



**#FORUMAUTOMOTIVE**

16/10/2026

# INDICE

## #FORUMAUTOMOTIVE

|                                                                                                        |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 15/10/2026 ilsussidiario.net 05:10                                                                     | 4 |
| FORUM AUTOMOTIVE   "La crisi dell'auto? Era già tutto previsto, fabbriche e posti di lavoro a rischio" |   |
| 15/10/2026 motorionline.com 17:10                                                                      | 7 |
| Taschini al ForumAutoMotive: «Il rischio è perdere l'industria»                                        |   |
| 14/10/2026 tendenzediviaggio.it 12:10                                                                  | 9 |
| Automotive europeo, Bonometti (OMR): "Servono scelte concrete per salvare il settore"                  |   |

# #FORUMAUTOMOTIVE

3 articoli

## FORUM AUTOMOTIVE | "La crisi dell'auto? Era già tutto previsto, fabbriche e posti di lavoro a rischio"

LINK: <https://www.ilsussidiario.net/news/forum-automotive-la-crisi-dell'auto-era-gia-tutto-previsto-fabbriche-e-posti-di-lavoro-a-rischio/3008718/>

FORUM AUTOMOTIVE | "La crisi dell'auto? Era già tutto previsto, fabbriche e posti di lavoro a rischio" Carlo Faricciotti Il #FORUMAutoMotive all'Automobile Club Milano gli esperti lanciano l'allarme su una crisi che era prevedibile e che può essere ancora scongiurata. Era già tutto previsto. La canzone di Riccardo Cocciante ha fatto da ideale colonna sonora al recente tavolo di #FORUMAutoMotive, tenutosi nella sede di Automobile Club Milano. A citarla, all'inizio del dibattito, Pierluigi Bonora, promotore del think tank dedicato all'analisi di scenari e realtà del mondo dell'automobile. Cosa era già tutto previsto? Cosa era già tutto previsto? Parafrasando il brano, la fine della relazione tra costruttori di auto occidentali, in particolare europei, e consumatori. Quello che avrebbe dovuto essere un connubio virtuoso, all'insegna della rivoluzione tecnologica, della svolta verde, del progetto Green Deal dell'Unione Europea, si è trasformato, nell'analisi dei relatori, in uno scenario da incubo. Nelle parole di

Bonora, "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, la crisi investe il sistema nel suo insieme: chiusure industriali, occupazione a rischio e ricadute del quadro geopolitico sui costi per i cittadini". Vero che i decisori, il presidente francese Emmanuel Macron in testa, stanno rivedendo politiche e clausole del Green Deal, ma il rischio, come ha sottolineato Pietro Meda, Presidente di Autombil Club Milano, è che ormai sia troppo tardi: "Purtroppo si sono chiuse le stalle quando i buoi erano già scappati". La Cina è sempre più vicina. I dati snocciolati da Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, sono freddi e brutali come sanno essere i numeri. La previsione è che nel 2030, quindi tra meno di dieci anni, una macchina immatricolata su tre in circolazione nel mondo sarà cinese (prodotta in Cina o altrove, ma comunque da aziende cinesi o da aziende

occidentali partecipate da aziende dell'ex Celeste Impero). Traducendo in termini meno tecnici il quadro delineato da Cordone, il quadro è questo. Quest'anno quella automobilistica europea è stata tra i settori industriali più esposti ai cambiamenti e alla pressione della concorrenza con un fortissimo indice di "disruption". Nel campione analizzato, il 60% degli operatori ritiene di essere già stato superato dai concorrenti cinesi. A fare la differenza sono anche i tempi e i costi: in Cina per sviluppare un nuovo modello servono in media 20 mesi, contro i 40 dell'Europa, mentre il costo di produzione è stimato inferiore del 35%. Tradotto: l'industria automobilistica del Vecchio Continente è in difficoltà. I costruttori cinesi producono auto a costi inferiori e sviluppano nuovi modelli in metà del tempo. La concorrenza sta cambiando rapidamente il mercato e mette sotto pressione le aziende europee. È questo il fenomeno che lo studio definisce "disruption". La concorrenza pesa anche sui guadagni delle aziende e sulla capacità di utilizzare

