mimesi
YOUR MEDIA INTELLIGENCE

#FORUMAUTOMOTIVE

15/10/2026

INDICE

#FORUMAUTOMOTIVE

14/10/2026 cittadi.it 11:10 12
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 entilocali-online.it 12:10 13
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 notiziarioflegreo.it 12:10 15
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 notiziarioflegreo.it 11:10 18
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 primopiano24.it 14:10 19
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 primopiano24.it 12:10 21
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 primopiano24.it 11:10 24
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 primopiano24.it 11:10 25
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 radiostudio90italia.it 18:10 26
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 utilitalia.it 00:10 28
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 vetrinatv.it 14:10 30
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 vigevano24.it 12:10 33
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 adnkronos.com 00:10 36
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Alto Vicentino Online.it 09:10 39
'In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive'

14/10/2026 gazzettadimodena.gelocal.it 00:10 41
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 lanuovaferrara.gelocal.it 00:10 43
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Leggo.it 12:10 45
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 OssolaNews.it 14:10 47
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Quotidiano di Bari.it 12:10 50
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Quotidiano di Foggia.it 12:10 52
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Vivere Assisi 13:10 54
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte...

14/10/2026 Vivere Italia 00:10 60
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 lagazzettadelmezzogiorno.it 00:10 66
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 qds.it 16:10 69
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 savonanews.it 14:10 70
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 sicurauto.it 08:10 73
La Cina spazza via l'auto UE se Bruxelles non si attiva subito

14/10/2026 spotandweb.it 12:10 75
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 milanotoday.it 09:10 77
Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte giuste

14/10/2026 targatocn.it 00:10 81
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 today.it 09:10 84
Bonometti (OMR) al tavolo di #FORUMautomotive: "in Europa servono scelte concrete per salvare il settore"

14/10/2026 egnews.it 14:10 86
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 quattroruote.it 10:10 89
"L'Europa non può più aspettare": l'allarme della filiera auto

14/10/2026 olbianotizie.it 15:10 91
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 24ovest.it 00:10 94
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 accadeora.it 14:10 97
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 accadeora.it 12:10 99
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Aostacronaca.it 00:10 102
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 appianews.it 14:10 105
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 askanews.it 17:10 106
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 askanews.it 13:10 108
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 auto.it 00:10 109
Auto europee in crisi: la Cina corre, Bruxelles deve cambiare rotta

14/10/2026 autotecnica.org 13:10 110
Automotive europeo, è l'ora delle scelte

14/10/2026 canaledieci.it 12:10 113
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 canaleuno.it 16:10 116
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 chivassoggi.it 00:10 118
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 cn24tv.it 12:10 121
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 corrieredellasardegna.it 14:10 124
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 corrieredellasardegna.it 12:10 126
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 corrieredellasardegna.it 11:10 129
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 corrierediancona.it 14:10 130
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 corrierediancona.it 12:10 132
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 corrierediancona.it 11:10 135
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 corrieredipalermo.it 14:10 136
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 corrieredipalermo.it 12:10 138
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 corrieredipalermo.it 11:10 141
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 corriereflegreo.it 14:10 142
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 corriereflegreo.it 12:10 144
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 corriereflegreo.it 11:10 147
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 cremaoggi.it 00:10 148
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 cronachedellacalabria.it 14:10 151
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 cronachedellacalabria.it 12:10 153
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 cronachedellacalabria.it 11:10 156
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 cronachedelmezzogiorno.it 14:10 157
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 cronachedelmezzogiorno.it 12:10 159
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 cronachedelmezzogiorno.it 11:10 162
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 cronachedimilano.com 14:10 163
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 cronachedimilano.com 12:10 165
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 cronachedimilano.com 11:10 168
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 feeds.blogo.it 15:10 169
Auto europee, la Cina corre il doppio e costa il 35% in meno: l'allarme di FORUMAutoMotive

14/10/2026 gazzettadigenova.it 14:10 171
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 gazzettadigenova.it 12:10 173
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 gazzettadigenova.it 11:10 176
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 gazzettamatin.com 00:10 177
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 gazzettamatin.com 00:10 178
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 giornaleinfocastelliromani.it 14:10 180
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 granpaese.eu 13:10 183
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 ilbustese.it 12:10 185
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 ilcorrieredifirenze.it 14:10 188
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 ilcorrieredifirenze.it 12:10 190
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 ilcorrieredifirenze.it 11:10 192
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 ilcorrieredifirenze.it 11:10 193
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 ilfattonisseno.it 12:10 194
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 ilgiornaleditalia.it 00:10 197
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 ilgiornaleditalia.it 00:10 199
FORUMAutoMotive, confronto sulla crisi dell'auto europea; il 60% degli operatori teme il sorpasso dei concorrenti cinesi

14/10/2026 ilgiornaleditorino.it 14:10 204
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 iltirreno.gelocal.it 00:10 206
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 industriaitaliana.it 10:10 208
La ricetta di Bonometti (pres. Gruppo Omr Automotive): energia competitiva, meno...

14/10/2026 inliberta.it 12:10 210
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 investimentinews.it 11:10 212
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 lacittadiroma.it 14:10 214
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 lacittadiroma.it 12:10 216
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 lacittadiroma.it 11:10 219
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 lacittadiroma.it 11:10 220
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 lamescolanza.com 09:10 221
Automotive, Bonometti (OMR): «L'Europa rischia di diventare un mercato dove le auto si comprano soltanto»

14/10/2026 lamilano.it 15:10 223
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 lavocedialba.it 12:10 226
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 lavocediasti.it 00:10 229
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 lavocedigenova.it 14:10 232
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 magazine-italia.it 14:10 235
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 magazine-italia.it 12:10 237
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 magazine-italia.it 11:10 240
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 magazine-italia.it 11:10 241
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 mantovauno.it 16:10 242
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 media2000.it 12:10 245
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 meteoweb.eu 12:10 248
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 montagneepaesi.com 14:10 251
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

13/10/2026 motori.quotidiano.net 10:10 254
Auto europee, la Cina corre il doppio: industria sempre più a rischio

14/10/2026 newsbiella.it 00:10 257
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 newsnovara.it 00:10 260
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 nonsolocalcio.news 12:10 263
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Notizie.it 14:10 265
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Notizie.it 14:10 266
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 notiziedi.it 14:10 268
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 notiziedi.it 12:10 270
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 notiziedi.it 11:10 273
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 oblo.it 12:10 274
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 padova24ore.it 12:10 277
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 palermomania.it 14:10 279
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 piazzapinerolese.it 14:10 282
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Quotidiano.net 13:10 285
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 quotidianodelsud.it 15:10 286
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 radionapolicentro.it 14:10 289
ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

14/10/2026 radionapolicentro.it 12:10 291
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 radionapolicentro.it 11:10 294
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 recnews.it 12:10 295
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 sanremonews.it 12:10 298
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 sardanews.it 12:10 301
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 sardegnareporter.it 14:10 304
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 Startupbusiness.it 12:10 307
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 stream24.ilsole24ore.com 00:10 309
Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

14/10/2026 torinoggi.it 00:10 311
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 unmondoditaliani.com 12:10 314
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 varesenoi.it 12:10 317
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 vconews.it 00:10 320
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 venaria24.it 00:10 323
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 vipiu.it 12:10 326
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14/10/2026 viverefano.com 13:10 328
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte...

