mimesi
YOUR MEDIA INTELLIGENCE

#FORUMAUTOMOTIVE

21/10/2026

INDICE

#FORUMAUTOMOTIVE

20/10/2026 ilfattoquotidiano.it 09:10 4
Auto europea in crisi, la Cina corre il doppio. A #FORUMAutoMotive l'allarme di imprese e sindacati

21/10/2026 byinnovation.eu 05:10 6
Salvare realisticamente l'automotive italiano

#FORUMAUTOMOTIVE

2 articoli

il Fatto Quotidiano.it
Non riceve alcun finanziamento pubblico

Auto europea in crisi, la Cina corre il doppio. A #FORUMAutoMotive l'allarme di imprese e sindacati

LINK: https://www.ilfattoquotidiano.it/2026/10/20/auto-europea-in-crisi-la-cina-corre-il-doppio-a-forumautomotive-lallarme-di-imprese-e-sindacati/...



L'industria automobilistica europea attraversa una fase particolarmente delicata, stretta tra la crescente concorrenza cinese, i costi di produzione e le incertezze legate alla transizione energetica, una situazione che rischia di avere conseguenze pesanti anche sull'occupazione e sull'intera filiera produttiva. Se ne è discusso a Milano, nella sede dell'Automobile Club, durante il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, organizzato dal giornalista Pierluigi Bonora e dedicato al futuro dell'auto europea. Un confronto che ha riunito rappresentanti delle istituzioni, costruttori, associazioni di categoria e sindacati, facendo emergere posizioni differenti sulle soluzioni da adottare, ma una richiesta comune: l'Europa deve intervenire rapidamente. A rendere ancora più evidente la situazione sono i numeri presentati da Emanuele Cordone, partner di AlixPartners, che specifica che nel 2026 l'automotive si conferma tra i settori industriali maggiormente interessati dai cambiamenti del mercato, con un indice di trasformazione pari a 74. Il 60% degli operatori intervistati ritiene di essere ormai superato dai concorrenti cinesi, ma il dato forse più significativo riguarda i tempi di sviluppo: in Cina bastano mediamente 20 mesi per realizzare un nuovo modello, contro i 40 necessari in Europa, con costi inferiori del 35%. Secondo le previsioni illustrate, entro il 2030 un'automobile su tre venduta nel mondo sarà cinese. Il problema, naturalmente, non riguarda soltanto la velocità con cui arrivano nuovi modelli sul mercato, in quanto energia, produttività e capacità industriale rappresentano altrettanti elementi di debolezza. Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive, ha ricordato come in Cina l'energia costi circa la metà rispetto all'Europa e gli stabilimenti possano lavorare fino a 320 giorni all'anno, da qui la proposta di vincolare l'accesso al mercato europeo a una quota significativa di produzione locale, oltre alla necessità di rendere più competitivi i prezzi energetici. Sul fronte politico, Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, ha richiamato un pacchetto di 15 interventi per sostenere il settore, insistendo sulla necessità di tornare a produrre automobili più semplici ed economicamente accessibili. Un tema condiviso anche dalle associazioni dei concessionari, che hanno evidenziato la distanza crescente tra l'offerta dei costruttori e le reali possibilità economiche degli automobilisti. Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, ha invece sottolineato l'importanza di garantire libertà di scelta

