Indice Articoli ANIASA

26 Marzo 2026

ANIASA

24/03/2026	ILMATTINO.IT	FORUM AUTOMOTIVE, FILIERA IN ALLARME: “SERVE UNA SVOLTA SUBITO”. CRESCE LA PRESSIONE DEI COSTRUTTORI CINESI IN EUROPA	Pag. 3
24/03/2026	ILMESSAGGERO.IT	FORUM AUTOMOTIVE, FILIERA IN ALLARME: “SERVE UNA SVOLTA SUBITO”. CRESCE LA PRESSIONE DEI COSTRUTTORI CINESI IN EUROPA	Pag. 7
24/03/2026	LEGGO.IT	FORUM AUTOMOTIVE, FILIERA IN ALLARME: “SERVE UNA SVOLTA SUBITO”. CRESCE LA PRESSIONE DEI COSTRUTTORI CINESI IN EUROPA	Pag. 11
25/03/2026	TODAY.IT	A #FORUMAUTOMOTIVE L’APPELLO CONGIUNTO DELLA FILIERA AUTOMOTIVE ALL’UE: “TOCCATO IL FONDO, TUTTI UNITI PER CHIEDERE LA SVOLTA!”	Pag. 15
24/03/2026	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	FORUM AUTOMOTIVE, FILIERA IN ALLARME: “SERVE UNA SVOLTA SUBITO”. CRESCE LA PRESSIONE DEI COSTRUTTORI CINESI IN EUROPA	Pag. 20
24/03/2026	SHEMOTORI.IT	A #FORUMAUTOMOTIVE L&RSQUO;APPELLO CONGIUNTO DELLA FILIERA AUTOMOTIVE ALL&RSQUO;UE	Pag. 24
24/03/2026	AUTODIGESTETCLASSIC.WORDPRESS.COM	FORUM AUTOMOTIVE 2026 : IL FUTURO DELL’AUTO	Pag. 29
24/03/2026	CARROZZERIA.IT	A #FORUMAUTOMOTIVE L’APPELLO CONGIUNTO DELLA FILIERA AUTOMOTIVE ALL’UE: “TOCCATO IL FONDO, TUTTI UNITI PER CHIEDERE LA SVOLTA!”	Pag. 31
24/03/2026	FLEETMAGAZINE.COM	#FORUMAUTOMOTIVE: IL TEMPO DELLE ANALISI È FINITO, AL SETTORE AUTOMOTIVE SERVE AZIONE E PRAGMATISMO	Pag. 37
24/03/2026	TRASPORTI-ITALIA.COM	AUTO, MERCATO EUROPEO FERMO E CINA IN CRESCITA: L’ALLARME DAL FORUMAUTOMOTIVE	Pag. 41
24/03/2026	MOTORINOLIMITS.COM	A #FORUMAUTOMOTIVE L’APPELLO CONGIUNTO DELLA FILIERA AUTOMOTIVE ALL’UE	Pag. 45
21/03/2026	ARENA	IL NOLEGGIO IN CRESCITA, SPINTA IMPORTANTE PER LA SVOLTA "GREEN"	Pag. 52
20/03/2026	IVG.IT	CAMBIANO LE ABITUDINI DEGLI ITALIANI: IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE SI FA SPAZIO NELLA MOBILITÀ	Pag. 53
20/03/2026	FORUMAUTOMOTIVE.EU	AUTO, LAVORO E AI: IL RISCHIO DELLA “DISCRIMINAZIONE ARTIFICIALE” TRA STEREOTIPI E PREGIUDIZI	Pag. 57
20/03/2026	TRAVELFORBUSINESS.IT	MOBILITÀ ALLA SPINA: LA NUOVA FRONTIERA DEL NOLEGGIO AUTO ELETTRICO A BREVE TERMINE	Pag. 60

23/03/2026	CARROZZERIA.IT	CARROZZERIE TRA COSTI DEI RICAMBI, FLOTTE E INTELLIGENZA ARTIFICIALE: LE NUOVE DINAMICHE DEL SETTORE	Pag. 63
23/03/2026	VARESENEWS.IT	DALL'ACQUISTO AL CANONE MENSILE: COME STA CAMBIANDO IL MODO DI USARE L'AUTO	Pag. 67
24/03/2026	ASKANEWS.IT	A #FORUMAUTOMOTIVE L'APPELLO CONGIUNTO DELLA FILIERA AUTOMOTIVE ALL'UE	Pag. 72
24/03/2026	FLEETIME.IT	#FORUMAUTOMOTIVE 2026: L'APPELLO CONGIUNTO DELLA FILIERA ALL'UE	Pag. 77
24/03/2026	MISSIONLINE.IT	IL NOSTRO SETTORE AUTOMOTIVE HA DAVVERO TOCCATO IL FONDO? I DATI SUI CINESI (CHE NON FANNO PAURA) E LE SCELTE DA FARE	Pag. 81
24/03/2026	MOTOR1.COM	AUTO, APPELLO ALL'EUROPA: "SERVE CAMBIARE SUBITO"	Pag. 84
24/03/2026	CORRIEREADRIATICO.IT	FORUM AUTOMOTIVE, FILIERA IN ALLARME: "SERVE UNA SVOLTA SUBITO". CRESCE LA PRESSIONE DEI COSTRUTTORI CINESI IN EUROPA	Pag. 87

Forum Automotive, filiera in allarme: “Serve una svolta subito”. Cresce la pressione dei costruttori cinesi in Europa

Forum Automotive, filiera in allarme: “Serve una svolta subito”. Cresce la pressione dei costruttori cinesi in Europa

Il settore automotive europeo “ha toccato il fondo” e chiede con urgenza una revisione delle politiche industriali e regolatorie dell’Unione Europea. È il messaggio forte emerso dall’evento “Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c’è più tempo!”, promosso da #FORUMAutoMotive a Milano.

Mercato stagnante e Cina in crescita - A delineare il quadro è lo studio di AlixPartners: nel 2025 il mercato europeo dell'auto è rimasto sostanzialmente fermo rispetto al 2024, mentre l'Italia ha registrato una flessione del 2%. I livelli pre-Covid restano lontani e, secondo le previsioni, non verranno recuperati nemmeno entro il 2030. Nel frattempo, avanzano i costruttori cinesi. La loro quota in Europa è attesa in crescita dal 9% al 13% entro fine decennio, con un aumento stimato di 800mila veicoli. In Italia il balzo è già evidente: dal 3% del 2024 al 6% nel 2025, fino al 7% nell'ultimo trimestre, trainato da marchi come BYD, Chery e Leapmotor. Secondo Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, il contesto è reso ancora più critico da sovraccapacità produttiva e pressione sui prezzi: "I produttori cinesi guadagnano terreno grazie a strutture snelle, rapidità ed efficienza, anche attraverso l'intelligenza artificiale".

Appello unitario all'Europa - Dal palco di Milano è emersa una posizione comune lungo tutta la filiera: serve una svolta immediata nelle politiche europee. Il fondatore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha ribadito che "non c'è più tempo", criticando le "imposizioni ideologiche" di Bruxelles. Sulla stessa linea Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee che ha parlato di rischio "colonizzazione industriale" da parte della Cina, sottolineando la necessità di una strategia europea che renda sostenibile produrre nel continente. Ancora più netto Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia: "Il Green Deal ha fallito nei metodi. Senza un cambio di rotta, il settore non ha futuro in Europa". Un comparto che, è stato ricordato, vale circa 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di gettito fiscale, ma che solo nell'ultimo anno ha perso 100mila occupati.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Occupazione e industria sotto pressione - L'allarme occupazionale è stato rilanciato da Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, che ha parlato di "punto di non ritorno" per la produzione e la componentistica italiana, chiedendo deroghe alle regole europee per sostenere gli investimenti industriali. Anche dal fronte politico europeo arrivano critiche all'attuale quadro normativo. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha definito il contesto regolatorio "aggressivo e invasivo", mentre Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) ha ribadito la necessità della neutralità tecnologica nella transizione energetica.

Nodo energia e costi industriali - Tra i temi centrali emersi nel dibattito, il costo dell'energia e delle materie prime. Secondo Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, il 63% delle imprese associate segnala aumenti recenti, con picchi fino al +50% su alcune gomme sintetiche, e ulteriori rincari attesi a breve. Un fattore che si somma alle criticità strutturali del sistema europeo, rendendo sempre più difficile competere con mercati come quello cinese.

Neutralità tecnologica e domanda debole - Dal lato del mercato, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha evidenziato come il problema sia anche di domanda: "Se il cliente vuole un'auto da 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla". In parallelo cresce il dibattito sulla neutralità tecnologica, sostenuta da gran parte della filiera come condizione necessaria per rilanciare il settore senza vincoli su una sola soluzione, come l'elettrico. In questo contesto si inserisce anche l'analisi di Italo Folonari, Presidente di ANIASA, che ha sottolineato come la filiera stia finalmente facendo sistema: "Da qualche anno le associazioni stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti istanze comuni a livello nazionale ed europeo. L'auspicio è che la politica sappia ascoltare".

Folonari ha inoltre evidenziato i cambiamenti strutturali della domanda: "L'innovazione non è solo tecnologica, ma anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere sempre più le formule pay-per-use". Tuttavia, ha avvertito, le politiche europee hanno avuto effetti distorsivi sul mercato italiano: "Molti cittadini hanno rinviato l'acquisto e l'età media del parco circolante è aumentata". Infine, un monito sulle nuove regole: "Gli obblighi di quote elettriche per le grandi aziende rischiano di creare un doppio binario e generare disparità sul mercato".

Una filiera compatta - Dall'evento è emerso un dato politico-industriale nuovo: la filiera automotive si presenta oggi più unita nel chiedere un cambio di rotta. Tuttavia, secondo molti interventi, questo allineamento arriva in ritardo rispetto alla velocità con cui si sta trasformando il mercato globale. Il rischio, condiviso da più voci, è quello di perdere non solo capacità produttiva, ma anche competenze tecnologiche strategiche, dalle batterie al software fino alla guida autonoma.

Il segnale finale: "Non c'è più tempo" - Il messaggio conclusivo è netto: senza interventi rapidi su energia, regolamentazione e politiche industriali, l'automotive europeo rischia un ridimensionamento strutturale.A margine dell'evento, il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" è stato assegnato a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

comunicazione del Cavallino rampante". Un riconoscimento simbolico in un momento in cui, più che celebrare eccellenze, l'intero comparto chiede risposte concrete per il proprio futuro.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Forum Automotive, filiera in allarme: “Serve una svolta subito”. Cresce la pressione dei costruttori cinesi in Europa

Il settore automotive europeo “ha toccato il fondo” e chiede con urgenza una revisione delle politiche industriali e regolatorie dell’Unione Europea. È il messaggio forte emerso dall’evento “Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c’è più tempo!”, promosso da #FORUMAutoMotive a Milano.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Mercato stagnante e Cina in crescita - A delineare il quadro è lo studio di AlixPartners: nel 2025 il mercato europeo dell'auto è rimasto sostanzialmente fermo rispetto al 2024, mentre l'Italia ha registrato una flessione del 2%. I livelli pre-Covid restano lontani e, secondo le previsioni, non verranno recuperati nemmeno entro il 2030. Nel frattempo, avanzano i costruttori cinesi. La loro quota in Europa è attesa in crescita dal 9% al 13% entro fine decennio, con un aumento stimato di 800mila veicoli. In Italia il balzo è già evidente: dal 3% del 2024 al 6% nel 2025, fino al 7% nell'ultimo trimestre, trainato da marchi come BYD, Chery e Leapmotor. Secondo Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, il contesto è reso ancora più critico da sovraccapacità produttiva e pressione sui prezzi: "I produttori cinesi guadagnano terreno grazie a strutture snelle, rapidità ed efficienza, anche attraverso l'intelligenza artificiale".

Appello unitario all'Europa - Dal palco di Milano è emersa una posizione comune lungo tutta la filiera: serve una svolta immediata nelle politiche europee. Il fondatore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha ribadito che "non c'è più tempo", criticando le "imposizioni ideologiche" di Bruxelles. Sulla stessa linea Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee che ha parlato di rischio "colonizzazione industriale" da parte della Cina, sottolineando la necessità di una strategia europea che renda sostenibile produrre nel continente. Ancora più netto Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia: "Il Green Deal ha fallito nei metodi. Senza un cambio di rotta, il settore non ha futuro in Europa". Un comparto che, è stato ricordato, vale circa 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di gettito fiscale, ma che solo nell'ultimo anno ha perso 100mila occupati.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Occupazione e industria sotto pressione - L'allarme occupazionale è stato rilanciato da Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, che ha parlato di "punto di non ritorno" per la produzione e la componentistica italiana, chiedendo deroghe alle regole europee per sostenere gli investimenti industriali. Anche dal fronte politico europeo arrivano critiche all'attuale quadro normativo. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha definito il contesto regolatorio "aggressivo e invasivo", mentre Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) ha ribadito la necessità della neutralità tecnologica nella transizione energetica.

Nodo energia e costi industriali - Tra i temi centrali emersi nel dibattito, il costo dell'energia e delle materie prime. Secondo Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, il 63% delle imprese associate segnala aumenti recenti, con picchi fino al +50% su alcune gomme sintetiche, e ulteriori rincari attesi a breve. Un fattore che si somma alle criticità strutturali del sistema europeo, rendendo sempre più difficile competere con mercati come quello cinese.

Neutralità tecnologica e domanda debole - Dal lato del mercato, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha evidenziato come il problema sia anche di domanda: "Se il cliente vuole un'auto da 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla". In parallelo cresce il dibattito sulla neutralità tecnologica, sostenuta da gran parte della filiera come condizione necessaria per rilanciare il settore senza vincoli su una sola soluzione, come l'elettrico. In questo contesto si inserisce anche l'analisi di Italo Folonari, Presidente di ANIASA, che ha sottolineato come la filiera stia finalmente facendo sistema: "Da qualche anno le associazioni stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti istanze comuni a livello nazionale ed europeo. L'auspicio è che la politica sappia ascoltare".

Folonari ha inoltre evidenziato i cambiamenti strutturali della domanda: "L'innovazione non è solo tecnologica, ma anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere sempre più le formule pay-per-use". Tuttavia, ha avvertito, le politiche europee hanno avuto effetti distorsivi sul mercato italiano: "Molti cittadini hanno rinviato l'acquisto e l'età media del parco circolante è aumentata". Infine, un monito sulle nuove regole: "Gli obblighi di quote elettriche per le grandi aziende rischiano di creare un doppio binario e generare disparità sul mercato".

Una filiera compatta - Dall'evento è emerso un dato politico-industriale nuovo: la filiera automotive si presenta oggi più unita nel chiedere un cambio di rotta. Tuttavia, secondo molti interventi, questo allineamento arriva in ritardo rispetto alla velocità con cui si sta trasformando il mercato globale. Il rischio, condiviso da più voci, è quello di perdere non solo capacità produttiva, ma anche competenze tecnologiche strategiche, dalle batterie al software fino alla guida autonoma.