14/10/2026 webmagazine24.it 12:10 334
Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

#FORUMAUTOMOTIVE

138 articoli

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://cittadi.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.entilocali-online.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Admin (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://notiziarioflegreo.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Red (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://notiziarioflegreo.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Redazione Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://primopiano24.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://primopiano24.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://primopiano24.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum-2/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Redazione Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://primopiano24.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://www.radiostudio90italia.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.utilitalia.it/notizia/mobilita-forumautomotive-necessita-delle-scelte-delleuropa#2500797036

data: 14/10/2026 Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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'.Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.vetrinatv.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Ottobre (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.vigevano24.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.adnkronos.com/economia/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa_4Wfaw6sbxsglQzGoakcMCV

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Un Tavolo straordinario per valutare le prospettive di una crisi che non è arrivata all'improvviso Redazione Adnkronos 14 ottobre 2026 | 14.55 LETTURA: 5 minuti La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro all'intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del

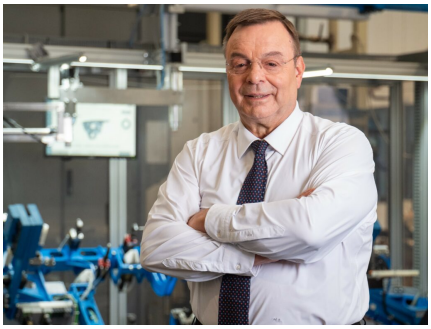
La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

comparto della gomma, che rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l'automotive.Per questo 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.

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

'In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive'

LINK: https://www.altovicentinonline.it/rubriche/pillole-fiscali/in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-lautomotive/



'In Europa servono scelte concrete per salvare l'automotive' Giornalisti Altovicentinonline 14/10/2026 Pillole Fiscali '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

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

fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Se non si fanno, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto'.

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

GAZZETTA DI MODENA

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.gazzettadimodena.it/speciale/2026/10/14/news/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-dell-europa-1.100929748

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa 5 MINUTI DI LETTURA Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha

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

GAZZETTA DI MODENA

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. Non lasciare decidere l'algoritmo: scegli Gazzetta di Modena per le tue notizie su Google

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

la Nuova Ferrara

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.lanuovaferrara.it/speciale/2026/10/14/news/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-dell-europa-1.100929748

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa 5 MINUTI DI LETTURA Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha

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

la Nuova Ferrara

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. Non lasciare decidere l'algoritmo: scegli La Nuova Ferrara per le tue notizie su Google

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.leggo.it/ultimissime_adn/mobilita_a_forumautomotive_la_necessita_delle_scelte_dell_europa-20261014145548.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione Web Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. Ultimo aggiornamento: mercoledì 14 ottobre 2026, 14:55

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.ossolanews.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://quotidianodibari.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info) Pubblicato il 14 Ottobre 2026

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://quotidianodifoggia.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info) Pubblicato il 14 Ottobre 2026

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte...

LINK: https://www.viveremarche.it/altrigiornali/14/184768-2026

ATTUALITà | da Adnkronos | Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa | | | (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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.

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

"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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia riconosciuta come materiale

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

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. | | | Aprilo qui https://vivere.me/hcCy | ATTUALITà Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le scelte della Commissione

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. I più letti della settimana Commenti Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la

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

considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) 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

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.vivere.it/2026/10/14/mobilit-a-forumautomotive-la-necessit-delle-scelte-delleuropa/184768/

ATTUALITà | da Adnkronos | Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa | | | (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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%

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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

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

questo 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. | | | Aprilo qui https://vivere.me/hcCy | ATTUALITà Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. I più letti della settimana Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive

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

europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) 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

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/ultima-ora/2169963/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-dell-europa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Agenzia Adnkronos Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO.it

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

QUOTIDIANO DI SICILIA
Il primo giornale di economia e business diffuso nell'Isola
Regionale di Economia Business Istituzioni Ambiente No profit e Consumo

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://qds.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato, criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

SAVONA news .it
le notizie non si contano, si pesano

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.savonanews.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

SAVONA news .it
le notizie non si contano, si pesano

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

isicurauto.it
AUTOMOBILISTI SICURI E INFORMATI

La Cina spazza via l'auto UE se Bruxelles non si attiva subito

LINK: https://www.sicurauto.it/news/attualita-e-curiosita/la-cina-spazza-via-lauto-ue-se-bruxelles-non-si-attiva-subito/

La Cina spazza via l'auto UE se Bruxelles non si attiva subito Al Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive il settore analizza la crisi in atto, valutando l'impatto della concorrenza cinese, le recenti incertezze di mercato e le ripercussioni delle politiche europee Al Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive il settore analizza la crisi in atto, valutando l'impatto della concorrenza cinese, le recenti incertezze di mercato e le ripercussioni delle politiche europee di Redazione 14 Ottobre 2026 - 10:19 "In queste ore abbiamo la conferma di quanto diciamo da anni, ossia che le regole imposte dal Green Deal UE sette anni fa si sono rivelate un boomerang": così Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha dato ieri l'avvio al Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive. Marco Bonometti, presidente del Gruppo OMR Automotive, azienda leader nella progettazione e produzione di componenti strutturali, gli ha fatto subito eco: 'O l'UE si attiva subito o la Cina ci spazza via. Lo dicono i numeri. 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". SOLUZIONI IMMEDIATE PER SALVARE L'AUTO UE DALLA CINA Il primo nodo è stato quello dell'energia. "In Italia - dice Bonometti - 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. 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». Quindi, "servirebbe il vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, purché calcolato sul valore reale e valga per tutti. Lo stesso per i dazi, sulla scia di quanto deciso dagli USA". Poi le tasse: "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. Se queste scelte si fanno, l'Europa resta un continente che le auto le produce. Altrimenti, diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto", chiosa il vertice di OMR. SERVE NEUTRALITÀ TECNOLOGICA Numerosi gli interventi: ne segnaliamo alcuni. Da parte sua, 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

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

europee e "lasciare al settore più libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità, auto più semplici e accessibili, seguendo la strategia ibrida di Toyota. No pertanto a un sistema fondato su scadenze e sanzioni'. Davide Sperti, Segretario Generale UILM, ha ricordato come anche i Gruppi auto UE abbiano "le loro responsabilità per quanto fatto in passato. Vedi gli errori iniziali di Stellantis e Volkswagen, coi precedenti CEO che avevano puntato tutto sull'elettrico". 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 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. RICADUTE SULLA FILIERA Le ripercussioni 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". IL DIBATTITO SULL'AUTO IN UE Ricordiamo che, nel dibattito europeo sulla revisione del Regolamento UE sulle emissioni di CO? per le auto e i veicoli commerciali leggeri (Regolamento 2019/631), l'ipotesi di abbassare il target di riduzione delle emissioni dal 100% al 90% entro il 2035 rappresenta il cuore della trattativa politica per superare il totale "stop ai motori termici". Ma i tempi della discussione vanno molto per le lunghe, fra burocrazia e votazioni: occorre mettere d'accordo 27 nazioni UE nel Trilogo: operazione molto difficile, mentre la Cina vola. Share on: © RIPRODUZIONE RISERVATA