gli stabilimenti. Nel frattempo, gli impianti europei che lavorano al di sotto della loro capacità e così diventano appetibili ai gruppi cinesi, la maggior parte dei quali è controllata dallo Stato. La voce delle aziende e dei sindacati Marco Bonometti, Presidente e Amministratore delegato di OMR AUTOMOTIVE, ha portato all'incontro la voce delle aziende. Ricordando che in Cina "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 di produzione localizzata del 70% e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas". L'altra metà del proverbiale tavolo delle contrattazioni, i sindacati, non è meno preoccupata. Davide Sperti, segretario generale della UILM, ha ricordato che in passato le preoccupazioni dei lavoratori erano state accolte con scetticismo. Per evitare chiusure e perdite di posti di lavoro lungo la filiera, ha indicato due priorità: rimettere il cliente al centro e dotare l'Europa di una politica industriale capace di sostenere il settore. Barbara Arsieni, responsabile dell'Ufficio internazionale della FIM-CISL, dal canto suo ha richiamato quanto sta accadendo in Germania, dove i lavoratori si sono

mobilitati contro i tagli e le chiusure annunciati da gruppi di peso mondiale come Volkswagen e altri. Una crisi che suo parere rischia di coinvolgere anche la filiera italiana, data la stretta interdipendenza tra le industrie italiane e tedesche: "Il rapporto è strettamente intrecciato dal secondo dopoguerra. 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 dell'Italia". Un modello fragile Henry Ford aveva intuito un principio fondamentale dell'industria di massa: anche i lavoratori devono potersi permettere i prodotti che contribuiscono a realizzare. Oggi, invece, potremmo dire che molti lavoratori italiani dell'automotive scelgono auto cinesi perché costano meno. Un paradosso che interroga il futuro dell'industria europea: se chi costruisce le auto non può permettersi di comprarle, quanto può reggere il modello su cui si fonda il settore?



## Taschini al **ForumAutoMotive**: «Il rischio è perdere l'industria»

LINK: <https://www.motorionline.com/taschini-al-forumautomotive-il-rischio-e-perdere-lindustria/>



Taschini al **ForumAutoMotive**: «Il rischio è perdere l'industria» Il manager e advisor automotive: oltre una soglia la perdita di capacità produttiva diventa difficilmente reversibile di Redazione 15 Ottobre, 2026 Industria automotive europea Andrea Taschini al **ForumAutoMotive** di Milano: pressione cinese, sovraccapacità e perdita di densità industriale mettono a rischio la filiera europea. «Automotive europeo: il rischio non è soltanto perdere mercato, è quello di perdere l'industria». Lo sostiene Andrea Taschini, manager e advisor automotive, nel suo intervento al **ForumAutoMotive** tenutosi nella sede ACI di Milano. Di seguito la sua analisi, che riflette le opinioni dell'autore. Pressione cinese e sovraccapacità Secondo Taschini la crescente pressione competitiva cinese, alimentata da una sovraccapacità produttiva strutturale, sta mettendo in

discussione gli equilibri dell'intera filiera europea. A suo avviso l'Europa è l'unico grande mercato occidentale aperto ai costruttori cinesi, che vi riverserebbero la propria sovraccapacità, con ricadute pesanti sulle case auto e soprattutto sulla filiera. Il problema è la densità industriale Il tema, sottolinea Taschini, non riguarda soltanto volumi e redditività delle case automobilistiche, ma la densità industriale: la massa critica di imprese, competenze, tecnologie e investimenti senza la quale un sistema industriale non è più in grado di sostenersi e innovare. Senza massa critica le filiere non riescono più a operare con margini e investimenti adeguati, non solo in attrezzature e macchinari ma soprattutto in ricerca e sviluppo. Esiste, avverte, una soglia oltre la quale la perdita di capacità produttiva diventa difficilmente reversibile, e nessuna successiva inversione delle politiche industriali potrà garantire il

recupero di ciò che nel frattempo sarà scomparso. La questione, dunque, non è più soltanto come difendere l'automotive europeo, ma quanto tempo resta per farlo. Quota cinese e 2035 Taschini ricorda che i costruttori cinesi hanno raggiunto una quota intorno al 15% e che, secondo alcune previsioni, potrebbe arrivare al 25-30%: in quel caso l'intera filiera e il settore europeo potrebbero avere problemi molto seri. L'Europa sta cercando di rispondere con accordi che non sono ancora ben definiti e la cui definizione richiederà ancora tempo. Se lo stop ai motori endotermici dovesse restare in vigore oltre il 2035 (cosa che personalmente non crede, vista la serie di ripensamenti in corso), l'industria italiana dell'auto, fatta in gran parte di componentisti, rischierebbe di essere esclusa e di perdere la propria massa critica e la capacità di investimento. Per Taschini