Il segnale finale: "Non c'è più tempo" - Il messaggio conclusivo è netto: senza interventi rapidi su energia, regolamentazione e politiche industriali, l'automotive europeo rischia un ridimensionamento strutturale.A margine dell'evento, il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" è stato assegnato a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

comunicazione del Cavallino rampante". Un riconoscimento simbolico in un momento in cui, più che celebrare eccellenze, l'intero comparto chiede risposte concrete per il proprio futuro.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Forum Automotive, filiera in allarme: “Serve una svolta subito”. Cresce la pressione dei costruttori cinesi in Europa

Il settore automotive europeo “ha toccato il fondo” e chiede con urgenza una revisione delle politiche industriali e regolatorie dell’Unione Europea. È il messaggio forte emerso dall’evento “Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c’è più tempo!”, promosso da #FORUMAutoMotive a Milano.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Mercato stagnante e Cina in crescita - A delineare il quadro è lo studio di AlixPartners: nel 2025 il mercato europeo dell'auto è rimasto sostanzialmente fermo rispetto al 2024, mentre l'Italia ha registrato una flessione del 2%. I livelli pre-Covid restano lontani e, secondo le previsioni, non verranno recuperati nemmeno entro il 2030. Nel frattempo, avanzano i costruttori cinesi. La loro quota in Europa è attesa in crescita dal 9% al 13% entro fine decennio, con un aumento stimato di 800mila veicoli. In Italia il balzo è già evidente: dal 3% del 2024 al 6% nel 2025, fino al 7% nell'ultimo trimestre, trainato da marchi come BYD, Chery e Leapmotor. Secondo Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, il contesto è reso ancora più critico da sovraccapacità produttiva e pressione sui prezzi: "I produttori cinesi guadagnano terreno grazie a strutture snelle, rapidità ed efficienza, anche attraverso l'intelligenza artificiale".

Appello unitario all'Europa - Dal palco di Milano è emersa una posizione comune lungo tutta la filiera: serve una svolta immediata nelle politiche europee. Il fondatore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha ribadito che "non c'è più tempo", criticando le "imposizioni ideologiche" di Bruxelles. Sulla stessa linea Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee che ha parlato di rischio "colonizzazione industriale" da parte della Cina, sottolineando la necessità di una strategia europea che renda sostenibile produrre nel continente. Ancora più netto Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia: "Il Green Deal ha fallito nei metodi. Senza un cambio di rotta, il settore non ha futuro in Europa". Un comparto che, è stato ricordato, vale circa 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di gettito fiscale, ma che solo nell'ultimo anno ha perso 100mila occupati.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Occupazione e industria sotto pressione - L'allarme occupazionale è stato rilanciato da Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, che ha parlato di "punto di non ritorno" per la produzione e la componentistica italiana, chiedendo deroghe alle regole europee per sostenere gli investimenti industriali. Anche dal fronte politico europeo arrivano critiche all'attuale quadro normativo. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha definito il contesto regolatorio "aggressivo e invasivo", mentre Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) ha ribadito la necessità della neutralità tecnologica nella transizione energetica.

Nodo energia e costi industriali - Tra i temi centrali emersi nel dibattito, il costo dell'energia e delle materie prime. Secondo Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, il 63% delle imprese associate segnala aumenti recenti, con picchi fino al +50% su alcune gomme sintetiche, e ulteriori rincari attesi a breve. Un fattore che si somma alle criticità strutturali del sistema europeo, rendendo sempre più difficile competere con mercati come quello cinese.

Neutralità tecnologica e domanda debole - Dal lato del mercato, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha evidenziato come il problema sia anche di domanda: "Se il cliente vuole un'auto da 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla". In parallelo cresce il dibattito sulla neutralità tecnologica, sostenuta da gran parte della filiera come condizione necessaria per rilanciare il settore senza vincoli su una sola soluzione, come l'elettrico. In questo contesto si inserisce anche l'analisi di Italo Folonari, Presidente di ANIASA, che ha sottolineato come la filiera stia finalmente facendo sistema: "Da qualche anno le associazioni stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti istanze comuni a livello nazionale ed europeo. L'auspicio è che la politica sappia ascoltare".

Folonari ha inoltre evidenziato i cambiamenti strutturali della domanda: "L'innovazione non è solo tecnologica, ma anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere sempre più le formule pay-per-use". Tuttavia, ha avvertito, le politiche europee hanno avuto effetti distorsivi sul mercato italiano: "Molti cittadini hanno rinviato l'acquisto e l'età media del parco circolante è aumentata". Infine, un monito sulle nuove regole: "Gli obblighi di quote elettriche per le grandi aziende rischiano di creare un doppio binario e generare disparità sul mercato".

Una filiera compatta - Dall'evento è emerso un dato politico-industriale nuovo: la filiera automotive si presenta oggi più unita nel chiedere un cambio di rotta. Tuttavia, secondo molti interventi, questo allineamento arriva in ritardo rispetto alla velocità con cui si sta trasformando il mercato globale. Il rischio, condiviso da più voci, è quello di perdere non solo capacità produttiva, ma anche competenze tecnologiche strategiche, dalle batterie al software fino alla guida autonoma.

Il segnale finale: "Non c'è più tempo" - Il messaggio conclusivo è netto: senza interventi rapidi su energia, regolamentazione e politiche industriali, l'automotive europeo rischia un ridimensionamento strutturale.A margine dell'evento, il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" è stato assegnato a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

comunicazione del Cavallino rampante". Un riconoscimento simbolico in un momento in cui, più che celebrare eccellenze, l'intero comparto chiede risposte concrete per il proprio futuro.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE: "Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta!"

Si è svolto a Milano l'evento dal titolo "Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: "Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non

permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte sofferenza.

“Il quadro per l’industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall’arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull’intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina”, ha evidenziato Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners.

Il focus si è poi spostato sugli “Impatti diretti sull’industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso”, con un talk moderato da Pierluigi Bonora, promotore di
#FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti Marco Marelli e Umberto Zapelloni.

Il primo a intervenire è stato Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell’Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee, che ha sottolineato: “La rimodulazione delle regole europee sull’auto è stata insufficiente, c’è bisogno di un’ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C’è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole”.

Gli ha fatto eco Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia, che ha evidenziato: “La Cina è avanti diversi anni rispetto all’Europa. C’è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell’auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell’auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles”.

Sugli impatti occupazionali si è soffermato Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL: “I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l’intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell’auto. Serve una strategia per l’industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro

regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio. Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato".

Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE: "Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): "E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno".

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: "Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo".

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: "Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che

quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono "a prescindere" da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: "Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato".

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: "Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia."

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: "Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato".

"Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora tocca all'Europa", ha sottolineato Gianni Murano, Presidente di UNEM.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: "ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto".

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: “L’entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L’Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull’auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C’è bisogno che l’Europa guardi a chi l’ha superata.

Spazio poi alle due ruote con Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto: “Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all’estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l’industria non riesce ad esprimersi”.

A rappresentare la filiera elettrica il Presidente di Motus-E, Fabio Pressi: “Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull’innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma”.

Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: “Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l’Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l’intero comparto nel giro di pochi anni”.

“Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte - ha rimarcato Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive -. La Cina è un nostro nemico endemico. L’auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi”.

Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: “Siamo tutti un po’ reduci di una guerra di sfinimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un
sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita”.

A margine dell’evento il promotore del movimento Pierluigi Bonora ha consegnato il “Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026”, riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore
che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: “Entrata nel mondo dell’auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l’ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante”.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Forum Automotive, filiera in allarme: “Serve una svolta subito”. Cresce la pressione dei costruttori cinesi in Europa

Il settore automotive europeo “ha toccato il fondo” e chiede con urgenza una revisione delle politiche industriali e regolatorie dell’Unione Europea. È il messaggio forte emerso dall’evento “Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c’è più tempo!”, promosso da #FORUMAutoMotive a Milano.

Mercato stagnante e Cina in crescita - A delineare il quadro è lo studio di AlixPartners: nel 2025 il mercato europeo dell'auto è rimasto sostanzialmente fermo rispetto al 2024, mentre l'Italia ha registrato una flessione del 2%. I livelli pre-Covid restano lontani e, secondo le previsioni, non verranno recuperati nemmeno entro il 2030. Nel frattempo, avanzano i costruttori cinesi. La loro quota in Europa è attesa in crescita dal 9% al 13% entro fine decennio, con un aumento stimato di 800mila veicoli. In Italia il balzo è già evidente: dal 3% del 2024 al 6% nel 2025, fino al 7% nell'ultimo trimestre, trainato da marchi come BYD, Chery e Leapmotor. Secondo Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, il contesto è reso ancora più critico da sovraccapacità produttiva e pressione sui prezzi: "I produttori cinesi guadagnano terreno grazie a strutture snelle, rapidità ed efficienza, anche attraverso l'intelligenza artificiale".

Appello unitario all'Europa - Dal palco di Milano è emersa una posizione comune lungo tutta la filiera: serve una svolta immediata nelle politiche europee. Il fondatore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha ribadito che "non c'è più tempo", criticando le "imposizioni ideologiche" di Bruxelles. Sulla stessa linea Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee che ha parlato di rischio "colonizzazione industriale" da parte della Cina, sottolineando la necessità di una strategia europea che renda sostenibile produrre nel continente. Ancora più netto Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia: "Il Green Deal ha fallito nei metodi. Senza un cambio di rotta, il settore non ha futuro in Europa". Un comparto che, è stato ricordato, vale circa 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di gettito fiscale, ma che solo nell'ultimo anno ha perso 100mila occupati.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Occupazione e industria sotto pressione - L'allarme occupazionale è stato rilanciato da Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, che ha parlato di "punto di non ritorno" per la produzione e la componentistica italiana, chiedendo deroghe alle regole europee per sostenere gli investimenti industriali. Anche dal fronte politico europeo arrivano critiche all'attuale quadro normativo. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha definito il contesto regolatorio "aggressivo e invasivo", mentre Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) ha ribadito la necessità della neutralità tecnologica nella transizione energetica.

Nodo energia e costi industriali - Tra i temi centrali emersi nel dibattito, il costo dell'energia e delle materie prime. Secondo Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, il 63% delle imprese associate segnala aumenti recenti, con picchi fino al +50% su alcune gomme sintetiche, e ulteriori rincari attesi a breve. Un fattore che si somma alle criticità strutturali del sistema europeo, rendendo sempre più difficile competere con mercati come quello cinese.

Neutralità tecnologica e domanda debole - Dal lato del mercato, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha evidenziato come il problema sia anche di domanda: "Se il cliente vuole un'auto da 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla". In parallelo cresce il dibattito sulla neutralità tecnologica, sostenuta da gran parte della filiera come condizione necessaria per rilanciare il settore senza vincoli su una sola soluzione, come l'elettrico. In questo contesto si inserisce anche l'analisi di Italo Folonari, Presidente di ANIASA, che ha sottolineato come la filiera stia finalmente facendo sistema: "Da qualche anno le associazioni stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti istanze comuni a livello nazionale ed europeo. L'auspicio è che la politica sappia ascoltare".

Folonari ha inoltre evidenziato i cambiamenti strutturali della domanda: "L'innovazione non è solo tecnologica, ma anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere sempre più le formule pay-per-use". Tuttavia, ha avvertito, le politiche europee hanno avuto effetti distorsivi sul mercato italiano: "Molti cittadini hanno rinviato l'acquisto e l'età media del parco circolante è aumentata". Infine, un monito sulle nuove regole: "Gli obblighi di quote elettriche per le grandi aziende rischiano di creare un doppio binario e generare disparità sul mercato".

Una filiera compatta - Dall'evento è emerso un dato politico-industriale nuovo: la filiera automotive si presenta oggi più unita nel chiedere un cambio di rotta. Tuttavia, secondo molti interventi, questo allineamento arriva in ritardo rispetto alla velocità con cui si sta trasformando il mercato globale. Il rischio, condiviso da più voci, è quello di perdere non solo capacità produttiva, ma anche competenze tecnologiche strategiche, dalle batterie al software fino alla guida autonoma.

Il segnale finale: "Non c'è più tempo" - Il messaggio conclusivo è netto: senza interventi rapidi su energia, regolamentazione e politiche industriali, l'automotive europeo rischia un ridimensionamento strutturale.A margine dell'evento, il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" è stato assegnato a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di

comunicazione del Cavallino rampante". Un riconoscimento simbolico in un momento in cui, più che celebrare eccellenze, l'intero comparto chiede risposte concrete per il proprio futuro.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE

"Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta!"

Si è svolto a Milano l'evento dal titolo "**Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!**", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE.

Il promotore di **#FORUMAutoMotive**, il giornalista **Pierluigi Bonora,** ha introdotto i lavori: "Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024,

mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte sofferenza.

"Il quadro per l'industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall'arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull'intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina", ha evidenziato **Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners.**

Il focus si è poi spostato sugli "*Impatti diretti sull'industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso*", con un talk moderato da **Pierluigi Bonora**, promotore di
#FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti **Marco Marelli e Umberto Zapelloni.**
Il primo a intervenire è stato **Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee,** che ha sottolineato: "La rimodulazione delle regole europee sull'auto è stata insufficiente, c'è bisogno di un'ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C'è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole".

Gli ha fatto eco **Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia,** che ha evidenziato: "La Cina è avanti diversi anni rispetto all'Europa. C'è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell'auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell'auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles".

Sugli impatti occupazionali si è soffermato **Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL**: "I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l'intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi

con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell'auto. Serve una strategia per l'industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio. Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato".

Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari. **Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE**: "Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): "E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno".

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: "Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo".

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: "Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori

aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono "a prescindere" da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: "Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato".

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: "Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia."

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: "Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato".

"Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora tocca all'Europa", ha sottolineato **Gianni Murano, Presidente di UNEM**.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: "ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera

dell'auto".

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: "L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata.

Spazio poi alle due ruote con **Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto**: "Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi".

A rappresentare la filiera elettrica il **Presidente di Motus-E, Fabio Pressi**: "Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma".

Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: "Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni".

"Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte – ha rimarcato **Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive** -. La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi".

Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: "Siamo tutti un po' reduci di una guerra di sfinimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un
sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita".

A margine dell'evento il promotore del movimento **Pierluigi Bonora** ha consegnato il **"Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026"**, riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore
che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a **Maria Conti, Chief Communication di Ferrari**, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante

FORUM AUTOMOTIVE 2026 : Il futuro dell'auto

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE: "Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta!"