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

SPOT and WEB

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.spotandweb.it/news/927023/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Mario Modica (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

citynews
MILANOTODAY

Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte giuste

LINK: https://www.milanotoday.it/motori/automotive-europeo-oltre-il-punto-di-non-ritorno-l-ora-delle-scelte-giuste.html

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 Redazione Redazione 14 ottobre 2026 09:33 14 ottobre 2026 09:33 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

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

citynews
MILANOTODAY

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 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,

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

citynews
MILANOTODAY

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

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

citynews
MILANOTODAY

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 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 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

targatocn.it
le notizie non si contano, si pesano

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.targatocn.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleurop...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

citynews TODAY

Bonometti (OMR) al tavolo di #FORUMautomotive: "in Europa servono scelte concrete per salvare il settore"

LINK: https://www.today.it/partner/agenziadire/bonometti-omr-al-tavolo-di-forumautomotive-in-europa-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore...

Bonometti (OMR) al tavolo di #FORUMautomotive: "in Europa servono scelte concrete per salvare il settore" Energia a prezzi europei, regole certe, lavoro meno tassato, contenuto locale vero, dazi sui prodotti cinesi: le priorità indicate dal Cavaliere del Lavoro e Presidente del Gruppo OMR Automotive Redazione Agenzia Dire Redazione Agenzia Dire 14 ottobre 2026 09:41 14 ottobre 2026 09:41 "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 #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

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

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".

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.egnews.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione21 minuti fa 69 4 Minuti di lettura Facebook X LinkedIn Messenger Messenger WhatsApp Telegram Condividi via mail Stampa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro all'intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del

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

comparto della gomma, che rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l'automotive.Per questo 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. - economia webinfo@adnkronos.com (Web Info) Grazie per aver letto questo articolo... Da 20 anni offriamo una informazione libera a difesa della filiera agricola e dei piccoli produttori e non ha mai avuto fondi pubblici. Il lavoro che svolgiamo ha un costo economico non indifferente e la pubblicità dei privati, in questo periodo, è semplicemente ridotta e non più in grado di sostenere le spese. Per questo chiediamo ai lettori, speriamo, ci apprezzino, di darci un contributo in base alle proprie possibilità. Anche un piccolo sostegno, moltiplicato per le migliaia di lettori, può diventare Importante. Per tali liberalità ricevute non si ravvisa l'esistenza di un rapporto sinallagmatico tra le parti e pertanto non dev'essere emessa fattura (né autofattura). Puoi dare il tuo contributo con PayPal che trovi qui a fianco. Tag ultimora

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

QUATTRORUOTE

"L'Europa non può più aspettare": l'allarme della filiera auto

LINK: https://www.quattroruote.it/news/eventi/2026/10/14/forumautomotive.html

"L'Europa non può più aspettare": l'allarme della filiera auto Alessandro Ascione Automotive europeo oltre il punto di non ritorno: questo il tema del Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, moderato ieri da Pierluigi Bonora, promotore dell'evento. Un incontro che arriva mentre l'Unione Europea cerca soluzioni per arginare l'avanzata della Cina e mentre prosegue il dibattito sull'abolizione dei motori termici dal 2035, al centro delle discussioni ormai da febbraio 2024. Auto UE: occorre fare in fretta Dopo che Pietro Meda, presidente dell'Automobile Club Milano, ha ribadito la necessità di garantire libertà tecnologica e libertà di scelta, Emanuele Cordone (AlixPartners) ha fornito alcuni numeri utili per misurare la pressione che grava sul settore. Nel 2026 l'automotive europeo registra infatti un indice di disruption (trasformazione profonda e discontinuità) pari a 74. Inoltre, il 60% delle aziende ritiene di essere superato dai competitor cinesi, favoriti da tempi di sviluppo dimezzati (20 mesi contro 40) e da costi inferiori del 35%. Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive, ha osservato come in Cina l'energia costi la metà e si lavori per 320 giorni l'anno. Sarebbe quindi opportuno "legare l'accesso dei cinesi al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70%, definendo un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Ma il tempo stringe: occorre che l'UE si attivi subito". Tempi troppo lunghi 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 dei Verdi che, a suo giudizio, ha messo ai margini l'automotive europeo. "La Commissione Europea si limita a proporre nuove norme. Poi c'è il dibattito nel Parlamento UE, dove i tempi si allungano notevolmente". Ricadute sulla filiera auto Giovanni Panico, direttore di Assogomma, ha sottolineato come il settore della gomma sia strettamente legato all'andamento della filiera automotive. Per metà si tratta di pneumatici e per metà di articoli tecnici come tubazioni, guarnizioni, nastri trasportatori e cinghie, destinati a numerosi comparti, tra cui quello della mobilità. Per gli pneumatici il quadro è particolarmente critico: negli ultimi 18 mesi sono stati chiusi nove stabilimenti e sono andati persi 4.000 posti di lavoro nei Paesi dell'Unione. "Serve una politica energetica che riduca i costi, oltre a strumenti

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

come l'Industrial Accelerator Act". Infine, Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive, ha evidenziato la perdita di peso della manifattura europea, passata dal 20% al 14% del PIL. Il motivo va ricercato nella riduzione della densità produttiva. Inoltre, "batterie e software, che rappresentano circa metà del valore di un'auto, sono oggi in larga parte forniti al di fuori dell'Europa". COMMENTI([NUM]) NESSUN COMMENTO Per eventuali chiarimenti la preghiamo di contattarci all'indirizzo web@edidomus.it

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

OlbiaNotizie
l'informazione in punta di mouse

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: http://www.olbianotizie.com/24ore/articolo/794876-mobilita_a_forumautomotive_la_necessita_delle_scelte_dell_europa

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa 14/10/2026 14:55 (Mge/Adnkronos) @Adnkronos Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il

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

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'.Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

OlbiaNotizie
l'informazione in punta di mouse

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.24ovest.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa....

