opportunità dai player asiatici di Redazione 13 Ottobre, 2026 DEKRA Italia Toni Purcaro (DEKRA Italia) a **#FORUMAutoMotive**: la transizione dell'automotive coinvolge ADAS, connettività e normative, e i player asiatici sono un'opportunità per omologazione e certificazione. «Accompagnare la delicata transizione del mercato automotive è oggi una delle principali sfide del settore». Lo ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia, intervenendo al tavolo di **#FORUMAutoMotive** durante l'incontro 'Basta con le parole. Subito i fatti!', tenutosi a Milano. Una trasformazione che va oltre le motorizzazioni Secondo Purcaro la

trasformazione in corso coinvolge non solo le nuove motorizzazioni ma anche la connettività, le nuove tecnologie ADAS, le nuove normative sulla sicurezza e sull'accesso alle informazioni, oltre ai nuovi standard competitivi imposti dai player asiatici. Il ruolo di DEKRA DEKRA è parte di questo processo, che richiede «una sempre maggiore integrazione globale» tra le strutture tecniche e «un presidio locale più efficace» a supporto delle strutture di vendita e post-vendita. L'azienda ha integrato il proprio portafoglio di offerta per assicurare un presidio lungo tutta la supply chain e aiutare le imprese della filiera a competere con successo nelle diverse fasi di trasformazione e crescita. I player asiatici come opportunità Per Purcaro la presenza dei player asiatici rappresenta «un'ulteriore opportunità di sviluppo» per i servizi di omologazione e certificazione di DEKRA,

così come per la localizzazione delle strutture di vendita e post-vendita. Un'opportunità che consente di far evolvere il posizionamento nel settore della mobilità, alla cui evoluzione in sicurezza DEKRA contribuisce, ha ricordato, da oltre cento anni. Domande frequenti su DEKRA Italia e **#FORUMAutoMotive** Chi è Toni Purcaro? È il Presidente di DEKRA Italia. Dove è intervenuto Purcaro? Al tavolo di **#FORUMAutoMotive**, durante l'incontro 'Basta con le parole. Subito i fatti!', a Milano. Quali cambiamenti indica per il settore automotive? Connettività, nuove tecnologie ADAS, nuove normative su sicurezza e accesso alle informazioni e nuovi standard competitivi dei player asiatici. Come si prepara DEKRA? Con una maggiore integrazione globale delle strutture tecniche, un presidio locale più efficace e un portafoglio di offerta integrato lungo la

supply chain. Che opportunità vede nei player asiatici? Uno sviluppo dei servizi di omologazione e certificazione e della localizzazione delle strutture di vendita e post-vendita. Da quanto tempo DEKRA opera nella mobilità? Da oltre cento anni, secondo Purcaro. Vota: post

Bonometti (OMR) al Tavolo #FORUMAutoMotive: «Servono scelte concrete»

LINK: <https://www.motorionline.com/bonometti-omr-al-tavolo-forumautomotive-servono-scelte-concrete/>



Bonometti (OMR) al Tavolo #FORUMAutoMotive: «Servono scelte concrete» Energia a prezzi europei, regole certe, lavoro meno tassato, contenuto locale e dazi: le priorità del Presidente di OMR Automotive di Redazione13 Ottobre, 2026 OMR Automotive Al Tavolo di #FORUMAutoMotive a Milano, Marco Bonometti (OMR Automotive) indica le priorità per salvare l'automotive europeo: energia, regole certe, cuneo fiscale, componenti europei e dazi. «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Lo ha affermato il Cav. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive, intervenendo oggi al Tavolo di #FORUMAutoMotive presso la sede dell'Automobile Club Milano. I numeri della crisi europea Secondo i dati citati da Bonometti, dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato

la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato. «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha commentato. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive Energia e transizione: «Il metodo è in discussione» Il primo nodo è l'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61. «Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa». Sulla transizione, Bonometti è netto: «L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì». Per il 2030, ha ricordato, servirebbe l'80% di auto elettriche mentre le previsioni indicano il 40%: «Così non si guida una transizione: si programmano le multe». La richiesta è una vera neutralità tecnologica, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita.