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

24 marzo 2026 - Si è svolto a Milano l'evento dal titolo "**Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!**", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE.
Il promotore di **#FORUMAutoMotive**, il giornalista **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori: "Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".
Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permettono anno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovracapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte sofferenza.
"Il quadro per l'industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall'arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull'intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina", ha evidenziato **Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners.**
Il focus si è poi spostato sugli "*Impatti diretti sull'industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione bassta sul buon senso*", con un talk moderato da **Pierluigi Bonora**, promotore di **#FORUMAutoMotive**, con interventi dei giornalisti **Marco Marelli e Umberto Zapelloni.**
Il primo a intervenire è stato **Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee**, che ha sottolineato: "La rimodulazione delle regole europee sull'auto è stata insufficiente, c'è bisogno di un'ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C'è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole".
Gli ha fatto eco **Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia**, che ha evidenziato: "La Cina è avanti diversi anni rispetto all'Europa. C'è un problema di competitività se non si cambiano le cose, il settore dell'auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell'auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles".
Sugli impatti occupazionali si è soffermato **Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL**: "I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l'intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell'auto. Serve una strategia per l'industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio. Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato".
Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari. **Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE**: "Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente".
Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): "E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sul target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno".
Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: "Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno blocca compensare con gli altri".
Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo".
Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: "Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono "a prescindere" da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti".
Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: "Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato".
Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: "Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia."
Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: "Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato".
"Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico al fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora e tocca all'Europa", ha sottolineato **Gianni Murano, Presidente di UNEM.**
Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: "ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto".
Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: "L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata.
Spazio poi alle due ruote con **Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto**: "Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi".
A rappresentare la filiera elettrica il **Presidente di Motus-E, Fabio Pressi**: "Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma".
Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: "Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni".
"Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte - ha rimarcato **Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive** - . La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi".
Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: "Siamo tutti un po' reduci di una guerra di sfinimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita".
A margine dell'evento il promotore del movimento **Pierluigi Bonora** ha consegnato il **"Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026"**, riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a **Maria Conti, Chief Communication di Ferrari**, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante".

"Costruttori europei indrigliati da nanne ideologiche che danneggiano il consumatore, mentre la Cina conquista il mercato automotive e aumenta la produzione di CO2"
"Il presente e il futuro prossimo dell'auto, le sfide tecnologiche, la prossima revisione del piano sulla decarbonizzazione, le nuove frontiere dell'AI e il confronto sempre più sbilanciato tra Europa e Cina".
Sono stati questi i principali temi al centro della seconda giornata di lavori dell'evento dal titolo "**Automotive, "2026, la svolta è adesso. Non c'è più tempo!!"**, promosso a Milano da **#FORUMAutoMotive.**
L'iniziativa si è aperta con il talk "AlixPartners, BainEcompany e Dataforce: confronto aperto su *presente e futuro prossimo del settore auto in Europa. Non c'è più tempo!*", moderato da **Pierluigi Bonora**, Promotore di #FORUMAutoMotive e Direttore di ACI RADIO. In attesa delle decisioni dell'UE su una revisione pragmatica del piano di decarbonizzazione, tre società di consulenza strategica e finanziaria hanno esposto i rispettivi punti di vista su quale possibile scenario si aprirà per il sistema automotive europeo.
Dario Duse, EMEA Leader del Team Automotive e Country Leader di AlixPartners, ha precisato: "*Il mercato non cresce, in una transizione più volata che effettuata. L'industria automotive ha saputo sempre reinventarsi e oggi vive cicli di vita del prodotto che si stanno accorciando sempre di più. Oggi è difficile trovare veri spunti di ottimismo: i costruttori cinesi avanzano e restiamo ancora lontani dagli obiettivi molto ambiziosi imposti dalla transizione. Il problema è anche strutturale: l'Europa è composta da Paesi con interessi specifici e obiettivi spesso non allineati. La transizione è stata impostata dal regolatore in modi discutibile e anche l'industria automobilistica avrebbe potuto reagire meglio. In molti casi annunciare grandi investimenti nell'elettrificazione serviva anche a sostenere le quotazioni delle aziende sui mercati finanziari. Bisogna tornare a mettere il consumatore al centro e proporre i veicoli che gli automobilisti chiedono davvero.*"
Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia, ha osservato: "*L'Europa ha utilizzato la leva del cambiamento climatico – tema reale e non discutibile – per imporre all'automotive il salto regolatorio più duro della sua storia, senza una corretta proporzione tra costi industriali e benefici climatici globali. L'auto europea pesa circa l'1% delle emissioni mondiali: anche azzerandole, l'impatto sul clima sarebbe marginale, mentre il costo è interamente sostenuto dall'industria europea e dai consumatori. Da noi non esistevano e non esistono le condizioni abilitanti: energia competitiva, filiera delle batterie sotto controllo europeo, infrastrutture adeguate e domanda di mercato sufficiente. L'Europa ha invertito la sequenza della transizione, regolando prima di avere competitività, domanda e scala industriale. Una transizione che indebolisce la capacità produttiva senza costruire prima le basi della nuova economia si è trasformata in un processo di deindustrializzazione. Il risultato è stato un mix di compressione dei margini, tagli occupazionali, perdita di volumi e vantaggio competitivo ceduto ai concorrenti extraeuropei*".
Gianluca Di Loreto, Partner e Responsabile Italiano Automotive di Bain & Company: "*L'attenzione crescente verso la cosiddetta 'invasione cinese' nel settore automotive trova spiegazione in dinamiche di mercato piuttosto lineari, evidenti dall'analisi dei dati storici e prospettici. La Cina, storicamente principale motore di crescita globale del comparto, ha registrato un tasso medio annuo del +17% tra il 2011 e il 2017. Tuttavia, le previsioni indicano un rallentamento drastico, con una crescita attesa prossima allo 0,1% nei prossimi anni. Questo cambio di scenario genera una significativa pressione strutturale: la capacità produttiva sviluppata nel Paese – sostenuta da oltre 100 marchi locali – risulta oggi sovradimensionata rispetto alla domanda domestica. In assenza di crescita interna, i costruttori cinesi sono quindi incentivati a espandersi sui mercati internazionali per assorbire tale overcapacity. In questo contesto, l'Europa emerge come destinazione prioritaria. Il mercato europeo presenta infatti spazi competitivi rilevanti, anche alla luce della contrazione di alcuni segmenti chiave, come il segmento A, il cui peso è sceso dal 10% al 3% nei principali Paesi europei*".
I lavori hanno poi visto il faccia a faccia tra i giornalisti Pierluigi Bonora e David Giudici con **Geronimo La Russa**, Presidente di ACI, con cui sono stati approfonditi alcuni tra i temi di più stretta attualità per il settore: "*L'ACI ha compiuto 120 anni ed è chiamato a evolversi nell'attuale scenario di mobilità, come ha sempre fatto nella sua storia, per dialogare in maniera veloce e agile e offrire servizi a tutti gli automobilisti. L'obiettivo è diventare un vero Mobility Club. I cittadini oggi sono spaesati dall'assenza di regole chiare sul futuro: a dominare è l'incertezza. Come ACI, intendiamo essere interlocutori validi per poter incanalare un percorso di cambiamento della mobilità sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Il nostro sistema del PRA evita situazioni incresciose come quella recentemente registrata in Francia dove sono state scoperte diverse migliaia di auto fantasma. Uno dei focus centrali della nostra attività resta la sicurezza, comunicando soprattutto con i giovani all'interno nelle scuole. La distrazione resta il nemico pubblico numero 1 che ha prodotto una nuova impennata di incidenti. La norma che, invece, impone limiti di 30 km/h per intere città è pura demagogia, bene identificare aree specifiche con queste limitazioni, ma non è giusto generalizzare. L'auto storica è un'altra grande eccellenza italiana e abbiamo una responsabilità verso gli appassionati di tutto il mondo.*"
"Innovazione, tecnologie, AI e design automotive: tra Europa e Cina chi prevarrà?" è stato il titolo del successivi confronti tra quanti vivono direttamente questa competizione, moderati dai giornalisti **Marco Marelli e David Giudici.**
Guglielmo Caviasso, Direttore del Centro Ricerche CRF e Responsabile Globale di Digital Engineering di Stellantis ha evidenziato che la competizione con la Cina si giocherà sulle parole chiave integrazione, innovazione e identità: "*In Italia siamo il primo gruppo per deposito di brevetti, con incrementi in doppia cifra negli ultimi anni e questo testimonia la nostra capacità innovativa per arrivare a un prodotto che sia unico e desiderato*".
Per **Matteo Motta**, Sales Director & Regional Account Manager Bosch, "*l'auto rimane un prodotto che oggi è in grado di aumentare la sicurezza e rendere l'esperienza più piacevole possibile, spingendo su AI, integrazione tra tecnologie e funzionalità diverse su mercati diversi. Oggi i cambiamenti possono essere introdotti in un quinto del tempo che sarebbe servito in passato. L'analogia con lo smartphone è corretta: l'auto continua ad aggiornarsi anche dopo essere uscita dalla fabbrica. L'intelligenza artificiale viene addestrata anche per sviluppare sistemi ADAS e i giovani arrivano a parlare di questi sistemi quasi come se fossero amici*".
Fabio Pressi, Presidente e Amministratore Delegato di A2A E-Mobility, ha poi sottolineato come "*il mercato dell'auto elettrica nasce integrato il sistema dell'energia. Se non capiamo che prima di mettere sul mercato un veicolo dobbiamo pensare prima a come va ricaricato poi dal consumatore, commettiamo un grande sbaglio. C'è bisogno di una maggiore sinergia tra questi due mondi, altrimenti si rischia di essere meno competitivi. Il problema è che oggi non si capisce come utilizzare le infrastrutture al meglio. Mettiamo al bando le battaglie ideologiche. Cambio di mobilità vuol dire anche mutamento delle modalità di utilizzo. Oggi il 50% delle stazioni di servizio in autostrade è già dotato di sistemi di ricarica*".
Toni Purcaro, Presidente e AD DEKRA Italia, ha spiegato che: "*Il progresso tecnologico va contestualizzato per innovare i cicli produttivi e ripensare le fabbriche. Gli umanoidi e la tecnologia vanno in questa direzione per recuperare competitività. Il futuro dell'auto è molto interessante soprattutto se lo si vede dal punto di vista tecnologico. Quello legato alla sicurezza informatica è uno dei mestieri che sta nascendo proprio in questa fase. Bisogna saper analizzare le vulnerabilità di un sistema per evitare che un malfunzionamento possa provocarne il blocco totale. La sicurezza deve essere incorporata nel design, qualunque sia poi l'uso che la persona farà di quell'oggetto.*"
Poi spazio al confronto tra importanti designer che hanno contribuito allo sviluppo del mercato, anche partorendo modelli destinati a rimanere nella storia.
Il primo ha intervenire è stato **Roberto Giolito**, Responsabile Stellantis Heritage Italia: "*Il mio della sicurezza è fondamentale, anche perché agisce in modo quasi subliminale sul progetto. Oggi viviamo una fase di livellamento dei parametri progettuali: le auto nascono con meno interventi fisici e quasi tutte le fasi si sviluppano ormai attraverso il computer. Il marketing non dovrebbe limitarsi ad ascoltare il mercato, ma dovrebbe anche promuovere nuove scelte. L'abitacolo è la nuova pelle dell'auto, e cambiare l'auto da dentro è la vera rivoluzione. Ben vengano i creativi che iniziano a scardinare il sistema da lì, ma l'uomo deve restare al centro e non diventare schiavo della tecnologia.*"
Sulla passione per l'auto si è soffermato **Fabrizio Giugiaro**, Architetto e Designer: "*L'Asia guida oggi la rivoluzione, con un numero di brand e auto difficilmente quantificabili, la lotta è molto serrata. Il problema è che chi decide guarda soprattutto al portafoglio e il marketing porta inevitabilmente verso soluzioni omologate. Nessuno può difendere davvero scelte che il marketing riesce a imbrigliare. In passato il successo di molti modelli è nato perché qualcuno ha avuto il coraggio non solo di disegnarli, ma soprattutto di produrli. Oggi la Cina assomiglia all'Italia degli anni Sessanta: allora Fiat sfornava modelli di successo perché poteva attingere al designer e al Centro Stile, e poi aveva il coraggio di sceglierne*".
Gli ha fatto eco **Fausto Capelli**, Ingegnere e Giornalista: "*L'AI è fondamentale per velocizzare alcuni step, ma insieme alle normative e alla tecnologia hanno contribuito a limitare l'estro del designer. Oggi vediamo troppe auto che si assomigliano anche tra le vetture cinesi. Tra i giovani riscontro maggiore interesse verso altri oggetti rispetto all'auto. Esiste un freno alla creatività, perciò bisogna tornare a stimolare curiosità e originalità, lasciando al designer una libertà che oggi è stata fortemente compressa*".
Chris Bangle, Managing Director di Chris Bangle Associates ha infine osservato che: "*Il designer non può risolvere tutto. Una volta si comprava anche per lo stile, oggi però il design è solo una parte di una catena di fattori molto più ampia. Se manca qualcuno che decide davvero, la creatività del designer diventa inutile. Mi turba sentire parlare continuamente di storia: le auto hanno sempre parlato soprattutto di narrativa, non di storia. Io credo molto in una nuova generazione capace di rompere le regole, creando oggetti magari non perfetti, ma vivi. Oggi il designer rischia di poter sbagliare soltanto rispetto alle regole che gli vengono imposte.*"

Privo di virus.www.avg.com

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE: "Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta!"

Si è svolto a Milano l'evento dal titolo "**Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!**", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE.

Il promotore di **#FORUMAutoMotive**, il giornalista **Pierluigi Bonora,** ha introdotto i lavori: "Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte sofferenza.

"Il quadro per l'industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall'arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull'intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina", ha evidenziato **Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners.**

Il focus si è poi spostato sugli "*Impatti diretti sull'industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso*", con un talk moderato da **Pierluigi Bonora**, promotore di
#FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti **Marco Marelli e Umberto Zapelloni.**

Il primo a intervenire è stato **Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee,** che ha sottolineato: "La rimodulazione delle regole europee sull'auto è stata insufficiente, c'è bisogno di un'ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C'è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole".

Gli ha fatto eco **Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia,** che ha evidenziato: "La Cina è avanti diversi anni rispetto all'Europa. C'è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell'auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell'auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles".

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Sugli impatti occupazionali si è soffermato **Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL**: "I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l'intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell'auto. Serve una strategia per l'industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio. Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato".

Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari. **Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE**: "Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): "E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno".

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: "Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo".

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità

geopolitica nel Golfo: “Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L’aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono “a prescindere” da quello che saranno gli aumenti del costo dell’energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti”.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: “Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato”.

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: “Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un’altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l’imposizione antidemocratica di una sola tecnologia.”

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: “Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L’augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L’innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l’effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l’acquisto ed è cresciuta l’età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato”.

“Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c’è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L’industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l’impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell’industria europea e in particolare su quella strategica. L’Italia lo sta facendo ora tocca all’Europa”, ha sottolineato **Gianni Murano, Presidente di UNEM**.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: “ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della componentistica. Resta però

molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto".

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: "L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata.

Spazio poi alle due ruote con **Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto**: "Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi".

A rappresentare la filiera elettrica il **Presidente di Motus-E, Fabio Pressi**: "Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma".

Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: "Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni".

"Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte – ha rimarcato **Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive** -. La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi".

Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: "Siamo tutti un po' reduci di una guerra di sfinimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un
sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita".