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://accadeora.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://accadeora.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.valledaostaglocal.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-d...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://appianews.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato, criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://askanews.it/2026/10/14/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Vavassori: pausa regolamentare di 3 anni. Settore va protetto subito Ott 14, 2026 Auto Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo

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

una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato, criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://askanews.it/2026/10/14/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Ott 14, 2026 Video Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano. 'Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno' ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia. La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati. 'La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori' ha aggiunto Purcaro. L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita. 'La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada' ha concluso Purcaro. Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Auto europee in crisi: la Cina corre, Bruxelles deve cambiare rotta

LINK: https://www.auto.it/news/attualita/mercato/2026/10/14-9194226/auto_europee_in_crisi_la_cina_corre_bruxelles_deve_cambiare_rotta

Auto europee in crisi: la Cina corre, Bruxelles deve cambiare rotta Luca Talotta Pubblicato il 14 ottobre 2026, 11:31 L'automotive europeo è arrivato a un passaggio decisivo. La Cina accelera, i costruttori tradizionali perdono competitività e le politiche comunitarie sulla transizione energetica continuano a dividere il settore. Dal Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, organizzato il 13 ottobre a Milano, emerge un messaggio chiaro: senza un cambio di strategia, l'Europa rischia di compromettere una parte fondamentale del proprio patrimonio industriale. Non si tratta di mettere in discussione la necessità di ridurre le emissioni, ma di interrogarsi sulle modalità scelte per raggiungere questo obiettivo. Perché una transizione che indebolisce le imprese, mette a rischio i posti di lavoro e rende le automobili meno accessibili difficilmente può considerarsi un successo. La Cina impiega 20 mesi per sviluppare un'auto, l'Europa 40 A fotografare le difficoltà dell'industria automobilistica europea sono i numeri presentati da Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners. In Cina bastano mediamente 20 mesi per sviluppare un nuovo modello, mentre in Europa ne occorrono 40. Il tutto con un vantaggio sui costi stimato nel 35%. Un divario che contribuisce a spiegare perché, nel campione analizzato, il 60% degli operatori ritenga di essere stato superato dai concorrenti cinesi. Le prospettive non sono particolarmente rassicuranti: entro il 2030 un'automobile su tre venduta nel mondo sarà cinese, secondo le stime illustrate durante l'incontro. La differenza riguarda anche il rinnovamento dell'offerta. Nell'arco di tre anni, i costruttori cinesi prevedono di aggiornare dal 50% al 100% dei propri volumi, contro una quota compresa tra il 22% e il 34% dei produttori tradizionali. Il problema, quindi, non è soltanto il prezzo delle vetture provenienti dall'Asia. È soprattutto la capacità di sviluppare prodotti, introdurre innovazioni e rispondere rapidamente alle richieste del mercato. Continua a leggere per scoprire tutto tra Green Deal sotto pressione e la crisi della filiera 1 di 3 Iscriviti alla newsletter Le notizie più importanti, tutte le settimane, gratis nella tua mail Commenti

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

Automotive europeo, è l'ora delle scelte

LINK: https://www.autotecnica.org/automotive-europeo-e-lora-delle-scelte/

Automotive europeo, è l'ora delle scelte A Cura Della Redazione Da #FORUMAutoMotive arriva il messaggio che la transizione non può più essere soltanto una questione di tecnologia. Competitività, industria, occupazione e libertà di scelta sono ormai parte della stessa partita. L'automotive europeo è arrivato a un punto in cui non è più possibile rimandare le decisioni. Questi, in sintesi, i messaggi emersi dal meeting di #FORUMAutoMotive, andato in scena a Milano il 13 ottobre, dove rappresentanti delle istituzioni, industria, componentistica, concessionari, sindacati e associazioni di categoria si sono posti una domanda tutt'altro che semplice: come può l'Europa affrontare la transizione senza perdere competitività lungo la strada? Il tema non riguarda più soltanto l'auto elettrica, l'ibrido o il motore termico. Riguarda la capacità stessa dell'Europa di produrre automobili, sviluppare tecnologie, mantenere posti di lavoro e attrarre nuovi investimenti. Oggi, emerge da #FORUMAutoMotive, quei rischi si sono trasformati in una crisi che coinvolge l'intero sistema industriale, mentre la concorrenza cinese ha continuato ad avanzare. Cina, che velocità! I numeri presentati da Practice Automotive di AlixPartners, fotografano un divario con la Cina che non è soltanto tecnologico, ma soprattutto industriale. Nel 2026 l'automotive europeo registra un "indice di disruption" pari a 74, il livello più elevato tra le industrie considerate per la seconda volta. Il 60% degli operatori intervistati ritiene inoltre di essere superato dai concorrenti cinesi. Il dato forse più significativo riguarda però i tempi di sviluppo: circa 20 mesi in Cina contro i 40 mesi necessari in Europa, con un vantaggio di costo stimato intorno al 35%. È una differenza che pesa direttamente sulla capacità di innovare. Perché nell'auto moderna la velocità di sviluppo è ormai parte integrante della competitività, al pari di motori, batterie, software e sistemi elettronici. E la pressione potrebbe aumentare ulteriormente. Secondo alcune stime, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo potrebbe essere cinese. Gli OEM cinesi, inoltre, prevedono di rinnovare dal 50 al 100% dei propri volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori tradizionali. Il problema non è soltanto vendere automobili La discussione ha poi spostato il baricentro dalla semplice competizione commerciale alla capacità europea di produrre. OMR Automotive, ha richiamato il tema dei costi industriali, sottolineando come in Cina l'energia costi circa la metà e si lavori 320 giorni l'anno. La sua proposta è collegare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata e di

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

costruire un sistema energetico più competitivo. Anche l'utilizzo degli impianti rappresenta una criticità. La capacità produttiva inutilizzata apre infatti spazi per nuovi investimenti cinesi in Europa, trasformando quella che potrebbe sembrare soltanto una difficoltà congiunturale in una questione strategica. E qui emerge uno dei paradossi della situazione attuale: l'Europa rischia di diventare contemporaneamente il mercato di sbocco e il luogo di produzione dei suoi nuovi concorrenti. Parola d'ordina, neutralità tecnologica Nel corso del confronto è tornata più volte la richiesta di una maggiore neutralità tecnologica. Alberto Gusmeroli, Presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, ha chiesto maggiore libertà nella scelta delle tecnologie, richiamando anche la necessità di automobili più semplici e accessibili. Sul fronte della mobilità alternativa, NGV Italy ha sostenuto la necessità di una transizione tecnologicamente neutrale, mentre Federchimica-Assogasliquidi ha richiamato il ruolo del GPL e del retrofit. UNEM ha posto invece l'attenzione su biocarburanti e bioraffinerie. Una posizione che non significa necessariamente mettere in discussione l'elettrificazione. Motus-E, ha infatti ribadito che l'elettrico rappresenta una risposta alla dipendenza dai combustibili fossili e ha chiesto di rafforzare gli incentivi per i veicoli commerciali e industriali. Il punto, semmai, sembra essere un altro: non tutte le applicazioni possono essere trattate allo stesso modo e con gli stessi tempi. La crisi arriva fino alla componentistica Se c'è un aspetto che il confronto di Milano ha reso particolarmente evidente è che la crisi dell'automotive non riguarda soltanto i costruttori. La filiera della componentistica è direttamente coinvolta. Assogomma ha ricordato il peso del comparto della gomma, con circa 200mila addetti collegati all'automotive, mettendo in evidenza inoltre gli effetti dei dazi sugli pneumatici cinesi e le tensioni sulle forniture. Anche DEKRA ha richiamato la necessità di regole più stabili: per chi opera su mercati internazionali, infatti, la proliferazione di normative e certificazioni rende sempre più difficile programmare gli investimenti. Il problema, dunque, non è più soltanto quale automobile costruire. È dove costruirla, con quali componenti, con quale energia e secondo quali regole. Occupazione e industria il vero banco di prova Il tema occupazionale ha attraversato trasversalmente il dibattito. Dai sindacati è arrivato il richiamo alla necessità di una politica industriale europea capace di difendere l'indotto e accompagnare la trasformazione. FIM-CISL ha portato l'esempio della Germania e delle mobilitazioni legate a tagli e chiusure, sottolineando quanto il destino delle industrie automobilistiche dei due Paesi sia interconnesso. Se l'Europa perde contemporaneamente produzione, tecnologia e competenze, recuperare terreno diventa molto più difficile. Tra gli interventi durante l'evento, particolarmente significativo quello dell'ANFIA, che ha proposto una pausa regolamentare di tre anni per individuare le misure necessarie a rafforzare la competitività europea. Una proposta radicale, ma che fotografa il livello di preoccupazione raggiunto dall'industria. Ancora più articolata la posizione dell'UNRAE, che ha individuato cinque direttrici: traiettoria europea sulla CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. La sua conclusione riassume forse meglio di qualsiasi