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

nelle motorizzazioni. Proprio la neutralità tecnologica è stata uno degli argomenti più discussi, dove da una parte, Fabio Pressi, presidente di Motus-E, ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione nella riduzione della dipendenza dai combustibili fossili, ricordando che in Italia la quota di mercato delle vetture elettriche si mantiene intorno all'8%, contro oltre il 20% europeo. Dall'altra, diverse associazioni hanno chiesto maggiore attenzione per ibrido, GPL e biocarburanti. Italo Folonari, presidente di ANIASA, ha invitato a evitare contrapposizioni ideologiche, mantenendo l'elettrico tra le alternative disponibili senza imporre una soluzione unica. Il confronto ha coinvolto anche il settore degli pneumatici, particolarmente esposto alla concorrenza asiatica. Durante l'incontro è stato presentato ufficialmente Giovanni Panico, nuovo direttore di Assogomma, associazione che rappresenta circa 200 imprese e 30.000 addetti. Il quadro illustrato da Panico è tutt'altro che rassicurante: negli ultimi 18 mesi in Europa hanno chiuso nove stabilimenti, con la perdita di oltre 4.000 posti di lavoro, mentre il settore ha ceduto oltre il 12% della propria quota di mercato, secondo i dati riportati. L'Italia, almeno per il momento, non è stata interessata direttamente da queste chiusure. A complicare la situazione sono i costi dell'energia e delle materie prime, oltre alla concorrenza internazionale. I dazi sugli pneumatici cinesi, introdotti a luglio, non sembrano sufficienti a risolvere il problema, considerando che parte delle importazioni si sta già spostando verso Thailandia, Cambogia e Vietnam. Assogomma chiede quindi interventi europei più rapidi, controlli efficaci alle frontiere e una politica industriale capace di tutelare la produzione, evitando che le misure arrivino quando gli stabilimenti hanno ormai chiuso. Non meno preoccupante è il quadro occupazionale. I rappresentanti di UILM e FIM-CISL hanno ricordato le difficoltà attraversate dagli stabilimenti europei, con particolare attenzione alla Germania, dove i programmi di ridimensionamento di gruppi come Volkswagen e Bosch rischiano di produrre conseguenze anche sui fornitori italiani. La perdita di capacità produttiva, del resto, non si traduce soltanto in posti di lavoro in meno, ma anche nella progressiva dispersione di competenze industriali difficili da recuperare. A chiudere il quadro sono arrivate le riflessioni dei vertici delle principali associazioni automobilistiche. Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, ha proposto una pausa regolamentare di tre anni per permettere all'industria di recuperare competitività. Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, ha invece indicato cinque priorità, dalla revisione degli obiettivi europei sulla CO2 al sostegno economico per consumatori e imprese, fino alla fiscalità delle flotte aziendali. Resta quindi aperta la questione centrale emersa dal confronto milanese: come accompagnare la decarbonizzazione senza compromettere la capacità dell'Europa di progettare e costruire automobili.

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

Salvare realisticamente l'automotive italiano

LINK: https://byinnovation.eu/salvare-realisticamente-lautomotive-italiano/



Salvare realisticamente l'automotive italiano 21/10/2026 Mobility, Operations Salvare realisticamente l'automotive italiano. 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 al Tavolo di #FORUMAutoMotive. «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 servirebbero l'80% di auto elettriche, le previsioni dicono 40% «Così non si guida una transizione: si programmano le multe. 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. Sui dazi: «Servono, ma da soli non sono una politica industriale. 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». Sulla burocrazia: «Il costo vero è l'incertezza. Con regole che cambiano a ogni legislatura non investe nessuno». «Queste non sono richieste di parte. 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,

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

diventerà un mercato dove le auto si comprano soltanto». Il Gruppo OMR rappresenta una realtà industriale consolidata nel panorama della componentistica automotive, riconosciuta per competenza, affidabilità e visione strategica. La sua crescita si è sviluppata in sintonia con l'evoluzione del mercato globale, attraverso un percorso fondato su solidità industriale, capacità di innovazione e attenzione costante alle esigenze dei clienti. Fin dalle sue origini, OMR ha interpretato il proprio ruolo andando oltre la dimensione della fornitura, affermandosi come partner industriale capace di accompagnare i principali operatori del settore automotive nei loro percorsi di sviluppo e trasformazione. L'internazionalizzazione del Gruppo è il risultato di una strategia improntata non soltanto all'espansione, ma soprattutto alla comprensione profonda dei contesti in cui opera. omrautomotive.com/it PrecedentePrecedenteForum Banca su innovazione e wealth management SuccessivoAuto ibride plug-in emettono 6 volte più quantità Successivo Auto ibride plug-in emettono 6 volte più quantità ESG Environmental Social Governance, Mobility 21/10/2026 Forum Banca su innovazione e wealth management Events - Media Partner, Finance, ICT - AI - Security 20/10/2026 Credit - Risk Management e Utilities Energy - Water, Expo - Meetings, Finance 20/10/2026 Network Media Partners Eventi Media Partners JEREMY RIFKIN-BYinnovation DAY -Energie Rinnovabili in Italia- Sviluppo sostenibile Social Responsibility

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