A margine dell'evento il promotore del movimento **Pierluigi Bonora** ha consegnato il **"Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026"**, riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore
che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a **Maria Conti, Chief Communication di Ferrari**, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito

distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante".

#FORUMAutoMotive: il tempo delle analisi è finito, al settore automotive serve azione e pragmatismo

A chiusura della due giorni di #FORUMAutoMotive il quadro che emerge è quello di un'industria sotto pressione, chiamata a ripensarsi profondamente: rotto tra rivoluzione tecnologica e nuovi equilibri geopolitici, l'automotive europeo si trova davanti a un bivio.

Si è concluso a Milano un nuovo appuntamento di **#FORUMAutoMotive**, che ha riunito il 23 e 24 marzo 2026, a Milano, i **rappresentanti dell'industria, istituzioni e operatori della filiera** per fare il punto su uno dei passaggi più critici nella storia recente del settore: al centro del dibattito, le difficoltà del **mercato europeo**, la **pressione competitiva della Cina**, le incertezze normative legate alla transizione energetica e le profonde trasformazioni tecnologiche in atto.

"Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c'è più tempo!" è infatti stato il sottotitolo degli incontri che, fin dall'apertura, hanno lanciato un appello netto: il tempo delle analisi è finito, **servono decisioni rapide e pragmatiche.** Ecco di cosa abbiamo parlato a **#FORUMAutoMotive**.

#FORUMAutoMotive: gli interventi e i dibattiti

Il settore si muove in un **contesto di stagnazione dei volumi** e di forte squilibrio competitivo.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Come ha evidenziato **Dario Duse**, EMEA Leader del Team Automotive e Country Leader di **AlixPartners**: *"Il mercato non cresce, in una transizione più voluta che effettuata"*, sottolineando come l'industria si trovi oggi in una fase complessa, segnata da cicli di vita sempre più brevi e da un generale clima di incertezza. Secondo Duse, la **transizione è stata impostata in modo discutibile** e l'Europa paga anche una frammentazione strutturale che rende difficile una strategia coerente.

Una posizione rafforzata da **Salvatore Saladino**, Country Manager di **Dataforce Italia**, che ha parlato di uno ***"salto regolatorio"*** imposto senza adeguate condizioni abilitanti (tra le quali spiccano per importanza un prezzo dell'energia competitivo, infrastrutture adeguate e filiere industriali solide). *"L'Europa ha invertito la sequenza della transizione"*, ha spiegato, evidenziando il rischio concreto di **deindustrializzazione,** tra compressione dei margini, perdita di occupazione e vantaggio ceduto ai competitor globali.

Tra questi, la **Cina rappresenta oggi il principale elemento di pressione**. **Gianluca Di Loreto**, Partner e Responsabile Italiano Automotive di **Bain & Company**, ha ricondotto la crescente presenza dei brand cinesi in Europa a dinamiche di **overcapacity**: *"In assenza di crescita interna, i costruttori cinesi sono incentivati a espandersi sui mercati internazionali"*. L'Europa, con segmenti in contrazione e spazi competitivi aperti, diventa così una destinazione privilegiata.

NEUTRALITÀ TECNOLOGICA E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA: LE FLOTTE AL CENTRO

Il tema della competitività si intreccia inevitabilmente con quello delle politiche europee. Più voci hanno sottolineato la necessità di rivedere il quadro regolatorio, puntando su **neutralità tecnologica e sostenibilità economica**. In questo contesto, emerge anche il nodo energetico, indicato da molti come il vero fattore critico della transizione.

Guarda 2 foto

Nonostante le criticità, il settore mostra segnali di reazione. Il presidente ANIASA **Italo Folonari** ha evidenziato come negli ultimi anni le associazioni della filiera abbiano iniziato a

fare sistema: *"L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale"*. Allo stesso tempo, ha avvertito che **alcune scelte europee rischiano di creare distorsioni, come nel caso delle flotte aziendali** o dell'aumento dell'età media del parco circolante.

Sul fronte istituzionale, **Geronimo La Russa** ha richiamato il ruolo dell'**ACI** in una fase di forte disorientamento per cittadini e operatori: *"I cittadini oggi sono spaesati dall'assenza di regole chiare sul futuro: a dominare è l'incertezza"*. L'obiettivo, ha spiegato, è accompagnare il cambiamento verso una mobilità sostenibile sotto il profilo economico, sociale e ambientale, mantenendo al centro sicurezza e servizio agli automobilisti.

Leggi Anche: AI, ma anche certificati bianchi e sicurezza a bordo, al centro della mobilità nel 2026.

Accanto agli aspetti economici e normativi, grande spazio è stato dedicato all'**innovazione tecnologica**. L'**intelligenza artificiale** e l'integrazione tra sistemi stanno ridefinendo il prodotto auto e i processi industriali. Tuttavia, come emerso nel confronto tra designer e tecnici, questa evoluzione porta con sé anche il **rischio di un appiattimento creativo**. Il design, sempre più vincolato da normative e logiche di mercato, fatica a esprimere quella capacità di rottura che in passato ha segnato il successo di molti modelli.

***

CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**.
Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

Auto, mercato europeo fermo e Cina in crescita: l'allarme dal FORUMAutoMotive

L'allarme della filiera su costi, domanda e competitività

Quota rosa stabile al 41,7%: a fine 2025, il 40,5% del parco auto circolante privato in Italia è intestato a...ASX, Eclipse Cross elettrica, Grandis e Outlander PHEV. Scopri tutti i modelli.Fino a 792 km di autonomia, ricarica rapida a 800 V e nuova tecnologia Mercedes-BenzLimiti più severi sulle emissioni e controlli su freni, pneumatici e durata.GENNAIO-GIUGNO 2025/GENNAIO-GIUGNO 2024 CALANO INCIDENTI (-1,3%), MORTI (-6,8%) E FERITI (-1,2%)L'allarme della filiera su costi, domanda e competitivitàOltre 56.000 punti di ricarica elettrica accessibili tramite App Telepass in tutta ItaliaLivello rosso per smog dopo tre giorni oltre i limiti di PM10Ecco cosa prevede la circolare del 23 febbraio 2026Specifiche, autonomia, WLTP, allestimenti e listino aggiornato

Il mercato **auto** europeo resta fermo. I produttori cinesi avanzano. La filiera segnala una fase critica. È il quadro emerso dal **FORUMAutoMotive**, promosso da Pierluigi Bonora, che ha riunito a Milano operatori, industria e istituzioni.

Al centro del **FORUMAutoMotive**, domanda debole, costi in aumento e pressione competitiva crescente nel settore **auto**. "Non c'è più tempo, serve una svolta", ha sottolineato Bonora in apertura del **FORUMAutoMotive**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Mercato auto europeo stagnante, Italia in calo

Nel 2025 il mercato **auto** europeo ha registrato volumi in linea con il 2024. La crescita è assente. In Italia si osserva una flessione del 2%. I livelli restano lontani dal periodo pre-Covid.

A evidenziarlo, nel corso del **FORUMAutoMotive**, è **Emanuele Cordone, partner di AlixPartners**, secondo cui le prospettive del mercato fino al 2030 restano limitate e non consentiranno di recuperare i volumi precedenti.

Auto e Cina: cresce la presenza nel mercato europeo

La dinamica più rilevante emersa al **FORUMAutoMotive** riguarda i produttori cinesi nel comparto **auto**. La quota è attesa dal 9% al 13% entro il 2030. In Italia è già salita dal 3% al 7% in un anno. Crescono marchi come BYD, Chery e Leapmotor.

Secondo Cordone, intervenuto al **FORUMAutoMotive**, la pressione competitiva nel settore aumenterà anche con l'ingresso di fornitori cinesi più efficienti.

Industria auto sotto pressione e perdita di competitività

Il tema della competitività nel settore **auto** è centrale nel dibattito del **FORUMAutoMotive**.

Per **Guido Guidesi**, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia, il rischio è perdere capacità produttiva e tecnologica.

Per **Marco Bonometti (OMR Automotive)**, intervenuto al **FORUMAutoMotive**, la Cina è avanti di anni. Senza interventi, il settore europeo non avrà futuro. Il nodo principale resta l'energia.

Anche **Andrea Taschini**, advisor automotive, ha sottolineato al **FORUMAutoMotive** il divario competitivo, in particolare sull'auto elettrica.

Lavoro nella filiera auto: "punto di non ritorno"

Le ricadute occupazionali nel settore **auto** sono già evidenti. Nel 2025 si stimano circa 100mila posti di lavoro persi in Europa.

Per **Ferdinando Uliano (FIM-CISL)**, intervenuto al **FORUMAutoMotive**, la filiera è arrivata a "un punto di non ritorno". Serve una strategia industriale.

Costi energia e materie prime

I costi pesano sull'intera industria **auto**, come emerso nel **FORUMAutoMotive**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Fabio Bertolotti (Assogomma) segnala aumenti tra il 3% e il 10%, con punte fino al 50%.

Gianni Murano (UNEM) richiama il tema della sicurezza energetica e il forte aumento del gasolio.

Anche **Paolo Borchia**, eurodeputato, ha evidenziato al **FORUMAutoMotive** il ruolo centrale dell'energia per il futuro del settore **auto**.

Regole e transizione dell'auto in Europa

Il quadro normativo incide sul comparto **auto**, tema più volte richiamato al **FORUMAutoMotive**.

Per **Carlo Fidanza**, eurodeputato, è necessario rafforzare la neutralità tecnologica.

Matteo Cimenti (Assogasliquidi-Federchimica) ha chiesto al **FORUMAutoMotive** un approccio più aperto alle diverse soluzioni energetiche.

Simonpaolo Buongiardino (Confcommercio Mobilità) ha sottolineato come il settore auto abbia seguito le indicazioni politiche senza verificare il mercato.

Domanda auto debole e accessibilità in calo

La domanda di **auto** resta fragile, come emerso nel **FORUMAutoMotive**.

Per **Massimo Artusi (Federauto)** il problema è anche di prezzo: senza modelli accessibili il mercato non riparte.

Roberto Pietrantonio (UNRAE) evidenzia il calo delle immatricolazioni e la necessità di una revisione fiscale.

Italo Folonari (ANIASA) segnala l'invecchiamento del parco auto e nuovi modelli di utilizzo.

Filiera auto tra innovazione e criticità

La filiera si muove in modo più coordinato, come evidenziato nel **FORUMAutoMotive**.

Fabrizia Vigo (ANFIA) richiama la necessità di valorizzare la manifattura europea.

Maria Rosa Baroni (NGV) invita a una maggiore collaborazione tra le associazioni.

Sul fronte tecnologico, **Fabio Pressi (Motus-E)** sottolinea al **FORUMAutoMotive** il rischio di perdere terreno su batterie e software legati all'auto.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Altri segmenti della mobilità

Le criticità riguardano anche altri comparti analizzati nel **FORUMAutoMotive**.

Attilio Pogliani, presidente dei concessionari moto, evidenzia la delocalizzazione della produzione.

Marco Seimandi (Westport Fuel Systems) segnala la crescita dei carburanti gassosi, ancora limitata nel settore.

Settore a un passaggio decisivo

Il settore **auto** europeo affronta una fase complessa, come emerso chiaramente nel **FORUMAutoMotive**.

Per **Mario Verna**, manager automotive, il sistema è in contrazione, con più operatori e costi crescenti.

Domanda debole, costi elevati e concorrenza internazionale ridisegnano il mercato automotive. Il comparto si trova davanti a un passaggio decisivo per il futuro.

Premio FORUMAutoMotive 2026

A margine del **FORUMAutoMotive**, è stato assegnato il Premio 2026 a **Maria Conti**, Chief Communication di Ferrari. Il riconoscimento valorizza il percorso professionale e il contributo alla strategia di comunicazione del gruppo.

Conti, attiva nel settore da oltre vent'anni, si è distinta per visione creativa e capacità di relazione con i media, fino a guidare la comunicazione del marchio del Cavallino rampante.

Leggi anche: **Decreto Carburanti, giù il prezzo: taglio accise di 25 cent e credito d'imposta 28% per l'autotrasporto**

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE

Si è svolto a Milano l'evento "**Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!**", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE.

Il promotore di **#FORUMAutoMotive**, il giornalista **Pierluigi Bonora,** ha introdotto i lavori: "*Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un*

messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte sofferenza. "*Il quadro per l'industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall'arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull'intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina*".

Il focus si è poi spostato sugli "*Impatti diretti sull'industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso*", con un talk moderato da **Pierluigi Bonora,** con interventi dei giornalisti **Marco Marelli e Umberto Zapelloni.** Il primo a intervenire è stato **Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee,** che ha sottolineato: "*La rimodulazione delle regole europee sull'auto è stata insufficiente, c'è bisogno di un'ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C'è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole*".

Gli ha fatto eco **Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia**: "*La Cina è avanti diversi anni rispetto all'Europa. C'è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell'auto*

non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell'auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles".

Sugli impatti occupazionali si è soffermato **Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL**: "*I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l'intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell'auto. Serve una strategia per l'industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio. Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato*".

Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari. **Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE**: "*Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente*".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): "*E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno*".

Massimo Artusi, Presidente di Federauto: "*Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta*

sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "*Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo*".

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: "*Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono "a prescindere" da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti*".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: "*Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato*".

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica: "*Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia.*"

Italo Folonari, Presidente di ANIASA: "*Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato*".

"*Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora tocca all'Europa*", ha sottolineato **Gianni Murano, Presidente di UNEM**.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA: "*ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto*".

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: "*L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata*".

Spazio poi alle due ruote con **Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto**: "*Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi*".

A rappresentare la filiera elettrica il **Presidente di Motus-E, Fabio Pressi**: "*Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma*".

Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia: "*Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni*". "*Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte* – ha rimarcato **Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive** -. *La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi*".

Mario Verna, Manager Automotive: "*Siamo tutti un po' reduci di una guerra di sfinimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita*".

A margine dell'evento **Pierluigi Bonora** ha consegnato il **"Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026"**, riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a **Maria Conti, Chief Communication di Ferrari**, con la seguente motivazione: "*Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino Rampante*".

Tweet

L'Arena

Il noleggio in crescita, spinta importante per la svolta "green"

I dati - L'analisi delle motorizzazioni vede aumentare elettriche e ibride

I modelli più richiesti

Tiguan conquista privati e aziende Nel breve termine trionfa la Panda

Quali sono le auto più richieste dai noleggiatori? Il report di Aniasa e Dataforce ha provato a dare una risposta anche a questa domanda. Nel 2025, da gennaio a dicembre, le vetture più richiesta dai clienti privati sono state Volkswagen Tiguan, Toyota C-HR, Volkswagen T-Roc, Toyota Yaris Cross e Cupra Formentor. Tiguan mantiene il primato anche per quanto riguarda la classifica dei modelli preferiti dai clienti aziendali, precedendo Fiat Panda, BMW X1, Renault Clio e Toyota Yaris Cross. Nel noleggio a breve termine sul podio ci sono Fiat Panda, Opel Corsa e Volkswagen Taigo.