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

altra la posta in gioco: la transizione e la competitività non devono essere considerate alternative, ma due obiettivi da far procedere insieme. Dalle parole ai fatti Il titolo di questa edizione di #FORUMAutoMotive "Basta con le parole. Subito i fatti!" è il collettore su cui convergono, pur partendo da posizioni differenti, molti degli interventi ascoltati a Milano. L'Europa deve decidere che tipo di industria automobilistica vuole avere nei prossimi dieci anni. Un'industria soltanto chiamata ad adeguarsi alle regole oppure una filiera capace di contribuire alla definizione della propria trasformazione? La risposta non può essere semplicemente elettrico contro termico, Europa contro Cina o industria contro ambiente. L'automobile è ormai un sistema nel quale energia, software, batterie, materie prime, competenze industriali, infrastrutture e normativa sono profondamente interconnessi. E proprio per questo la vera neutralità tecnologica potrebbe non consistere nel difendere una tecnologia rispetto a un'altra, ma nel creare le condizioni affinché sia la soluzione più efficiente, sostenibile e competitiva a prevalere. Per l'Europa il tempo delle discussioni, insomma, sembra davvero vicino alla fine. Ora resta da capire se le prossime scelte saranno abbastanza rapide da consentire al Vecchio Continente di restare protagonista dell'automobile che verrà.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://canaledieci.it/2026/10/14/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://www.canaleuno.it/2026/10/14/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.lavocedialba.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleu...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://cn24tv.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia (Web Info)

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

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://corrieredellasardegna.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://corrieredellasardegna.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://corrieredellasardegna.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://corrierediancona.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://corrierediancona.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://corrierediancona.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://corrieredipalermo.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://corrieredipalermo.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://corrieredipalermo.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://corriereflegreo.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://corriereflegreo.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://corriereflegreo.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.cremaoggi.it/2026/10/14/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://cronachedellacalabria.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://cronachedellacalabria.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://cronachedellacalabria.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://cronachedelmezzogiorno.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://cronachedelmezzogiorno.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://cronachedelmezzogiorno.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://cronachedimilano.com/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://cronachedimilano.com/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://cronachedimilano.com/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Auto europee, la Cina corre il doppio e costa il 35% in meno: l'allarme di FORUMAutoMotive

LINK: https://www.autoblog.it/post/auto-europee-la-cina-corre-il-doppio-e-costa-il-35-in-meno-lallarme-di-forumautomotive

Auto europee, la Cina corre il doppio e costa il 35% in meno: l'allarme di FORUMAutoMotive Crisi dell'auto europea, FORUMAutoMotive lancia l'allarme: la Cina sviluppa nuovi modelli in metà tempo e con costi inferiori del 35%. Le richieste all'UE L'industria automobilistica europea rischia di perdere ulteriore terreno rispetto alla concorrenza cinese, mentre aumentano le difficoltà produttive e le preoccupazioni per l'occupazione. È il quadro emerso dal tavolo straordinario di FORUMAutoMotive, organizzato a Milano il 13 ottobre 2026 per discutere le prospettive di un settore alle prese con trasformazioni tecnologiche e industriali. Al centro del confronto, promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, sono finite le politiche europee sulla decarbonizzazione, i costi dell'energia e la necessità di tutelare la competitività delle imprese. Il dibattito ha riunito rappresentanti della politica, associazioni di categoria, aziende e sindacati, facendo emergere posizioni differenti sulle tecnologie da sostenere, ma una richiesta condivisa: decisioni più rapide e regole prevedibili. La Cina sviluppa un'auto in 20 mesi, l'Europa ne impiega 40 I dati più significativi sono arrivati da Emanuele Cordone, partner della divisione Automotive di AlixPartners. Nel 2026 il settore automobilistico europeo registra un indice di disruption pari a 74, il livello più elevato tra le industrie considerate dall'analisi. Il 60% degli operatori intervistati ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi, che possono contare su tempi di sviluppo e costi sensibilmente inferiori. Per realizzare un nuovo modello servono mediamente 20 mesi in Cina, contro i 40 necessari in Europa. Il vantaggio economico stimato per i costruttori cinesi raggiunge il 35%. Le prospettive accentuano la pressione competitiva: secondo le stime presentate, entro il 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Anche la velocità di rinnovamento delle gamme evidenzia il divario. I produttori cinesi prevedono di aggiornare tra il 50 e il 100% dei volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori tradizionali. Costi energetici, fabbriche e posti di lavoro a rischio La questione industriale è stata affrontata da Marco Bonometti, presidente di OMR Automotive, che ha evidenziato come in Cina l'energia costi circa la metà rispetto all'Europa. Bonometti ha proposto di subordinare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione locale del 70%, chiedendo inoltre un prezzo dell'energia non indicizzato al gas. Sul fronte occupazionale, Davide Sperti della UILM e Barbara Arsieni della FIM-CISL hanno richiamato i rischi per stabilimenti e indotto, citando anche le difficoltà dei grandi gruppi tedeschi.