Componenti europei e dazi Via libera al vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, che per Bonometti «non è protezionismo, è buon senso», purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Anche i dazi sono necessari, ma «da soli non sono una politica industriale»: chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi. Lavoro e burocrazia «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra». Per OMR servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali, che «va formato e accompagnato, non lasciato a casa». Sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». Le richieste, ha concluso Bonometti, «sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa». Se queste scelte si

faranno, l'Europa resterà un continente che produce auto; altrimenti diventerà un mercato in cui le auto si comprano soltanto. Domande frequenti su B o n o m e t t i e #FORUMAutoMotive Chi è Marco Bonometti? È il Cavaliere del Lavoro e Presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali. Dove si è svolto il T a v o l o d i #FORUMAutoMotive? Il 13 ottobre 2026 presso la sede dell'Automobile Club Milano. Quali dati ha citato Bonometti? Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato. Quanto costa l'energia in Italia rispetto alla Francia? Secondo Bonometti l'elettricità costa 115 euro al megawattora in Italia e 61 in Francia. Cosa chiede sui componenti europei? Un vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, calcolato sul valore reale e valido per tutti. Quali misure propone per il lavoro? Un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi lavora oggi sui motori tradizionali. Vota: post

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://notiziedi.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive"

LINK: <https://radionapolicentro.it/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/>



Bonometti (OMR): "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive" Redazione MILANO - "In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri". Così il cavaliere Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di **#Forumautomotive**, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano. "IN ITALIA PRODUZIONE DIMEZZATA, CRESCONO I MARCHI CINESI" Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo

è stato quello dell'energia: in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa". "SIA VERA TRANSIZIONE, NON DISMISSIONE" Sulla transizione, Bonometti è stato netto: "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina". Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha sottolineato il presidente di Omr Automotive. LE "CONDIZIONI MINIME" PER RESISTERE IN EUROPA Sì al vincolo del 70% di

componenti europei per accedere agli incentivi, "non è protezionismo, è buon senso", purché sia calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi: "Servono, ma da soli non sono una politica industriale- ha osservato Bonometti- Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi". Sul lavoro: "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra". Per il vertice di Omr servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa". E sulla burocrazia: "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno". "Queste non sono richieste di parte- ha concluso Bonometti- Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un

continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto". Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it>

Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore»

LINK: <https://tarantosera.it/2026/10/14/bonometti-omr-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/>



Bonometti (Omr): «In Europa servono scelte concrete per salvare il settore» Dire 14/10/2026 Attualità «In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri». Così il Cav. Marco Bonometti, Presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, nel corso del suo intervento al Tavolo di [http://#FORUMAutoMotive] #FORUMAutoMotive, tenutosi il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. Dal 2019 l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, l'Italia ha quasi dimezzato la produzione e i marchi cinesi sono passati dal 2% al 10% del mercato: «Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori», ha evidenziato Bonometti commentando i dati. Il primo nodo posto sul tavolo è stato quello dell'energia:

in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, in Francia 61: «Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa». Sulla transizione, Bonometti è stato netto: «L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina». Per il 2030 servirebbe l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40%. «Così non si guida una transizione: si programmano le multe», ha affermato. La richiesta è una neutralità tecnologica vera, con le emissioni misurate sull'intero ciclo di vita: «Altrimenti non è una transizione: è una dismissione», ha sottolineato il Presidente di OMR Automotive. Sì al vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, «non è protezionismo, è buon senso», purché sia calcolato sul valore reale e

valga per tutti. Lo stesso per i dazi: «Servono, ma da soli non sono una politica industriale - ha osservato Bonometti -. Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi». Sul lavoro: «Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra». Per il vertice di OMR servono un taglio strutturale del cuneo fiscale e un fondo per riqualificare chi oggi lavora sui motori tradizionali: «Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa». E sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». «Queste non sono richieste di parte - ha concluso Bonometti -. Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto». Condividi:

Stampa (Si apre in una nuova finestra) Stampa
Condividi su Facebook (Si apre in una nuova finestra)
Facebook Condividi su X (Si apre in una nuova finestra)
X Condividi su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra)
WhatsApp Invia un link a un amico via e-mail (Si apre in una nuova finestra)
E-mail Leggi articolo