L'Italia può fare poco perché le decisioni si prendono a Bruxelles; osserva inoltre che l'auto elettrica tende a essere una vettura indifferenziata, che appiattisce quelle specialità in cui l'auto italiana ha sempre eccelso. Domande frequenti sull'intervento di Andrea Taschini Qual è il rischio per l'automotive europeo secondo Taschini? Non solo perdere mercato, ma perdere l'industria, cioè la densità industriale della filiera. Cosa intende per densità industriale? La massa critica di imprese, competenze, tecnologie e investimenti senza la quale un sistema industriale non riesce più a sostenersi e innovare. Che ruolo ha la sovraccapacità cinese? Secondo Taschini, i costruttori cinesi riversano in Europa, unico grande mercato occidentale aperto, la propria sovraccapacità produttiva. Quale quota hanno raggiunto i costruttori cinesi? Intorno al 15%, con previsioni che arrivano al 25-30%. Cosa rischia l'industria italiana? Essendo fatta in gran parte di componentisti, rischia di perdere massa critica e capacità di investimento se l'obbligo dell'elettrico dovesse persistere. Dove è stato presentato l'intervento? Al **ForumAutoMotive**, nella sede ACI di Milano. Vota: post

## Automotive europeo, Bonometti (OMR): "Servono scelte concrete per salvare il settore"

LINK: [https://www.tendenzediviaggio.it/automotive-europeo-bonometti-omr-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=...](https://www.tendenzediviaggio.it/automotive-europeo-bonometti-omr-servono-scelte-concrete-per-salvare-il-settore/?utm_source=rss&utm_medium=...)



Automotive europeo, Bonometti (OMR): "Servono scelte concrete per salvare il settore" Emiliano Belmonte Il presidente del Gruppo OMR Automotive i n t e r v i e n e a **#FORUMAutoMotive** e indica le priorità per rilanciare l'industria automobilistica europea: energia competitiva, neutralità tecnologica, meno tasse sul lavoro, regole certe, componenti prodotti in Europa e dazi contro la concorrenza cinese. Milano - Il futuro dell'automotive europeo passa da scelte industriali concrete, capaci di sostenere la competitività delle imprese, tutelare l'occupazione e contrastare la crescente pressione dei produttori cinesi. È il messaggio lanciato dal Cavaliere del Lavoro Marco Bonometti, presidente del Gruppo OMR Automotive, durante il Tavolo di **#FORUMAutoMotive**, che si è svolto il 13 ottobre presso la sede dell'Automobile Club Milano. "In Europa servono

scelte concrete per salvare l'automotive. Non lo dico per pessimismo, lo dicono i numeri", ha dichiarato Bonometti, richiamando l'attenzione sulla crisi che sta attraversando il comparto automobilistico europeo. Leggi anche: Crisi automotive in Europa: produzione in calo e crescita dei marchi cinesi I dati illustrati dal presidente di OMR Automotive descrivono un settore industriale alle prese con una trasformazione profonda. Dal 2019, l'Europa produce 3,7 milioni di veicoli in meno, mentre l'Italia ha quasi dimezzato la propria produzione a u t o m o b i l i s t i c a . Parallelamente, i costruttori cinesi hanno rafforzato la loro presenza sul mercato europeo, passando dal 2% al 10% delle quote di mercato. "Si è deciso dove arrivare senza chiedersi con quale energia, con quali fabbriche e con quali lavoratori", ha sottolineato Bonometti, evidenziando le criticità di una transizione

che rischia di penalizzare l'intera filiera produttiva. Energia troppo cara: il divario competitivo tra Italia e Francia Tra le principali criticità per l'industria automobilistica italiana figura il costo dell'energia elettrica, che continua a rappresentare un ostacolo alla competitività delle aziende. Secondo i dati citati da Bonometti, in Italia l'elettricità costa 115 euro al megawattora, contro i 61 euro della Francia. "Non si può chiedere all'industria di elettrificare e poi venderle l'elettricità più cara d'Europa", ha affermato il presidente del Gruppo OMR Automotive. Per sostenere gli investimenti e accompagnare le imprese verso nuovi modelli produttivi, diventa quindi indispensabile garantire condizioni energetiche competitive e ridurre gli squilibri tra i Paesi dell'Unione europea. Transizione elettrica e neutralità tecnologica: Bonometti chiede un

cambio di rotta Uno dei temi centrali dell'intervento ha riguardato la transizione verso la mobilità elettrica e le politiche europee sulle emissioni. "L'obiettivo ambientale non è in discussione, il metodo sì. Le regole le ha scritte Bruxelles e le quote di mercato le ha prese la Cina", ha dichiarato Bonometti. Il presidente di OMR Automotive ha evidenziato la distanza tra gli obiettivi previsti per il 2030 e le attuali prospettive di diffusione delle auto elettriche. Secondo le cifre richiamate nel suo intervento, per raggiungere i target europei sarebbe necessaria una quota di auto elettriche dell'80%, mentre le previsioni si fermerebbero al 40%. "Così non si guida una transizione: si programmano le multe", ha osservato. Emissioni e ciclo di vita dei veicoli: serve una vera neutralità tecnologica Per Bonometti, la soluzione passa attraverso una neutralità tecnologica reale, che consenta di valutare le diverse tecnologie disponibili sulla base del loro effettivo impatto ambientale. In particolare, il presidente di OMR Automotive propone di misurare le emissioni considerando l'intero ciclo di vita dei veicoli, dalla produzione fino allo smaltimento. Un approccio