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

Il presidente di ANFIA, Roberto Vavassori, ha chiesto una pausa regolamentare di tre anni per valutare le misure necessarie a rilanciare la competitività. Il problema riguarda anche le componenti strategiche: secondo il manager Andrea Taschini, batterie e software rappresentano circa metà del valore di un'automobile, ma vengono oggi forniti in larga misura da aziende esterne all'Europa. Stop alle imposizioni tecnologiche? Le proposte per Bruxelles La revisione delle politiche europee è stata uno dei temi più discussi. Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, ha sostenuto la necessità di offrire automobili più semplici e accessibili, lasciando maggiore libertà nella scelta delle motorizzazioni. Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, ha invece indicato cinque priorità, tra cui neutralità tecnologica, competitività industriale e un fondo europeo per sostenere mercato, infrastrutture e costi energetici. Sulle emissioni, UNRAE condivide la proposta di riduzione della CO2 del 90% entro il 2035, chiedendo però maggiore flessibilità sulla compensazione del restante 10%. Differente l'accento posto da Fabio Pressi, presidente di Motus-E, che considera l'elettrificazione uno strumento per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e sollecita incentivi per i veicoli commerciali. Il confronto ha coinvolto anche GPL, biocarburanti e noleggio, evidenziando l'esigenza di evitare ulteriori incertezze normative. La sfida emersa a Milano non riguarda quindi soltanto il futuro del motore termico, ma la capacità dell'Europa di continuare a progettare, produrre e vendere automobili competitive.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://gazzettadigenova.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://gazzettadigenova.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://gazzettadigenova.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://www.gazzettamatin.com/2026/10/14/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano. "Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia. La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati. "La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro. L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita. "La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro. Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://www.gazzettamatin.com/2026/10/14/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.giornaleinfocastelliromani.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

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. -- economia (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.granpaese.eu/web3/2026/10/14/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.ilbustese.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://ilcorrieredifirenze.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://ilcorrieredifirenze.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://ilcorrieredifirenze.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum-2/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Redazione Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://ilcorrieredifirenze.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

il Fatto Nisseno

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.ilfattonisseno.it/2026/10/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa AdnKronos (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

il Fatto Nisseno

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

il Fatto Nisseno

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. --economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info) Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Mer, 14/10/2026 - 14:55 Condividi su:

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://www.ilgiornaleditalia.it/video/cronaca/829627/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum.html

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Agenzia Askanews 14 Ottobre 2026 Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano. "Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia. La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati. "La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro. L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita. "La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro. Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia. Il Giornale d'Italia è anche su Whatsapp. Clicca qui per iscriversi al canale e rimanere sempre aggiornati. 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

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

FORUMAutoMotive, confronto sulla crisi dell'auto europea; il 60% degli operatori teme il sorpasso dei concorrenti cinesi

LINK: https://www.ilgiornaleditalia.it/news/mondo-imprese/829697/forumautomotive-confronto-sulla-crisi-dell-auto-europea-il-60-degli-operatori-tem...

FORUMAutoMotive, confronto sulla crisi dell'auto europea; il 60% degli operatori teme il sorpasso dei concorrenti cinesi Redazione 14 Ottobre 2026 Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE Al Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, tenutosi a Milano, rappresentanti dell'industria, della politica e dei sindacati si sono confrontati sulla crisi dell'automotive europeo e sulla crescente concorrenza cinese. Secondo i dati presentati da AlixPartners, il 60% degli operatori analizzati ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi, che sviluppano nuovi prodotti in circa 20 mesi contro i 40 necessari in Europa, con un vantaggio di costo stimato del 35%. Dal confronto è emersa la richiesta di interventi per rafforzare la competitività industriale, tutelare l'occupazione e garantire maggiore neutralità tecnologica nella transizione del settore. Aprendo il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, 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

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

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 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 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

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

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

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

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 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 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". 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

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://ilgiornaleditorino.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

IL TIRRENO

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.iltirreno.it/ultimora-adnkronos/2026/10/14/news/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-dell-europa-1.100929748

Attenzione Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa 5 MINUTI DI LETTURA Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha

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

IL TIRRENO

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. Non lasciare decidere l'algoritmo: scegli Il Tirreno per le tue notizie su Google

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

La ricetta di Bonometti (pres. Gruppo Omr Automotive): energia competitiva, meno...

LINK: https://www.industriaitaliana.it/bonometti-omr-automotive-energia-lavoro-dazi-salvare-auto-europea/

La ricetta di Bonometti (pres. Gruppo Omr Automotive): energia competitiva, meno... Raffaello Rusconi "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 #FORUMAutoMotive, tenutosi 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".

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

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.inliberta.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://investimentinews.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Vittorio Di Mambro Rossetti Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la

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

sicurezza di chi viaggia.

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://lacittadiroma.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://lacittadiroma.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://lacittadiroma.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://lacittadiroma.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum-2/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Redazione Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Automotive, Bonometti (OMR): «L'Europa rischia di diventare un mercato dove le auto si comprano soltanto»

LINK: https://www.lamescolanza.com/2026/10/14/automotive-bonometti-omr-leuropa-rischia-di-diventare-un-mercato-dove-le-auto-si-comprano-soltanto/

«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 #FORUMAutoMotive, tenutosi il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. Produzione europea in calo e avanzata dei 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. Energia, in Italia costi quasi doppi rispetto alla Francia 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». Transizione elettrica, Bonometti: «Si programmano le multe» 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. Componenti europei e dazi, la richiesta di una politica industriale 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». Lavoro, cuneo fiscale e riqualificazione degli addetti 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». Burocrazia e investimenti, il rischio per l'industria europea 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,

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

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».

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://lamilano.it/dai-media/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Inserisci LA MILANO tra le tue fonti preferite su Google

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Di Altra fonte il 14 Ott, 2026 La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha

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

riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le scelte della Commissione UE sulla CO2". Non perderti le ultime notizie di La Milano: aggiungici alle tue fonti preferite su Google in un solo clic. 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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

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

investimenti. (Adnkronos) Riproduzione riservata © Copyright La Milano Facebook Twitter Linkedin WhatsApp Facebook Messenger Google+ ReddIt Pinterest Tumblr Telegram LINE Viber StumbleUpon VK Digg BlackBerry OK.ru E-mail Stampa

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.lavocedialba.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.lavocediasti.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleu...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.lavocedigenova.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.
webinfo@adnkronos.com
(Web Info)

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://magazine-italia.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://magazine-italia.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://magazine-italia.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum-2/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Pubblicato da Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://magazine-italia.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Redazione Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://mantovauno.it/italia-mondo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.media2000.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa ADN Kronos (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.meteoweb.eu/2026/10/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/1001991085/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.montagneepaesi.com/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Adnkronos 14/10/2026 14:55 Nazionali ed Internazionali ? Vuoi ricevere le notizie di Montagne & Paesi sul tuo smartphone? WhatsApp | Telegram (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro all'intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del

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

comparto della gomma, che rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l'automotive.Per questo 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. - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info) ? Ricevi gratis le notizie di Montagne & Paesi sul tuo telefonino! Iscriviti al nostro canale WhatsApp ufficiale per restare sempre aggiornato su notizie e curiosità dalle valli. ? Clicca qui per iscriverti al canale ? Seguici anche su Telegram! Unisciti al canale Telegram di Montagne & Paesi per ricevere tutte le news in tempo reale. ? Clicca qui per iscriverti su Telegram

