



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

Descrizione

(Adnkronos) La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. È 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 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.

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Ottobre 14, 2026

Autore

redazione

default watermark