>> Le immatricolazioni a noleggio continuano a crescere: una formula che, negli ultimi anni, piace sempre più sia agli automobilisti che alle aziende. A confermarlo sono ormai numerosi studi di settore, tra cui quello realizzato da Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e dalla società di analisi di mercato Dataforce.

Lo scorso anno il settore ha fatto registrare una crescita importante del 10,7%, a fronte di un mercato che, nel suo complesso, è risultato in leggera flessione (-2,4%). La quota di mercato del noleggio nell'intero anno ha superato il 30%, con segnali positivi sia nel "lungo termine" (+11,6%) sia nel "breve termine" (+19,3%) per le auto.

Una vera opportunità

Interessante, oltre ai numeri, anche l'analisi delle alimentazioni, che dimostra come il noleggio a lungo termine sia un'opportunità per mettere in strada vetture maggiormente sostenibili. L'alimentazione più diffusa nel 2025 è quella a benzina (comprese le mild hybrid) con una quota del 41%. Nel quarto trimestre, però, le benzina hanno perso oltre 4 punti e mezzo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: queste motorizzazioni nel quarto trimestre hanno rappresentato il 34,4% delle immatricolazioni di NLT.

Calo molto evidente, invece, per le diesel: -19,9% (anche in questo caso comprese le mild-hybrid) nell'intero anno 2025, che hanno ridotto la loro quota di mercato al di sotto del 28%, con un volume inferiore alle 100.000 unità (nel 2024 costituivano invece l'alimentazione più diffusa nel NLT). Nel 2025 c'è stato il sorpasso da parte delle auto a benzina.

Le "ibride vere", ossia full e plug-in, nel 2025 hanno cumulativamente raggiunto il 22,6% del mercato del noleggio a lungo termine (ma nel quarto trimestre hanno sfiorato il 28%). In particolare, le full hybrid sono rimaste stabili rispetto al tasso di crescita del mercato NLT (la media generale è stata di +11,6%), mentre le plug-in hybrid sono state invece protagoniste di un'avanzata senza precedenti: +97,8%, raggiungendo una quota di mercato del 12,9% (9,7% per le full hybrid).

Sopra la media

Le auto elettriche continuano a crescere in maniera importante nel noleggio a lungo termine: +15,9% nel quarto trimestre, +39,4% nel 2025. La quota delle BEV nel NLT ormai è attorno al 7%, contro quella del totale mercato che viaggia al 5%. Le auto a gas sono in crescita (+113,5% nel 2025) ma comunque rimangono confinate su volumi e quote di mercato trascurabili (poco più dell'1,5%), contrariamente a quanto avviene nel mercato dei privati.

I veicoli commerciali

Passando ai veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene su percentuali di valore assoluto: supera l'82% nell'intero anno, ma la tendenza al calo è evidente (sul 2024 ha perso 7 punti). I mezzi commerciali a benzina sono risaliti all'8,5%. Gli "ibridi veri" valgono poco più del 2% di market share, quindi sono quasi inesistenti: circa 1.500 immatricolazioni totali da gennaio a dicembre (1.277 full hybrid, 206 plug-in hybrid).

I veicoli elettrici, infine, hanno ripreso a correre nella seconda parte dell'anno, dopo l'accentuata flessione nel primo semestre. Il risultato del 2025 è dunque molto positivo: +86,7%. Lo scorso anno sono stati targati 3.472 BEV. La quota di mercato dei veicoli commerciali a corrente è attorno al 5,6%.

Dati, quindi, che certificano come l'accelerata verso le motorizzazioni green sia una realtà anche nel noleggio a lungo termine.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Cambiano le abitudini degli italiani: il noleggio a lungo termine si fa spazio nella mobilità

L'auto resta centrale negli **spostamenti quotidiani**, ma il modo in cui gli italiani scelgono di utilizzarla sta cambiando. Da una parte cresce il **peso economico dell'acquisto**: secondo una ricerca **ANIASA e Bain & Company**, 8 italiani su 10 continuano a considerare l'auto indispensabile per la propria mobilità, mentre dal 2013 i **prezzi medi delle auto** sono aumentati del **52%**, a fronte di una crescita del reddito familiare molto più contenuta. Dall'altra parte, il **noleggio a lungo termine** sta smettendo di essere percepito come una soluzione riservata alle **flotte aziendali** e sta trovando spazio anche presso i **privati**.

Non si tratta di una **moda improvvisa**. I numeri mostrano una trasformazione graduale ma concreta. Il **XXIV Rapporto ANIASA** rileva che a fine 2024 la **flotta circolante del noleggio a lungo termine** in Italia ha superato **1,287 milioni di veicoli**, in crescita del **5,8% sul 2023**, con oltre **70.000 mezzi in più** in un solo anno. Sempre nel 2024, la **clientela del settore** ha raggiunto quota **268.000 soggetti**.

Perché il noleggio a lungo termine interessa sempre più italiani

La risposta più diretta è questa: interessa perché rende più **prevedibile il costo dell'auto**. In un contesto in cui acquistare un veicolo nuovo è diventato più impegnativo, molte persone guardano con attenzione a formule che consentono di **pianificare la spesa** senza affrontare subito l'**esborso pieno dell'acquisto**. La ricerca ANIASA-Bain collega proprio l'aumento dei prezzi delle auto a una maggiore cautela dei consumatori, che rimandano la sostituzione del veicolo oppure valutano **strade alternative**.

Qui il **noleggio a lungo termine** trova terreno fertile. Il principio è semplice: si utilizza un'auto per un **periodo pluriennale**, di solito **24, 36, 48 o 60 mesi**, pagando un **canone mensile** definito in base a fattori come anticipo, durata, percorrenza annua, coperture e servizi inclusi. Non è un **finanziamento** e non è **leasing**: nel noleggio il cliente paga per **l'uso del veicolo** e per un **pacchetto di servizi**, non per arrivare automaticamente alla **proprietà finale**.

Un altro elemento conta molto: il tema del **"non possesso"** sta entrando con più forza nella **cultura della mobilità**. ANIASA osserva che nel segmento privati sta prendendo forma una nuova impostazione, basata proprio sull'idea che non sia sempre necessario comprare un'auto per poterla usare in modo continuativo.

Cosa dicono i numeri del mercato

La risposta breve è che il noleggio non è più una **nicchia**. Nel 2025, secondo **UNRAE**, i contratti di **noleggio a lungo termine** di autovetture e fuoristrada hanno superato **1,1 milioni**, con una crescita del **16,1%** sull'anno precedente e il volume più alto dal 2021. Il mercato resta

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

guidato dalle **società**, ma la quota dei **privati** è salita al **14,2% del totale annuo**. Nel primo trimestre 2025, sempre UNRAE, i contratti stipulati sono stati **254.328**, con i privati al **15,3%** e in crescita del **13,1%**.

Anche il **Rapporto ANIASA 2025** conferma la traiettoria. Nel 2024 il **segmento privati** vale ancora una quota limitata del fatturato complessivo del lungo termine, circa il **10%**, ma viene descritto chiaramente come la **principale leva di sviluppo futuro**. È un passaggio importante, perché mostra come il settore non consideri più il cliente privato un segmento marginale, bensì uno **spazio di crescita reale**.

C'è poi un dato che aiuta a capire quanto il noleggio sia diventato **strutturale nell'automotive italiano**: nel 2025 il comparto del **noleggio veicoli** ha raggiunto il **30,6% delle immatricolazioni nazionali**, secondo ANIASA e Dataforce. Il noleggio, quindi, incide ormai su **quasi un veicolo nuovo su tre** immesso sul mercato.

Che cosa cercano davvero i privati

Molti lettori si pongono una domanda molto concreta: perché un privato dovrebbe preferire il **noleggio** all'**acquisto**? La ragione non è uguale per tutti, ma le motivazioni più comuni sono abbastanza riconoscibili.

- Avere un **canone mensile** più leggibile rispetto a una gestione frammentata di spese diverse
- Evitare l'incertezza legata alla **rivendita dell'usato** e alla **svalutazione del veicolo**
- Accedere più facilmente a **modelli recenti**, anche elettrificati, senza impegnarsi nell'acquisto
- Semplificare la **gestione amministrativa e operativa** dell'auto, restando però dentro **condizioni contrattuali precise**

Va però chiarito un punto spesso raccontato male: **"canone mensile"** non significa automaticamente **"tutto compreso"** senza eccezioni. In genere nel canone rientrano servizi come **assicurazione RCA** e altre coperture, assistenza e **manutenzione ordinaria e/o straordinaria** a seconda dell'offerta, ma dettagli, **franchigie**, esclusioni, massimali e servizi aggiuntivi cambiano in base al **provider**. Il **bollo**, inoltre, non va dato per incluso nel canone come regola generale. È uno di quei dettagli che fanno la differenza tra **informazione utile** e **messaggio fuorviante**.

Come funziona in pratica, senza equivoci

Il punto essenziale è questo: il **noleggio a lungo termine** si costruisce **prima della firma**, non dopo. **Durata, anticipo e chilometraggio annuo inclusi** vengono normalmente personalizzati in fase di preventivo. In alcuni casi il contratto può essere **rimodulato nel tempo**, ma non è corretto far passare l'idea che si possa cambiare tutto in qualsiasi momento e senza ricalcoli. Le condizioni dipendono dal **provider** e dalla **specifica offerta**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Per capire meglio, bastano tre **esempi pratici**.

Chi percorre molti chilometri all'anno

Un professionista o un pendolare con **percorrenze elevate** può preferire un contratto impostato da subito su una **soglia chilometrica coerente** con l'uso reale. Questo riduce il rischio di trovarsi a fine noleggio con **costi aggiuntivi** legati ai **chilometri eccedenti**.

Chi vuole tenere sotto controllo il budget familiare

Una famiglia che cambia auto perché teme **spese impreviste** su un veicolo ormai anziano può trovare nel **canone mensile** una maggiore **stabilità di spesa**. Non perché spariscano tutti i costi accessori, ma perché molte voci vengono organizzate in un quadro più **prevedibile**.

Chi vuole provare una tecnologia nuova

ANIASA segnala che il **noleggio a lungo termine** viene percepito sempre più come una formula a **basso rischio** per accedere a **veicoli elettrificati**, proprio perché consente di utilizzare nuove tecnologie senza affrontare subito l'**onere dell'acquisto**.

Una soluzione digitale che accompagna la scelta

Per orientarsi tra offerte, provider e configurazioni contrattuali, oggi molti utenti si affidano a **piattaforme specializzate** di **noleggio lungo termine privati**: non più solo un rapporto diretto con una singola società di noleggio, ma anche **servizi digitali** che aiutano a confrontare soluzioni operative e a seguire il percorso dalla **selezione del veicolo** alla **consegna**. In questo contesto, **Yoyomove** si presenta come una piattaforma che costruisce soluzioni di **noleggio a lungo termine privati** per **auto, veicoli commerciali, moto e microcar**, collaborando con **provider del settore** e accompagnando il cliente nelle **scelte di mobilità**, senza essere essa stessa proprietaria della flotta o società di leasing.

I punti da valutare prima di firmare

La risposta qui è semplice: il noleggio può essere molto utile, ma va letto con **attenzione**. Non basta fermarsi al **canone pubblicizzato**. Prima della firma conviene verificare soprattutto questi aspetti:

- **durata contrattuale**, percorrenza inclusa e costo di eventuali **chilometri extra**
- presenza di **anticipo iniziale** e suo effetto sul canone
- **servizi compresi davvero** nel contratto
- **franchigie assicurative**, esclusioni e condizioni di assistenza
- eventuali costi in caso di **danni**, **usura anomala**, accessori mancanti o **recesso anticipato**.

C'è poi un altro passaggio spesso sottovalutato: la pratica è soggetta ad **approvazione del provider**. Questo significa che servono **documenti** e **verifiche di fattibilità**, e che l'esito non è automatico né garantito. Parlare di **approvazioni immediate o sicure** sarebbe scorretto.

Il noleggio a lungo termine sostituirà l'auto di proprietà?

No, almeno non nel breve periodo. I dati dicono piuttosto che si sta allargando il **ventaglio delle scelte**. L'auto resta il mezzo più utilizzato dagli occupati per gli **spostamenti casa-lavoro**, con il **70,3%** che la usa come conducente, e continua a occupare un **ruolo centrale nella mobilità quotidiana**. Quello che cambia è il **modo di accedervi**.

Per una parte crescente di utenti, soprattutto in **contesti urbani** o nelle famiglie che vogliono evitare l'**esposizione economica dell'acquisto**, il **noleggio a lungo termine** diventa una formula plausibile e concreta. Non è adatta a tutti allo stesso modo, non conviene sempre e comunque, ma sta guadagnando spazio perché intercetta un **bisogno reale**: usare l'auto con maggiore **prevedibilità**, meno **immobilizzo di capitale** e una **gestione più lineare**.

FAQ

Il noleggio a lungo termine è uguale a un finanziamento auto?
No. Nel finanziamento l'obiettivo è **acquistare il veicolo a rate**; nel noleggio si paga un **canone** per l'utilizzo del mezzo e per i **servizi collegati**, secondo condizioni e durata stabilite nel contratto.

Dopo il contratto l'auto diventa del cliente?
No, non automaticamente. Nel **noleggio a lungo termine** il veicolo non diventa di **proprietà del cliente** per impostazione standard. Eventuali opzioni a fine contratto dipendono dal **provider** e dall'**offerta specifica**.

È una formula usata solo da aziende e partite IVA?
Non più. Le **aziende** restano il segmento principale, ma i dati **UNRAE** mostrano che la quota dei **privati è in crescita**, sia nel 2025 complessivo sia nel primo trimestre dell'anno.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Auto, lavoro e AI: il rischio della “discriminazione artificiale” tra stereotipi e pregiudizi

L’intelligenza artificiale è già parte della nostra quotidianità. **Quasi il 70% degli italiani over 55 la utilizza per informarsi e approfondire, mentre il 50% dei laureati la usa per migliorare performance lavorative e di studio.** Cresce in modo significativo anche l’impiego da parte delle aziende. Numeri che raccontano una trasformazione in atto, ma cosa accade quando algoritmi, dati e modelli decisionali incorporano, e amplificano, stereotipi e bias? Emerge la necessità per le imprese di **integrare obiettivi di equità e inclusione nei processi decisionali,** facendo della tecnologia un’occasione per mettere al centro le persone.

Sono questi i principali dati e spunti emersi nel corso della **quinta edizione del Pink Mobility Day, l’evento promosso a Milano da LabSumo, con la partecipazione dell’Associazione di fleet e mobility manager Best Mobility e di Bt Lounge,** il Laboratorio di travel manager delle più importanti aziende nazionali e multinazionali attive in Italia, e il patrocinio di **ANIASA, GBTA Italia, UNRAE e Valore D**.
L’edizione 2026 è stata dedicata al tema della “discriminazione artificiale”: il rischio che l’adozione crescente dell’AI nei luoghi di lavoro possa replicare o accentuare disuguaglianze già esistenti. Tre talk hanno approfondito **l’impatto dell’intelligenza artificiale sulla rappresentazione del lavoro, sui processi di selezione e sulle attività quotidiane in azienda**, analizzando come nascono i bias e quali strumenti possono prevenirli prima che diventino prassi consolidata.