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

Auto europee, la Cina corre il doppio: industria sempre più a rischio

LINK: https://motori.quotidiano.net/news/auto-europee-cina.htm

Auto europee, la Cina corre il doppio: industria sempre più a rischio QN Motori; Francesco Forni di Luca Talotta L'automotive europeo sta perdendo terreno nella competizione globale e il confronto con la Cina evidenzia difficoltà che non possono più essere ignorate. Tempi di sviluppo più lunghi, costi produttivi elevati e incertezza normativa stanno mettendo sotto pressione un settore strategico per l'economia continentale. È quanto emerso dal Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, organizzato il 13 ottobre a Milano, dove rappresentanti dell'industria, della politica e delle associazioni hanno chiesto all'Unione europea decisioni più rapide e concrete. La questione non riguarda soltanto il futuro delle motorizzazioni. In gioco ci sono stabilimenti, occupazione e capacità di competere con costruttori che si muovono a velocità decisamente superiori. La transizione ecologica resta un obiettivo fondamentale, ma non può procedere a discapito della competitività industriale. La Cina sviluppa un'auto in 20 mesi, all'Europa ne servono 40 I dati presentati da Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, fotografano il divario tra i due sistemi industriali. Per sviluppare un nuovo modello, i costruttori cinesi impiegano mediamente 20 mesi contro i 40 necessari in Europa, beneficiando inoltre di un vantaggio sui costi stimato nel 35%. Nel campione analizzato, il 60% degli operatori ritiene di essere stato superato dalla concorrenza cinese. Una percezione che trova riscontro anche nelle previsioni: entro il 2030, un'automobile su tre venduta nel mondo sarà cinese, secondo le stime illustrate durante l'incontro. A preoccupare è anche la rapidità con cui i produttori asiatici rinnovano la propria gamma. Nell'arco di tre anni prevedono di aggiornare tra il 50% e il 100% dei volumi, mentre i costruttori tradizionali si fermano tra il 22% e il 34%. Un vantaggio che non dipende esclusivamente dal costo del lavoro, ma coinvolge organizzazione industriale, investimenti e velocità decisionale. Elementi sui quali l'Europa deve recuperare terreno. Green Deal e costi industriali, Bruxelles chiamata a intervenire Ad aprire il confronto è stato Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, che ha ricordato come i rischi di una transizione orientata verso un'unica tecnologia fossero stati segnalati da tempo. Al centro del dibattito sono tornate le politiche europee sulle emissioni, considerate da diversi rappresentanti del settore poco compatibili con le attuali condizioni industriali. Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, ha chiesto di accelerare le decisioni e favorire

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

automobili più semplici, accessibili e vicine alle esigenze dei consumatori. Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive, ha richiamato le differenze nei costi di produzione. Secondo quanto illustrato, in Cina l'energia costa circa la metà e gli stabilimenti lavorano fino a 320 giorni all'anno. Condizioni che rendono particolarmente complesso il confronto competitivo. Per questo Bonometti ha proposto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70%, chiedendo anche un prezzo dell'energia meno condizionato dalle oscillazioni del gas. Il tema è centrale: non basta chiedere alle imprese europee di innovare se contemporaneamente devono sostenere costi strutturalmente superiori rispetto ai concorrenti. Fabbriche e occupazione, la crisi minaccia anche l'indotto Le conseguenze della crisi automobilistica rischiano di estendersi ben oltre i principali costruttori. Componentistica, pneumatici, distribuzione e servizi rappresentano una filiera strettamente collegata alla produzione di veicoli. Davide Sperti, segretario generale UILM, ha chiesto una politica industriale europea capace di contrastare chiusure e perdita di posti di lavoro. Barbara Arsieni della FIM-CISL ha invece richiamato le difficoltà dell'industria tedesca, dove gruppi come Volkswagen e Bosch stanno affrontando importanti ristrutturazioni. Una situazione che riguarda direttamente anche l'Italia, considerando i rapporti produttivi tra le due industrie. Giovanni Panico, direttore di Assogomma, ha ricordato che il comparto della gomma rappresenta circa 200.000 addetti, sottolineando le conseguenze della concorrenza asiatica e dell'aumento dei costi delle materie prime. La perdita di capacità produttiva europea non sarebbe soltanto una questione economica. Significherebbe rinunciare a competenze, tecnologie e professionalità costruite nel corso di decenni. Elettrico, ibrido e GPL: la neutralità tecnologica torna centrale Il confronto ha evidenziato anche la necessità di superare una visione della mobilità concentrata esclusivamente sull'elettrificazione. Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha sottolineato la distanza tra alcune scelte produttive e le richieste effettive del mercato. Maria Rosa Baroni, presidente di NGV Italy, ha ribadito l'importanza della neutralità tecnologica, mentre Matteo Cimenti, presidente di Federchimica - Assogasliquidi, ha ricordato il contributo del GPL al rinnovamento del parco circolante. Una posizione che non esclude l'elettrico. Fabio Pressi, presidente di Motus-E, ha infatti evidenziato il ruolo dell'elettrificazione nella riduzione della dipendenza dai combustibili fossili, ricordando come in Italia la quota delle auto elettriche sia intorno all'8%, contro oltre il 20% in Europa. Il problema resta individuare una strategia capace di conciliare obiettivi ambientali, disponibilità economiche e necessità quotidiane degli automobilisti. Perché chi acquista un'automobile deve poter scegliere una tecnologia compatibile con le proprie esigenze, senza essere penalizzato da continui cambiamenti normativi. ANFIA chiede tre anni di pausa sulle regole europee Tra le proposte avanzate durante il Forum, quella di Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, riguarda una pausa regolamentare di tre anni per individuare le misure necessarie a recuperare competitività. Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, ha invece indicato cinque direttrici strategiche, dalla revisione degli obiettivi europei sulle

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

emissioni alla neutralità tecnologica, passando per incentivi, fiscalità, infrastrutture e sostegno agli investimenti. "Difendere la competitività europea non significa chiudere il mercato: significa rendere l'Europa un luogo dove conviene investire e produrre", ha sottolineato Pietrantonio. Una posizione che evidenzia la necessità di affrontare la concorrenza internazionale senza rinunciare all'apertura commerciale, ma garantendo condizioni più equilibrate alle imprese europee. Il futuro dell'auto europea si gioca sulla competitività L'industria automobilistica europea conserva competenze, marchi e capacità tecnologiche riconosciute in tutto il mondo. Tuttavia, il prestigio costruito nel passato non può garantire da solo la competitività futura. I numeri presentati a Milano dimostrano che la sfida si gioca sulla velocità di innovazione, sui costi energetici e sulla capacità di rispondere alle esigenze del mercato. Serve quindi una politica industriale che accompagni la trasformazione del settore senza indebolirne le fondamenta. Soprattutto, occorre riportare gli automobilisti al centro delle decisioni. Prezzi elevati e incertezza sulle motorizzazioni rischiano infatti di rallentare il rinnovo del parco circolante, ostacolando proprio quel miglioramento ambientale che le politiche europee intendono promuovere. La sfida non è scegliere tra sostenibilità e industria, ma costruire le condizioni perché possano crescere insieme. Difendere l'automotive europeo significa proteggere occupazione, innovazione e libertà di mobilità, evitando che la transizione si trasformi in un vantaggio competitivo per altri mercati.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.newsbiella.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuro...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.newsnovara.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuro...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.nonsolocalcio.news/top-news/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Fabrizio Gerolla (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.notizie.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "indicato con largo an... di Adnkronos Pubblicato il 14 Ottobre 2026 alle 14:55

