

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

Al Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive il settore fa i conti con la crisi, la concorrenza cinese, i ripensamenti e le conseguenze delle scelte europee.

Milano, 13 ottobre 2026 - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. Aprendo il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato che "il Forum aveva indicato con largo anticipo i rischi di una transizione impostata su una sola direzione tecnologica e sostenuta da norme che, nella sua lettura, si sono rivelate un boomerang, mentre la concorrenza cinese avanzava". "Oggi - ha osservato - la crisi investe il sistema nel suo insieme: chiusure industriali, occupazione a rischio e ricadute del quadro geopolitico sui costi per i cittadini.

Nel richiamo all'attualità, Bonora ha collegato la discussione alle trattative UE-Cina e alle ipotesi di limitare le importazioni di modelli ibridi. Ha inoltre citato i segnali di revisione del Green Deal arrivati da Emmanuel Macron, sottolineando che "il ripensamento non è accompagnato da scuse per i danni che, secondo la sua ricostruzione, l'impostazione precedente ha provocato a stabilimenti e occupazione".

Nel saluto istituzionale, Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, si è detto lieto di ospitare il confronto e ha richiamato la necessità di rimettere i cittadini al centro. Per Meda, la libertà di scelta e quella tecnologica devono guidare il futuro della mobilità, senza che le decisioni siano dettate da un'impostazione ideologica. "Purtroppo - ha concluso - si sono chiuse le stalle quando i buoi era già scappati".

Il quadro competitivo presentato da Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, restituisce la misura della pressione sul settore. Nel 2026 l'automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice pari a 74. Nel campione analizzato, il 60% ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. A pesare sono anche i tempi: sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro i 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%.

La competizione si riflette sui margini e sull'utilizzo degli impianti: la redditività delle case europee è indicata al 7,8% di EBITDA e sarebbe stata del 9% in assenza dei dazi; i fornitori si attestano intorno all'11%. La capacità produttiva utilizzata solo in parte apre intanto spazi per gli investimenti cinesi in Europa. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Gli OEM cinesi prevedono inoltre di rinnovare dal 50 al 100% dei volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori tradizionali.

"L'intelligenza artificiale - ha spiegato Cordone - è insieme fattore di discontinuità e opportunità d'investimento. Ma la crescita non può contare soltanto su nuove tecnologie: appena il 20% degli operatori indica il prodotto tra le leve su cui puntare. Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) sempre del Parlamento Europeo, ha riconosciuto che il pacchetto europeo ha aperto una finestra, ma ha giudicato insufficienti le scelte della Commissione UE sulla CO2".

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

Il peso della crisi sull'occupazione ha attraversato anche gli interventi sindacali. Davide Sperti, Segretario Generale UILM, ha ricordato che le preoccupazioni sollevate in passato dai lavoratori erano state accolte con scetticismo e ha indicato nella centralità del cliente e in una politica industriale europea i passaggi necessari per fermare chiusure e perdita di indotto. La responsabile Ufficio Internazionale FIM-CISL, Barbara Arsieni, collegata da Bruxelles, ha portato l'esempio dell'esperienza tedesca: dalla mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch al timore che la crisi di un settore pilastro si estenda alla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi - ha

evidenziato - è strettamente intrecciato; intanto il Marocco, con circa 700.000 veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030, si candida a essere un concorrente sempre più rilevante".

Il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive: "Basta con le parole. Subito i fatti!"

Il confronto del Tavolo "Basta con le parole. Subito i fatti!" ha allargato lo sguardo dalle motorizzazioni alle condizioni per fare impresa in Europa. Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha descritto un'industria che produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre il Presidente di Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, Simonpaolo Buongiardino, ha ricondotto la crisi a una scelta politica che, a suo giudizio, ha messo ai margini l'automotive europeo. "Le reti di vendita - ha ricordato - possono commercializzare soltanto i modelli che i costruttori rendono disponibili". Maria Rosa Baroni, presidente di NGV Italy, ha chiesto una transizione tecnologicamente neutrale e ha annunciato per il 10 novembre a Bruxelles la presentazione di un manifesto promosso con Osservatorio, Federauto, Confartigianato e UNEM, alla presenza di europarlamentari di tutti gli schieramenti. Al centro, anche la competitività del trasporto pesante in un Paese come l'Italia.

Sul ruolo dei carburanti alternativi, Matteo Cimenti, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi, ha richiamato la tenuta delle immatricolazioni a GPL e il sostegno al retrofit: 20 milioni di euro in cinque anni, una dotazione limitata rispetto ad altri interventi, ma capace, secondo i dati presentati, di produrre risparmi tangibili per gli utenti. Franco Del Manso, Affari Internazionali, Ambientali e Tecnici di UNEM, ha ricordato le proposte di UNEM per valorizzare biocarburanti e bioraffinerie, mentre Cimenti ha insistito sulla possibilità di sostituire il parco circolante con più soluzioni. Il Presidente di ANIASA, Italo Folonari, ha messo in guardia dal passare da un estremo all'altro: "Mantenere l'auto elettrica tra le opzioni e ridurre la frammentazione normativa, che alimenta l'incertezza dei consumatori e, nel noleggio a lungo termine, si riflette sui canoni".

Le ricadute si estendono all'intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del comparto della gomma, che rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l'automotive. Per gli pneumatici, i dazi sulle importazioni dalla Cina sono partiti a luglio, ma i tempi di verifica sono lunghi e i flussi si stanno spostando verso altri Paesi asiatici; le tensioni nello Stretto di Hormuz hanno, inoltre, aggravato i costi e la continuità delle forniture. Assogomma chiede che la gomma sia riconosciuta come materiale strategico e critico e che l'Europa acceleri le decisioni. Toni Purcaro, Presidente di DEKRA, ha richiamato a sua volta il bisogno di regole stabili: le aziende che operano su mercati diversi devono orientarsi fra normative e certificazioni, e la volatilità delle scelte rende più difficile programmare investimenti.

Il confronto ha toccato anche i diversi ritmi della mobilità. Fabio Pressi, Presidente di Motus-E, ha indicato nell'elettrificazione una risposta alla dipendenza dai carburanti fossili e ha chiesto di rafforzare gli incentivi per i veicoli commerciali e industriali: "In Italia la quota dell'elettrico resta intorno all'8%, contro oltre il 20% in Europa". Il Presidente dell'Associazione Italiana Concessionari Moto, Attilio Pogliani, ha osservato che "nel mercato delle due ruote, scooter cinesi e indiani stanno guadagnando spazio e qualità, mentre la versione elettrica fatica ancora a decollare". Posizioni differenti, dunque, ma accomunate dalla richiesta di accompagnare il cambiamento con strumenti e tempi coerenti con le caratteristiche dei singoli segmenti.

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

Durante la giornata sono state trasmesse due interviste registrate nei giorni precedenti. Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, ha indicato la necessità di una pausa di 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”.