I lavori sono stati introdotti dall'intervento di **Raffaella Tavazza, vice Presidente ANIASA,** che ha evidenziato come: **"L'adozione sempre più diffusa dell'AI sta indubbiamente ridefinendo i processi decisionali nelle aziende, ma porta con sé un rischio concreto: quello di incorporare e amplificare bias già presenti nei dati e nelle organizzazioni.** Per questo è fondamentale sviluppare modelli trasparenti, basati su informazioni consapevoli, guidati da leadership che sappiano orientare la tecnologia verso equità e inclusione. In un settore come l'automotive, storicamente sbilanciato nella rappresentanza, questo tema è ancora più urgente. Negli ultimi anni abbiamo però visto segnali positivi: la presenza femminile nei ruoli apicali sta crescendo e **la mia nomina come Vice Presidente ANIASA, prima donna nel Consiglio Generale**, va proprio in questa direzione. È la prova che il cambiamento è possibile, a patto che continuiamo a governare l'innovazione con responsabilità e visione".
Nataliia Roskladka, Ricercatrice Senior dell'Osservatorio Artificial Intelligence del Politecnico di Milano, ha poi illustrato i principali risultati di un'analisi sulle adozioni dell'AI nelle grandi, medie e piccole imprese italiane, da cui è emerso un quadro dinamico, con una crescente maturità tecnologica:

"L'intelligenza artificiale sta trasformando il modo di lavorare nelle imprese italiane. I dati mostrano un forte interesse verso l'AI generativa come leva di innovazione e produttività, ma è importante guardare oltre le promesse di 'tempo risparmiato'. Secondo diversi studi, l'**AI non necessariamente riduce il carico di lavoro: al contrario, tende a intensificarlo, spingendo i lavoratori a fare di più, in più ambiti e spesso per più tempo, senza ridurre davvero lo sforzo complessivo.** Questo ci invita a riflettere non solo sulle tecnologie in sé, ma su come vengono integrate nei processi e nelle culture aziendali: l'obiettivo non dovrebbe essere solo aumentare la produttività, ma anche capire come gestire responsabilmente il lavoro che ne deriva, per evitare carichi insostenibili e promuovere un uso dell'AI che sia efficace e
sostenibile".
Secondo i dati presentati dall'**Osservatorio AI del Politecnico di Milano,** il 71% delle grandi imprese in Italia ha avviato almeno una sperimentazione in AI. Per quanto riguarda invece l'adozione degli strumenti di genAI, il 53% delle grandi e grandissime aziende ha acquistato licenze di questi strumenti per la produttività personale, dato che p**osiziona il Bel Paese su percentuali di adozione superiori a Francia (42%), Germania (43%) e Regno Unito (45%).**

Sull'impatto delle tecnologie e dell'AI sulla qualità della vita e sulla condizione lavorativa si è soffermato **Ivano Montrone, Community Manager di Valore D**: "I dati dell'Osservatorio D di Valore D sul benessere tecnologico ci dicono che l'84% degli italiani considera lo sviluppo tecnologico un fattore che semplifica la vita e migliora l'accesso a informazioni e servizi, con una percezione condivisa da tutte le generazioni. L'utilizzo dell'intelligenza artificiale è ormai trasversale: quasi il 70% degli over 55 la usa per informarsi e approfondire, mentre il 50% dei laureati la impiega per potenziare performance lavorative e di studio. Accanto alle opportunità, emergono però limiti legati a bias, stereotipi, etica e trasparenza. Per questo crediamo che **l'AI non sia uno strumento neutro o "pronto all'uso", ma una leva di trasformazione culturale e di governance**: per diventare davvero AI- driven, le imprese devono integrare obiettivi di equità e inclusione nei processi decisionali, facendo della

tecnologia un'occasione per mettere al centro le persone".
Dal confronto tra manager, imprenditrici ed esperte è emerso un messaggio chiaro: **l'AI sta entrando in profondità nei processi aziendali** – dalla comunicazione alla selezione del personale, fino alle scelte organizzative – e non è neutra; impara dai dati e, se i dati riflettono squilibri, può riprodurli o amplificarli, con conseguenze concrete su valutazioni, opportunità e percorsi di carriera.
La sfida, oggi, non è solo adottare nuove tecnologie, ma governarle con responsabilità. **Perché l'innovazione sia davvero progresso, deve essere inclusiva.**

Foto da ufficio stampa ANIASA

Mobilità alla spina: la nuova frontiera del noleggio auto elettrico a breve termine

L'evoluzione della mobilità aziendale e turistica sta attraversando una fase di ridefinizione profonda, dove il concetto di possesso cede definitivamente il passo a quello di accesso semplificato e sostenibile. In questo scenario, il **noleggio auto elettriche** a breve termine non rappresenta più soltanto una scelta ecologica di facciata, ma si configura come una decisione strategica per ottimizzare i costi e l'efficienza degli spostamenti.

Il mercato del business travel management osserva con estremo interesse la transizione verso il full-electric, spinto da normative europee stringenti e dalla necessità delle aziende di migliorare il proprio rating ESG. La vitalità del comparto è confermata dai numeri: secondo le ultime analisi di **ANIASA**, il noleggio rappresenta ormai oltre il **30% delle immatricolazioni nazionali**, con i veicoli elettrici (BEV) che hanno segnato una crescita vicina al **+87%** nell'ultimo anno, consolidando il noleggio come il principale laboratorio di prova per la tecnologia a zero emissioni.

Sommario

Toggle

- La rivoluzione del noleggio full electric senza pensieri energetici
- Il modello Noleggiare e la semplificazione dell'esperienza di ricarica
- Gestione del tempo e sostenibilità nel business travel moderno
- Trasparenza e operatività: le risposte ai dubbi più comuni
- Prospettive future per una mobilità integrata e a zero emissioni
- Scopri le Guide BT di Noleggiare

La rivoluzione del noleggio full electric senza pensieri energetici

Il superamento del paradigma del rifornimento tradizionale richiede un approccio radicale che elimini ogni attrito logistico per il conducente. Scegliere un veicolo elettrico a noleggio per pochi giorni significa entrare in un ecosistema dove la continuità del viaggio è garantita da **servizi accessori che trasformano l'esperienza d'uso**. La formula che include la ricarica nel canone di noleggio sposta il focus dal costo del carburante alla gestione del tempo, permettendo al professionista di pianificare le tappe senza il timore di costi imprevisti o della necessità di sottoscrivere abbonamenti con diversi provider energetici. Questo modello risponde alle esigenze di chi cerca una **mobilità fluida**, dove l'auto elettrica diventa uno **strumento di libertà** e non un vincolo legato all'infrastruttura, supportato da una rete di ricarica che in Italia ha raggiunto una capillarità tale da rendere i viaggi extraurbani sicuri e prevedibili.

Il modello Noleggiare e la semplificazione dell'esperienza di ricarica

Nel panorama italiano del rent-a-car, l'approccio proposto da **Noleggiare.it** si distingue per la capacità di interpretare le sfumature della transizione energetica attraverso una **soluzione verticale** estremamente pragmatica. L'offerta dedicata al noleggio elettrico di questa realtà non si limita alla fornitura di una vettura di ultima generazione, ma integra un sistema di **gestione energetica** che abbatte le barriere psicologiche legate all'autonomia.

Attraverso la fornitura di una card dedicata o l'integrazione con sistemi di ricarica capillari, il servizio permette di attingere a una rete di **migliaia di punti di ricarica** sparsi sul territorio nazionale, eliminando la necessità per l'utente di anticipare somme o gestire transazioni complesse. Questa visione trasforma il noleggio in un pacchetto "all-inclusive" dove l'energia necessaria al movimento è già parte integrante del contratto, riflettendo una maturità gestionale che eleva lo standard del settore e garantisce la massima trasparenza sui costi finali.

Gestione del tempo e sostenibilità nel business travel moderno

L'impatto di una flotta elettrica con ricarica inclusa si riflette in modo tangibile sulla produttività e sul benessere di chi viaggia per lavoro. Poter accedere alle zone a traffico limitato senza restrizioni, usufruire dei parcheggi gratuiti nelle aree blu e riconsegnare la vettura senza l'onere del "pieno" di energia rappresenta un vantaggio competitivo notevole. Il Fleet e Travel Manager moderno riconoscono in queste soluzioni una semplificazione della rendicontazione spese e una riduzione del **Total Cost of Mobility**, poiché la prevedibilità del costo totale protegge il budget aziendale dalle oscillazioni dei prezzi dell'energia. La narrazione di un viaggio d'affari diventa così il racconto di un percorso senza interruzioni, dove la tecnologia elettrica supporta l'agenda del professionista anziché dettarne i ritmi, grazie a autonomie reali che oggi oscillano stabilmente tra i 300 e i 400 chilometri per i modelli di punta.

Trasparenza e operatività: le risposte ai dubbi più comuni

Per comprendere appieno il valore di questa transizione, è necessario chiarire alcuni aspetti operativi che spesso generano incertezza negli utenti meno esperti. Molti si chiedono **come funzioni concretamente la ricarica inclusa**: a differenza del rifornimento tradizionale, il conducente utilizza una card o un'app già configurata dal noleggiatore, collegandosi alle colonnine convenzionate senza esborsi immediati. Anche i tempi di sosta sono ormai ottimizzati: utilizzando stazioni a ricarica rapida (DC) da 50 kW, è possibile recuperare l'80% dell'energia in circa 30 minuti. Un altro grande vantaggio risiede nella **flessibilità alla riconsegna**, poiché molte formule moderne non richiedono che la batteria sia carica al momento della restituzione, eliminando lo stress da rifornimento dell'ultimo minuto. Infine, l'affidabilità extraurbana è garantita da una rete infrastrutturale che, guidata da regioni come Lombardia e Lazio, copre ormai efficacemente l'intero stivale.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Prospettive future per una mobilità integrata e a zero emissioni

Guardando avanti, il consolidamento del noleggio a breve termine elettrico fungerà da catalizzatore per un'adozione ancora più massiccia di queste tecnologie. L'esperienza d'uso semplificata proposta da operatori lungimiranti sta educando il consumatore a un nuovo modo di intendere il trasporto, dove l'efficienza energetica si sposa con la massima facilità operativa. La sfida dei prossimi anni risiederà nella capacità di integrare ulteriormente questi servizi con le **smart city** e con sistemi di navigazione predittiva sempre più sofisticati. Il noleggio auto elettrico a breve termine non è dunque un punto d'arrivo, ma il pilastro su cui si fonda la nuova libertà di movimento in un mondo che esige soluzioni di trasporto intelligenti, silenziose e totalmente sostenibili.

Scopri le Guide BT di Noleggiare

image ai

Carrozzerie tra costi dei ricambi, flotte e intelligenza artificiale: le nuove dinamiche del settore

Il settore della **carrozzeria automotive** è sempre più al centro di trasformazioni profonde che coinvolgono tecnologia, mobilità e modelli di business. Di questi temi si è discusso nella seconda tavola rotonda del **Car Summit**, intitolata **"Dinamiche e opportunità in carrozzeria"**, moderata da **Renato Dainotto** insieme a **Fabrizio Cotza** di Imprenditori Sovversivi, che ha scherzosamente assunto il ruolo dell'"intervistatore scomodo".

Al confronto hanno partecipato **Giulia Talamazzi** (Conte & Giacomini), **Pietro Teofilatto** (Direttore Area Fisco ed Economia **ANIASA**), **Efrem Bresolin** (Direttore Aftermarket Networks **Arval Italia**), **Walter Vergani** (Quattroruote Professional) e **Riccardo Sarandrea** (Business Development Manager Italy Automotive VR Premium **AkzoNobel**).

Uno dei temi centrali del dibattito è stato l'aumento del costo dei **ricambi auto**, che incide direttamente sulla sostenibilità economica delle riparazioni.

Secondo **Walter Vergani di Quattroruote Professional**, nel solo **2025 il costo dei ricambi originali è aumentato del 4%**, portando a un incremento complessivo del **39% dal 2020**.

Tradizionalmente il **tempario** indica la convenienza della riparazione fino al **75% del costo della sostituzione**, ma l'aumento dei prezzi dei componenti sta modificando questo equilibrio.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Se venisse riconosciuto un leggero aumento della **tariffa oraria**, la riparazione risulterebbe oggi:

più conveniente per **assicurazioni e flotte**

più sostenibile dal punto di vista **ambientale**

più remunerativa per il **carrozziere**

Secondo Vergani, il mondo assicurativo potrebbe favorire questo cambiamento orientando i processi peritali verso la **riparazione anziché la sostituzione**.

Sul fronte dell'innovazione tecnologica, **Riccardo Sarandrea di AkzoNobel** ha evidenziato come **robotica e automazione nel reparto verniciatura** possano rappresentare un potente acceleratore di business.

La domanda di riparazione si sta infatti polarizzando tra due modelli:

B2B, dove sono flotte, dealer e costruttori a definire le scelte operative.
B2C, dove il consumatore digitale interagisce sempre più attraverso **smartphone e piattaforme online**.

Tuttavia, Sarandrea ha sottolineato un principio fondamentale:

non è possibile digitalizzare processi inefficienti o automatizzare attività non standardizzate.

Prima di introdurre nuove tecnologie servono infatti basi solide:

controllo di gestione

pianificazione del lavoro

saturazione delle ore produttive

organizzazione interna

uso efficace del **gestionale di carrozzeria**

Il tema della mobilità è stato approfondito da **Efrem Bresolin di Arval Italia**, che ha illustrato l'evoluzione del parco veicoli gestito dall'azienda.

Su **283.000 veicoli in flotta**, il diesel resta ancora prevalente ma è in progressivo calo, mentre cresce la quota di **veicoli elettrificati**.

Negli ultimi tre anni **Arval ha più che raddoppiato gli ordini di auto elettrificate**, con il **BEV** che ha quasi raddoppiato il proprio peso nel parco circolante, arrivando a circa **il 9%**.

Nel segmento retail si registra inoltre una crescita significativa delle **auto cinesi**, apprezzate

per il buon rapporto qualità-prezzo. Nel parco Arval circolano già **oltre 2.500 veicoli di marchi cinesi**, un numero destinato a crescere.

Dal punto di vista economico e fiscale, **Pietro Teofilatto di ANIASA** ha evidenziato come il **2025 sia stato un anno positivo per il noleggio**.

Il settore conta oggi circa **1,4 milioni di veicoli in flotta**, con il **noleggio a lungo termine (NLT)** che rappresenta:

23% delle immatricolazioni nazionali

28% delle immatricolazioni elettriche

Sta cambiando anche il rapporto degli utenti con l'auto, sempre più vista come **servizio e non come proprietà**.