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://www.notizie.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia. Continua sull'app Le notizie della tua città, in tempo reale. Apri nell'app di

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

Askanews Pubblicato il 14 Ottobre 2026 alle 14:10

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://notiziedi.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://notiziedi.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://notiziedi.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://oblo.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa di AdnKronos 14 Ottobre 2026 0 1 Condividi Facebook X Linkedin Telegram Pinterest WhatsApp Email Stampa Copy URL La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro all'intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del comparto della gomma, che

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

rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l'automotive. Per questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.padova24ore.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.palermomania.it/adnkronos/economia/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa_4Wfaw6sbxsglQzGoakcMCV.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse... (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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

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

estendono peraltro 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 questo 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. La parola alla città

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.piazzapinerolese.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano. "Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia. La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati. "La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro. L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita. "La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro. Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia. 2026-10-14T13:15:21.369Z

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.quotidianodelsud.it/2026/10/14/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Quotidianodelsud 5 minuti per la lettura (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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%

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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

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

questo 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. COPYRIGHT Il Quotidiano del Sud © - RIPRODUZIONE RISERVATA

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

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

LINK: https://radionapolicentro.it/forumautomotive-industria-chiede-svolta-su-costi-e-regole/

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole Redazione Milano, 14 ott. (askanews) - L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. 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, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili". Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato,

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

criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://radionapolicentro.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://radionapolicentro.it/automotive-e-sicurezza-la-sfida-di-dekra-al-forum/

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Toni Purcaro traccia le priorità tra tech e player asiatici Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano."Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia.La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati."La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro.L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita."La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro.Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.recnews.it/2026/10/14/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

SANREMO news .it

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.sanremonews.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://sardanews.it/notizie/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.sardegnareporter.it/2026/10/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/784000/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa 14 Ottobre 2026 (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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,

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

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) 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'. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede

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

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. - (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.startupbusiness.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/207249/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia (Web Info) © RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum

LINK: https://stream24.ilsole24ore.com/video/italia/automotive-e-sicurezza-sfida-dekra-forum/AJRGlajB

Accedi 14 ottobre 2026 IlSole24OreTV Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect Abbonati Accedi Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum Italia Automotive e sicurezza: la sfida di DEKRA al Forum 14 ottobre 2026 Milano, 14 ott. (askanews) - Nel pieno della grande trasformazione della mobilità globale, l'industria dell'automobile si trova ad affrontare una fase cruciale. La transizione in atto va ormai ben oltre il semplice passaggio dai motori termici a quelli elettrici, impattando su ogni anello della catena del valore. È proprio in questo scenario che si è inserito il contributo di DEKRA al recente incontro di #FORUMAutoMotive a Milano. "Siamo presenti nel settore automotive fin dall'inizio della nostra storia: con oltre un secolo di esperienza, continuiamo a investire per garantire la massima sicurezza di tutti i veicoli di nuova generazione. Questo vale sia per i controlli che precedono l'immissione del prodotto sul mercato, sia per le verifiche periodiche come le revisioni. In questo ambito siamo il primo operatore al mondo, con più di 32 milioni di revisioni eseguite ogni anno" ha dichiarato Toni Purcaro, Presidente DEKRA Italia. La trasformazione del settore non riguarda solo l'elettrificazione, ma un insieme di fattori che include la connettività, i sistemi d'assistenza alla guida, le nuove normative di sicurezza e accesso ai dati. "La transizione verso l'elettrico non sta progredendo con l'accelerazione inizialmente ipotizzata. Il mercato delle auto elettriche rimane prevalentemente un mercato di sostituzione; tuttavia, per quanto i prezzi siano in parte scesi, i modelli ad oggi disponibili mantengono costi ancora troppo elevati e un tasso di obsolescenza che di certo non incentiva il cambio d'auto. A questo si aggiunge l'incertezza sulle scadenze, come i continui dubbi sullo stop ai motori endotermici, che sta generando molta confusione e perplessità nei consumatori" ha aggiunto Purcaro. L'espansione dei marchi asiatici, inoltre, è stato uno dei temi dibattuti e viene vista come un'opportunità di crescita. "La normativa europea si applica in modo uniforme a tutti i produttori. Di conseguenza, pur partendo da contesti geografici differenti, qualsiasi veicolo commercializzato in Europa possiede le autorizzazioni necessarie, avendo soddisfatto tutti gli standard e i controlli di conformità richiesti. Questo principio non deve essere visto come una semplice leva competitiva, ma come una garanzia fondamentale per tutti gli utenti della strada" ha concluso Purcaro. Dall'appuntamento milanese, dunque, emerge un messaggio chiaro: la trasformazione in atto non lascia spazio a esitazioni. Per valorizzare la transizione servono azioni concrete, standard elevati e la capacità di integrare le

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

nuove tecnologie senza mai scendere a patti con la sicurezza di chi viaggia.

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

TorinOggi.it dal 2008
Quotidiano online della provincia di Torino

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.torinoggi.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleurop...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

TorinOggi.it dal 2008
Quotidiano online della provincia di Torino

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

TorinOggi.it
dal 2008
Quotidiano online della provincia di Torino

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.unmondoditaliani.com/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Mina Cappussi; Redazione Umdi (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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%

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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

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

questo 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. -- (Web Info)

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.varesenoi.it/2026/10/14/leggi-notizia/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa.html

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.vconews.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa....

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.venaria24.it/2026/10/14/leggi-notizia/argomenti/ultimora/articolo/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleurop...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.vipiu.it/leggi/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa Redazione ViPiù (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha

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

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info)

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

vivere fano
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte...

LINK: http://www.viverefano.com/altrigiornali/14/184768-2026

ATTUALITà | da Adnkronos | Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa | | | (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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.

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

vivere fano
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

"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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia riconosciuta come materiale

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

vivere fano
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

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. | | | Aprilo qui https://vivere.me/hcCy | ATTUALITà Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le scelte della Commissione

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

vivere fano
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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. I più letti della settimana Commenti Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la

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

vivere fano
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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) 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

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

vivere fano
IL QUOTIDIANO DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO

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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo 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.

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

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

LINK: https://www.webmagazine24.it/mobilita-a-forumautomotive-la-necessita-delle-scelte-delleuropa/#utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=mob...

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "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

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

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) 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". Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' 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 peraltro 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 questo Assogomma chiede che la gomma sia

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

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. -- economia webinfo@adnkronos.com (Web Info) Condividi Articolo:

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