che permetterebbe di perseguire gli obiettivi di sostenibilità senza imporre un'unica soluzione tecnologica e senza compromettere la capacità produttiva delle imprese europee. "Altrimenti non è una transizione: è una dismissione", ha avvertito Bonometti. Componenti europei e dazi sulle auto cinesi: le misure per difendere l'industria Un altro punto fondamentale riguarda la tutela della filiera automotive europea e il rafforzamento della produzione locale. Bonometti si è espresso a favore di un vincolo del 70% di componenti europei per accedere agli incentivi, a condizione che tale percentuale venga calcolata sul valore reale dei componenti e applicata senza eccezioni. "Non è protezionismo, è buon senso", ha precisato. L'obiettivo è favorire una politica industriale capace di sostenere le aziende che investono, producono e creano occupazione in Europa. Dazi sui prodotti cinesi e concorrenza: servono regole uguali per tutti Sul fronte della concorrenza internazionale, Bonometti ha ribadito la necessità di adottare misure efficaci nei confronti delle importazioni cinesi, senza considerare i dazi come l'unica soluzione. "Servono, ma da soli non sono una

politica industriale. Chi vuole vendere e produrre in Europa deve avere gli stessi obblighi", ha spiegato. La richiesta è quella di garantire condizioni di concorrenza equilibrate, attraverso regole comuni e obblighi uniformi per tutti gli operatori presenti sul mercato europeo. Lavoro e occupazione nell'automotive: ridurre il cuneo fiscale e investire nella formazione La crisi dell'automotive europeo non riguarda soltanto la produzione industriale, ma coinvolge direttamente migliaia di lavoratori e le competenze sviluppate nel corso degli anni. "Il problema non sono i salari, è quello che ci sta sopra", ha affermato Bonometti, indicando nel costo complessivo del lavoro uno dei principali fattori che penalizzano la competitività delle imprese italiane. Tra le misure considerate prioritarie figurano un taglio strutturale del cuneo fiscale e la creazione di un fondo dedicato alla riqualificazione professionale dei lavoratori attualmente impiegati nella produzione di motori tradizionali. Riqualificazione dei lavoratori: accompagnare la trasformazione industriale La transizione dell'automotive richiede nuove competenze, investimenti nella formazione e strumenti

capaci di accompagnare il cambiamento tecnologico. "Quelle persone vanno formate e accompagnate, non lasciate a casa", ha sottolineato il presidente di OMR Automotive. Per Bonometti, salvaguardare l'occupazione significa offrire ai lavoratori opportunità concrete di aggiornamento professionale, evitando che la trasformazione del settore si traduca in una perdita irreversibile di competenze e posti di lavoro. Burocrazia e investimenti: l'industria automotive chiede regole certe. Accanto ai costi energetici e del lavoro, un ulteriore ostacolo alla crescita dell'industria automobilistica europea è rappresentato dall'incertezza normativa. "Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno", ha evidenziato Bonometti. Per programmare nuovi investimenti, sviluppare tecnologie e mantenere gli stabilimenti produttivi in Europa, le aziende hanno bisogno di un quadro regolatorio stabile, chiaro e prevedibile. La semplificazione burocratica e la certezza delle regole diventano così elementi essenziali per garantire continuità industriale e attrarre capitali. Futuro dell'automotive europeo:

l'appello di Bonometti a Bruxelles. L'intervento del presidente del Gruppo OMR Automotive a **#FORUMAutoMotive** si è concluso con un appello alle istituzioni europee affinché adottino una strategia industriale concreta, capace di coniugare sostenibilità ambientale, competitività economica e tutela dell'occupazione. "Queste non sono richieste di parte. Sono le condizioni minime per continuare a investire, produrre e assumere in Europa", ha dichiarato Bonometti. Il messaggio è chiaro: senza interventi su energia, fiscalità, politiche industriali, concorrenza e formazione, l'Europa rischia di perdere progressivamente il proprio ruolo di protagonista nella produzione automobilistica mondiale. "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". Una riflessione che pone al centro del dibattito il futuro dell'automotive italiano ed europeo, in una fase decisiva per la competitività delle imprese e la tenuta dell'intera filiera industriale.