Questo modello ha importanti implicazioni per **carrozzerie e officine**, chiamate a gestire veicoli in circolazione per periodi sempre più lunghi, spesso **oltre i 48 mesi**.

Grande attenzione è stata dedicata anche all'**Intelligenza Artificiale applicata al settore automotive**.

L'avvocato **Giulia Talamazzi** ha ricordato che l'**AI Act europeo** e la normativa italiana del **2025** impongono alle aziende nuovi obblighi di **formazione e informazione sull'uso dell'IA**.

Il quadro delle responsabilità resta però ancora incerto. In caso di errori o "allucinazioni" dei sistemi di intelligenza artificiale, non esiste ancora una disciplina organica che definisca chiaramente la responsabilità tra:

produttori dei sistemi

fornitori delle tecnologie

utilizzatori finali

Per questo diventano fondamentali:

formazione interna

contratti ben strutturati

coperture assicurative adeguate

Sempre in ambito assicurativo, **Vergani** ha spiegato come l'**intelligenza artificiale stia entrando anche nel settore RCA**.

L'IA non sostituisce il **perito assicurativo**, ma ne supporta il lavoro velocizzando attività come:

raccolta documentale

analisi delle immagini

individuazione delle frodi

I benefici riguardano l'intero processo:

tempi di liquidazione più rapidi

riduzione degli errori

minori sanzioni **IVASS**

maggiore efficienza operativa

Effetti positivi che si riflettono anche sul lavoro delle **carrozzerie**.

Un altro tema chiave è stato quello della **sostenibilità ambientale**.

Sarandrea ha illustrato il progetto **Sustainable Repair Network di AkzoNobel**, che certifica le carrozzerie impegnate nella **misurazione della propria impronta carbonica**.

In Italia sono già **70 le carrozzerie certificate**, con l'obiettivo di raggiungere **quota 100 nel breve periodo**.

Il progetto non prepara soltanto le aziende alle future normative europee, ma consente benefici concreti:

riduzione dei consumi energetici

miglioramento dell'efficienza dei processi

maggiore **capacità negoziale con assicurazioni e flotte**, sempre più sensibili ai criteri **ESG**

Nel finale del confronto, il dibattito si è spostato su un piano più umano.

Come ha ricordato **Efrem Bresolin**, fare impresa significa assumersi dei rischi, ma anche **investire in conoscenza per affrontarli in modo consapevole**.

Con una nota ironica, **Renato Dainotto e Fabrizio Cotza** hanno chiuso la tavola rotonda sottolineando che l'**intelligenza artificiale non sostituirà il valore umano**, ma potrà affiancarlo.

Se governata con competenza, l'IA diventerà infatti uno **strumento potente per migliorare processi, qualità e sostenibilità** dell'intero ecosistema dell'**autoriparazione**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Dall’acquisto al canone mensile: come sta cambiando il modo di usare l’auto

La risposta più semplice è questa: l’auto continua a essere centrale nella **vita quotidiana**, ma il modo in cui viene scelta e gestita sta cambiando. In Italia il **tasso di motorizzazione** resta il più alto dell’Unione europea, con **694 autovetture ogni 1.000 abitanti** nel 2023, e l’automobile si conferma anche nel 2024 il **mezzo più usato** per raggiungere lavoro e studio. Allo stesso tempo, però, cresce l’attenzione verso formule che permettono di **programmare la spesa** e ridurre l’esposizione ai **costi imprevisti**.

Questo passaggio culturale è importante perché sposta il focus: non si guarda più soltanto al **prezzo d’acquisto**, ma al **costo complessivo di utilizzo** nel tempo. Chi usa l’auto tutti i giorni sa che il conto non si ferma al concessionario. Ci sono **assicurazione**, **manutenzione**, **svalutazione**, tempi di fermo, pratiche amministrative e, naturalmente, il tema della **durata reale del veicolo** rispetto alle proprie esigenze. È anche per questo che le formule basate su un **canone mensile** stanno guadagnando spazio nel mercato.

Acquisto tradizionale e canone mensile: cosa cambia davvero

La differenza principale sta nella **logica economica**. Con l’acquisto si sostiene un esborso iniziale o si ricorre a un **finanziamento**, con l’obiettivo finale di avere la **proprietà del veicolo**.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Con il noleggio, invece, si paga per **utilizzare l'auto** secondo condizioni definite in anticipo: durata, chilometraggio, eventuale anticipo, servizi compresi, franchigie e regole di fine contratto.

Questo non significa che una formula sia sempre migliore dell'altra. Significa, più realisticamente, che rispondono a **bisogni diversi**. L'acquisto può essere adatto a chi tiene la stessa vettura per molti anni e vuole gestirla in piena autonomia. Il **noleggio a lungo termine** tende invece a interessare chi preferisce una **spesa mensile prevedibile** e un'impostazione più "di servizio", soprattutto quando l'auto è uno **strumento quotidiano** e non un bene da conservare a lungo.

Qui conviene chiarire un equivoco frequente: **noleggio, leasing e finanziamento non sono sinonimi**. Nel noleggio non c'è una **maxirata finale** da dare per scontata e l'auto non diventa automaticamente di **proprietà del cliente** al termine del contratto. Eventuali soluzioni a fine rapporto dipendono dal **provider** e dall'**offerta specifica**, quindi non vanno mai considerate automatiche.

Perché il canone mensile sta diventando una scelta concreta anche per i privati

Non si tratta più di una formula pensata quasi soltanto per **flotte aziendali**. I numeri del mercato raccontano un **ampliamento della platea**. Secondo il **Rapporto ANIASA 2025**, a fine 2024 i clienti del **noleggio a lungo termine** erano **268.000**, di cui **170.000 privati**; nello stesso periodo la **flotta circolante del lungo termine** ha superato **1,287 milioni di veicoli**, in aumento del **5,8% rispetto al 2023**.

Il segnale è diventato ancora più evidente nel 2025. **ANIASA e Dataforce** hanno rilevato circa **525.000 immatricolazioni a noleggio**, in crescita del **10,7%** sull'anno precedente, mentre il mercato complessivo è sceso del **2,4%**. La quota del **noleggio sul totale delle immatricolazioni nazionali** è salita al **30,6%**. In altre parole, quasi **un'auto nuova su tre** immatricolata nel 2025 è passata da questo canale.

Il motivo non è difficile da capire. Per molte famiglie il tema non è più soltanto "quanto costa comprare", ma "quanto mi costa usare bene l'auto ogni mese senza **sorprese difficili da assorbire**". In un contesto in cui l'auto resta indispensabile per una grande parte degli spostamenti, l'idea di concentrare buona parte della gestione in un **canone mensile** appare più leggibile e, per alcuni profili, più rassicurante.

Cosa comprende davvero un canone e quali voci richiedono attenzione

La risposta diretta è che il **canone mensile** comprende in genere una serie di servizi, ma non va mai raccontato come una formula indistinta o "magica". La regola più utile per chi legge è questa: bisogna controllare cosa è **incluso per davvero** nell'offerta concreta.

Di solito, nel canone rientrano servizi come **RCA**, alcune **coperture accessorie**, **manutenzione**

ordinaria e, a seconda della formula, anche parte della **manutenzione straordinaria** e l'**assistenza stradale**. Però **massimali**, **franchigie**, esclusioni e condizioni operative cambiano da **provider a provider**. Lo stesso vale per servizi spesso dati per scontati, ma che non sono sempre standard, come **pneumatici** e **vettura sostitutiva**.

C'è poi un altro punto da non semplificare: il **bollo** non va considerato automaticamente incluso nel canone. È uno degli aspetti su cui si genera più confusione e che merita sempre una **verifica puntuale** nelle condizioni del contratto.

Per capire se una proposta è coerente con il proprio utilizzo, le domande giuste sono poche ma decisive:
- quanti **chilometri** percorro davvero in un anno;
- quanto **anticipo** voglio o posso versare;
- quali **servizi sono inclusi** in modo esplicito;
- quali **franchigie** e **costi di fine contratto** sono previsti.

Anticipo, chilometri e durata: dove si decide la convenienza reale

Gran parte della **convenienza percepita** nasce qui. L'**anticipo** non è una cauzione: è una quota iniziale che può ridurre il **canone mensile**, oppure un'anticipazione del monte canoni. **Durata** e **chilometraggio**, invece, sono gli elementi che allineano il contratto all'**uso effettivo dell'auto**.

Sulla carta sembra semplice, ma nella pratica molti errori nascono da una **stima sbagliata dei chilometri annui**. Chi firma un contratto sottostimando le percorrenze rischia di ritrovarsi con **costi aggiuntivi** a fine rapporto per i **chilometri eccedenti**. Al contrario, chi sceglie un pacchetto troppo alto rispetto alle proprie abitudini può pagare per una soglia che non userà davvero.

Per questo il **canone mensile** funziona bene quando è costruito su **dati realistici**, non su un'ipotesi ottimistica. Alcune offerte consentono in certi casi di **rimodulare durata o percorrenze** durante il rapporto, ma non è corretto far passare questa possibilità come automatica o sempre disponibile: in genere dipende dal **provider** e comporta **ricalcoli**.

Un esempio pratico

Chi percorre **10.000-12.000 km l'anno** e usa l'auto quasi solo in città ha bisogni molto diversi rispetto a chi supera **25.000 km** tra tangenziali, trasferte e autostrada. Nel primo caso può pesare di più la **prevedibilità delle spese**; nel secondo diventano centrali **assistenza**, **manutenzione** e corretta impostazione del **chilometraggio**. La formula non cambia, ma cambia il modo in cui va configurata.

Perché questa evoluzione incide anche sulla transizione tecnologica

C'è un altro aspetto spesso sottovalutato: usare l'auto con un **canone mensile** può abbassare

la **soglia psicologica d'ingresso** verso **motorizzazioni nuove o meno familiari**. È uno dei motivi per cui il noleggio viene spesso osservato come canale interessante nella diffusione delle **alimentazioni elettrificate**.

Secondo **ANIASA**, nel 2025 le **auto elettriche nel noleggio a lungo termine** sono cresciute del **39,4%** e la quota delle **BEV nel NLT** è arrivata intorno al **7%**, contro circa il **5% del mercato complessivo**. Non significa che il noleggio risolva da solo il tema della transizione, ma mostra che molte persone e molte imprese scelgono di avvicinarsi a **nuove tecnologie** attraverso formule di **utilizzo** più che di proprietà.

Questa dinamica si inserisce in un contesto automobilistico europeo ancora caratterizzato da un **parco circolante anziano**: nell'UE l'**età media delle auto** ha raggiunto **12,5 anni** nel 2023, segnale di un ricambio che procede lentamente.

Dove si inseriscono le soluzioni digitali nella scelta dell'auto

Il cambiamento non riguarda solo il contratto, ma anche il modo in cui si arriva alla scelta. Sempre più utenti cercano **percorsi guidati**, leggibili e confrontabili per capire quale formula sia compatibile con **budget**, **percorrenze** e **tempi di consegna**. In questo spazio si colloca anche **Yoyomove**, che si presenta come **piattaforma** e servizio di **consulenza digitale** per il **noleggio a lungo termine**, collaborando con diversi **provider europei** e accompagnando il cliente dalla **selezione della formula** fino alla **consegna**.

Vale la pena ricordare un punto essenziale: in questi casi il **contratto è con il provider** e la pratica resta soggetta ad **approvazione** sulla base della **documentazione richiesta** e della **valutazione di fattibilità**. È una distinzione importante, perché aiuta a leggere correttamente **ruoli, promesse e tempi**.

Cosa controllare prima di firmare e alla fine del contratto

Chi sta valutando il passaggio dall'acquisto al **canone mensile** dovrebbe soffermarsi su alcuni aspetti molto concreti, spesso più importanti del prezzo messo in evidenza nell'annuncio.

- Verificare **chilometraggio incluso**, **franchigie** e **servizi effettivi**.
- Chiedere come vengono gestiti **km eccedenti**, **danni**, **usura** e **recesso anticipato**.
- Controllare se **pneumatici** e **vettura sostitutiva** sono compresi o opzionali.
- Leggere con attenzione le **condizioni di riconsegna** del veicolo.

Questa parte conta perché il vantaggio della **prevedibilità** funziona solo se il contratto è stato letto bene. Il noleggio può ridurre molti **imprevisti operativi**, ma non elimina automaticamente ogni costo potenziale: lo sposta dentro **regole precise**, che vanno comprese prima, non dopo.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

FAQ

Il canone mensile sostituisce davvero tutte le spese dell'auto?
No. Copre normalmente una parte importante dei **costi legati all'uso dell'auto**, ma non va interpretato come formula indistinta. Bisogna verificare sempre quali **servizi** siano inclusi, con quali limiti e con quali **franchigie**. Il **bollo**, per esempio, non va dato per incluso in automatico.

Il noleggio conviene sempre rispetto all'acquisto?
No, non sempre. Dipende da **percorrenza**, **durata di utilizzo**, **liquidità disponibile**, propensione al rischio di spesa imprevista e obiettivi personali o aziendali. La differenza vera è che l'acquisto punta alla **proprietà**, mentre il noleggio punta all'**utilizzo programmato del veicolo**.

Alla fine del contratto l'auto diventa mia?
No, non automaticamente. Nel **noleggio a lungo termine** la **proprietà del veicolo** non passa di default al cliente. Eventuali soluzioni finali dipendono dal **provider** e dall'**offerta specifica**.

I chilometri si possono cambiare in corsa quando si vuole?
Non è corretto dirlo in questi termini. In alcuni casi è possibile **rimodulare il contratto**, ma con **ricalcoli** e condizioni che dipendono dal **provider**. Per questo è fondamentale stimare bene le **percorrenze** già in fase di preventivo.

Tutti gli eventi

di marzo a Materia

Via Confalonieri, 5 - Castronno

Pubblicato il 23 Marzo 2026

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE

"Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta"

Roma, 24 mar. – Si è svolto a Milano l'evento dal titolo "Automotive 2026, La svolta è adesso. Non
c'è più tempo!", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE. Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: "Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".
Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del
Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel
continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte
sofferenza. "Il quadro per l'industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di
volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei
costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall'arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull'intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina", ha evidenziato Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners.
Il focus si è poi spostato sugli "Impatti diretti sull'industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso", con un talk moderato da Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti Marco Marelli e Umberto

Zapelloni.
Il primo a intervenire è stato Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee, che ha sottolineato: "La rimodulazione delle regole europee sull'auto è stata insufficiente, c'è bisogno di un'ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C'è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole". Gli ha fatto eco Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE
ed ex Presidente di Confindustria Lombardia, che ha evidenziato: "La Cina è avanti diversi anni rispetto all'Europa. C'è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell'auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell'auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles".
Sugli impatti occupazionali si è soffermato Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL: "I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l'intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell'auto. Serve una strategia per l'industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio.
Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato". Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari.
Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE: "Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un
approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente". Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e
turismo): "E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno". Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: "Fino a

pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri". Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo". Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi
dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: "Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono "a prescindere" da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti". Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: "Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato". Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: "Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia." Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: "Da qualche anno le Associazioni del mondo
automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato". "Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli
operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che

abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora tocca all'Europa", ha sottolineato Gianni Murano, Presidente di UNEM. Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: "ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto". Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: "L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata. Spazio poi alle due ruote con Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana
Concessionari Moto: "Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi". A rappresentare la filiera elettrica il Presidente di Motus-E, Fabio Pressi: "Credo che la sfida
della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma". Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: "Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni". "Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte – ha rimarcato Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive -. La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi". Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: "Siamo tutti un po'
reduci di una guerra di sfinimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita". A margine dell'evento il promotore del movimento Pierluigi Bonora ha consegnato il "Premio speciale
#FORUMAutoMotive 2026", riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi

con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante".

#FORUMAutoMotive 2026: l'appello congiunto della filiera all'UE

"Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta!"

#FORUMAutoMotive 2026 – Si è tenuto oggi a Milano l'evento **"Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!"**, promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro del dibattito, le criticità del mercato europeo delle quattro ruote, la crescente quota dei brand cinesi e l'impatto della crisi sui livelli occupazionali e sulla filiera industriale.

Il messaggio della filiera: "Non c'è più tempo"

Pierluigi Bonora ha aperto i lavori: "Il settore automotive europeo è sotto pressione da anni. I fatti ci hanno dato ragione: serve una svolta immediata!".

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, ha presentato il Global Automotive Outlook: nel 2025 il mercato europeo è stagnante, con l'Italia in flessione del 2% rispetto al 2024. La crescita è guidata dai produttori cinesi, con una quota prevista dal 9% al 13% entro il 2030. In Italia, **BYD, Chery e Leapmotor** hanno contribuito a portare la quota dal 3% del 2024 al 6% nel 2025, arrivando al 7% nell'ultimo trimestre. Cordone ha sottolineato l'efficienza e l'uso dell'intelligenza artificiale dei produttori cinesi come elemento di pressione competitiva sulla

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

filiera europea.

Industria sotto pressione: occupazione, produzione e competitività

Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia, ha richiamato l'attenzione sulla perdita di capacità produttiva e tecnologica: "Serve una strategia europea profittevole, per salvaguardare l'industria e le competenze".

Marco Bonometti, Presidente e AD di OMR AUTOMOTIVE, ha evidenziato la competitività europea: "La Cina è avanti anni luce. Il Green Deal ha nobili presupposti, ma metodi sbagliati. Il settore rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte. Se non interveniamo, il lavoro sparirà".

Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, ha sollecitato una revisione normativa e deroghe per salvaguardare la filiera: "Serve una strategia europea che tenga conto delle mutate condizioni economiche".

Il ruolo della politica europea

Paolo Borchia, Eurodeputato, ha denunciato la rigidità normativa: "Dal 2019 il quadro regolatorio europeo ha imposto un pesante dazio alla nostra industria".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR, ha ribadito l'importanza della neutralità tecnologica: "Per le flotte aziendali e i mezzi pesanti, non c'è più tempo per mezze misure. Serve compattezza del settore".

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha richiamato l'attenzione sull'incongruità normativa e sul ruolo dell'energia: "Se il cliente vuole un'auto da 10mila euro, deve poterla trovare. Economicità, disponibilità e ambiente devono bilanciarsi".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha invitato alla collaborazione tra associazioni e a una manifestazione di sensibilizzazione a Bruxelles.

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha evidenziato l'impatto dei rincari sulle materie prime e la scarsità di forniture, con aumenti fino al 50% su alcune gomme sintetiche.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, ha sottolineato come in passato pochi fossero critici verso il Green Deal e la mancanza di analisi di mercato.

Matteo Cimenti, Presidente Assogasliquidi-Federchimica, ha definito la Commissione UE come "convitato di pietra", auspicando una normativa che abiliti tutti i carburanti.

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato la collaborazione crescente tra le associazioni e l'importanza delle formule pay-per-use e della pianificazione europea, evidenziando rischi di disparità per le aziende.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha posto l'accento sull'urgenza di scelte europee pragmatiche e sulla necessità di tutela dell'industria strategica.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato gli sforzi per evitare delocalizzazioni e la necessità di un dibattito apolitico sul futuro della filiera.

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sollecitato chiarezza normativa e buon senso: "I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza, serve che l'Europa guardi a chi l'ha superata".

Mobilità alternativa e transizione ecologica

Attilio Pogliani, Presidente Associazione Italiana Concessionari Moto, ha evidenziato la difficoltà del settore due ruote nel mantenere produzione nazionale.

Fabio Pressi, Presidente di Motus-E, ha ribadito l'importanza di un approccio scientifico e pragmatico nella transizione ecologica per non perdere la leadership su batterie e software.

Marco Seimandi, VP Westport Fuel Systems Italia, ha evidenziato il rischio percepito dall'industria dei carburanti gassosi in Europa.

Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive, ha avvertito della competitività cinese e dei limiti dell'auto elettrica indifferenziata.

Mario Verna, Manager Automotive, ha parlato di una "guerra di sfinimento" con aumento di player, costi e punti vendita.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Chiusura e riconoscimenti

Pierluigi Bonora ha chiuso l'evento sottolineando l'importanza di #FORUMAutoMotive come piattaforma di confronto per la filiera.

Il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" è stato consegnato a **Maria Conti** di Ferrari, per la sua carriera e contributo alla comunicazione nel settore.

Redazione Fleetime

Fonte #FORUMAutoMotive

Mi piace

Il nostro settore Automotive ha davvero toccato il fondo? I dati sui cinesi (che non fanno paura) e le scelte da fare

Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo! Questo il titolo, condiviso da molti esperti e leader di settore, dell'evento **#FORUMAutoMotive** promosso da **Pierluigi Bonora**, giornalista e fondatore del movimento che ha aperto i lavori ieri a Milano denunciando anni di **"scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles"** e sottolineando come i fatti abbiano ormai confermato i timori espressi dal movimento negli anni precedenti.

I dati di mercato Automotive – AlixPartners

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, ha presentato l'aggiornamento del Global Automotive Outlook con dati preoccupanti per il settore auto in Europa:

- Il mercato europeo nel 2025 ha mostrato **volumi stagnanti**, in linea con il 2024
- L'Italia ha registrato una **flessione del -2%** rispetto al 2024
- I volumi pre-Covid restano irraggiungibili anche nelle previsioni fino al 2030
- I produttori cinesi aumenteranno la loro presenza di **0,8 milioni di veicoli entro il 2030**,

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

portando la quota di mercato europea dal **9% al 13%**
- In Italia la quota cinese è passata dal **3% nel 2024 al 6% nel 2025**, raggiungendo il **7% nell'ultimo trimestre** grazie alla crescita di **BYD, Chery e Leapmotor**
- Persiste una condizione di **sovraccapacità produttiva** destinata ad aggravarsi con la localizzazione dei produttori cinesi in Europa

Occupazione e politica industriale per l'auto

Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee, ha giudicato insufficiente la rimodulazione delle regole europee, avvertendo del rischio di perdere non solo capacità produttiva automotive ma anche tecnologica in altri settori, con ricadute geopolitiche sulle forniture.

Marco Bonometti, Presidente e AD di OMR Automotive ed ex Presidente di Confindustria Lombardia, ha ricordato che il settore rappresenta **13 milioni di lavoratori** e **400 miliardi di euro di gettito fiscale**, con una perdita di **100.000 occupati solo nel 2025**. Ha definito il Green Deal "un fallimento con nobili presupposti ma metodi completamente sbagliati" e ha invocato una "marcia ordinata su Bruxelles".

Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, ha parlato di "punto di non ritorno" per l'Italia e l'Europa, chiedendo deroghe agli investimenti industriali analoghe a quelle già concesse per le spese militari.

Le scelte della UE e la idee di alcuni europarlamentari sull'automotive

Paolo Borchia, Eurodeputato e Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha parlato di una potenziale "settima crisi energetica della storia recente" e ha criticato il quadro regolatorio europeo come "aggressivo e invasivo".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro della Commissione TRAN, ha ribadito l'impegno per la **neutralità tecnologica** nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione, annunciando interventi sui target per mezzi pesanti e flotte aziendali.

La filiera della mobilità italiana

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha puntato il dito sull'incongruità normativa che impedisce al mercato di ripartire, sintetizzando il problema: "Se il cliente vuole pagare un'auto 10.000 euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla".

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha presentato dati allarmanti sulle materie prime: il **63% delle imprese** segnala aumenti di prezzi dal 28 febbraio, con rialzi nella fascia **+3%/+10%** e punte fino a **+50%** su alcune gomme sintetiche (NBR e Polibutadiene). Quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi né tempi di consegna. Dal 1° aprile sono previsti

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

ulteriori rincari.

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha segnalato come gli obblighi di quote elettriche per le flotte aziendali rischino di creare un "doppio binario" nel mercato, e ha sottolineato la crescita dell'età media del parco circolante italiano come effetto delle politiche europee.

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha denunciato che il prezzo del gasolio è **raddoppiato in tre settimane**, frutto di una dipendenza dalla raffinazione estera che non ha tratto lezioni dalla crisi energetica del 2022.

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha evidenziato come l'Italia perda molto più della media europea nelle immatricolazioni dal 2019 e ha invocato una revisione della fiscalità sull'auto per riallineare il Paese al resto del Continente.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali di ANFIA, ha chiesto un "dibattito apolitico e non ideologico" sul futuro della componentistica, settore per il quale l'associazione ha lottato contro le delocalizzazioni.

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha ricordato il primato italiano nei carburanti alternativi, considerato una best practice a livello mondiale, e ha rinnovato l'appello a una manifestazione congiunta a Bruxelles.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, ha criticato le Case automobilistiche per non aver "sondato il mercato" prima di allinearsi acriticamente alle politiche europee.

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha chiesto una normativa che "abiliti tutti i carburanti" invece dell'imposizione di un'unica tecnologia, definendo l'atteggiamento della Commissione UE come un "convitato di pietra" con cui sembra impossibile dialogare.

Fabio Pressi, Presidente di Motus-E, ha offerto una voce diversa dal coro, invitando a non cercare nemici ma a cogliere le potenzialità della transizione ecologica, avvertendo però del rischio di perdere le sfide su batterie, software e guida autonoma senza adeguati investimenti.

Attilio Pogliani, Presidente dell'Associazione Italiana Concessionari Moto, ha segnalato come nel settore delle due ruote la situazione sia persino più critica, con quasi tutti i produttori già trasferiti all'estero.

Premio speciale per il Cavallino rampante

A margine dell'evento, Pierluigi Bonora ha consegnato il **Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026** a **Maria Conti**, Chief Communication di Ferrari, per i suoi 21 anni nel settore e per la guida della strategia di comunicazione del Cavallino Rampante.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Auto, appello all'Europa: "Serve cambiare subito"

Dal #FORUMAutoMotive un messaggio urgente: regole più semplici e aiuti concreti per salvare industria e lavoro

Così com'è oggi, **il sistema non regge più** e servono decisioni concrete per evitare conseguenze pesanti su produzione e occupazione. È da qui che parte il messaggio lanciato a Milano durante l'evento "Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c'è più tempo!", organizzato da #FORUMAutoMotive, il movimento fondato dal giornalista Pierluigi Bonora.

La posizione è condivisa da **tutta la filiera**: "Abbiamo toccato il fondo, siamo tutti uniti per chiedere una svolta immediata".

Un mercato fermo mentre cresce la concorrenza

A descrivere lo scenario è Emanuele Cordone, Partner di **AlixPartners**, società internazionale di consulenza: secondo lui il mercato europeo dell'auto è fermo e non tornerà ai livelli pre-Covid nemmeno nei prossimi anni, mentre i costruttori cinesi continuano a guadagnare terreno fino a poter raggiungere il 13% entro il 2030.

Sulla stessa linea Pierluigi Bonora, promotore dell'iniziativa, che sottolinea come il settore stia pagando oggi **scelte politiche fatte negli anni passati** e ribadisce che non c'è più tempo da perdere per cambiare direzione.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

A preoccupare è anche la crescita sempre più visibile dei marchi asiatici. Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia, parla apertamente del **rischio di perdere capacità produttiva** in Europa, spiegando che senza un'industria forte si rischia di perdere anche competenze tecnologiche strategiche.

Più diretto Marco Bonometti, presidente di OMR Automotive (azienda italiana della componentistica), che evidenzia come **la Cina** sia ormai avanti anni rispetto all'Europa e che, senza un cambio di passo, il settore rischia di non avere futuro.

Energia, regole e lavoro: i nodi da sciogliere

Il problema non è solo industriale, ma anche sociale. Ferdinando Uliano, segretario generale della FIM-CISL, avverte che la situazione italiana è vicina a **un punto di non ritorno** e che serve una strategia europea capace di difendere occupazione e produzione.

Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, mette al centro **il tema energia**, spiegando che i costi elevati e le scelte normative degli ultimi anni hanno reso più difficile competere per le imprese europee. Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), insiste invece sulla necessità di **regole più neutrali** dal punto di vista tecnologico, per non penalizzare il settore.

Dal mondo della distribuzione arriva la posizione di Massimo Artusi, presidente di **Federauto** (federazione dei concessionari), che sottolinea un punto semplice: se le auto costano troppo, i clienti non comprano e il mercato si blocca.

Maria Rosa Baroni, presidente di **NGV Italia** (associazione legata ai carburanti alternativi), invita a fare squadra tra le diverse realtà del settore, mentre Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma (associazione dei produttori di pneumatici), segnala l'aumento dei costi delle materie prime e le difficoltà nella catena di approvvigionamento.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di **Confcommercio Mobilità** e di Federmotorizzazione, evidenzia come in passato il settore abbia seguito senza troppe domande le scelte politiche, senza ascoltare davvero il mercato. Matteo Cimenti, presidente di **Assogasliquidi-Federchimica**, chiede invece un'Europa più aperta a diverse soluzioni tecnologiche, senza puntare su una sola strada.

Italo Folonari, presidente di **ANIASA** (associazione del noleggio e mobilità), osserva che molti italiani stanno rimandando l'acquisto dell'auto, con un parco circolante sempre più vecchio. Gianni Murano, presidente di **UNEM** (Unione Energie per la Mobilità), richiama l'attenzione sul ruolo strategico dell'energia e sui rischi legati alla dipendenza dall'estero.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA (l'associazione nazionale della filiera auto), sottolinea la necessità di difendere la produzione europea, mentre Roberto Pietrantonio, presidente di **UNRAE** (l'associazione delle case estere), chiede maggiore chiarezza sulle regole e una revisione della fiscalità per rilanciare il mercato.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Anche il mondo delle due ruote è in difficoltà: Attilio Pogliani, presidente dei concessionari moto, ricorda che gran parte della produzione si è spostata all'estero. Sul fronte elettrico, Fabio Pressi, presidente di **Motus-E**, invita invece a non perdere le opportunità della transizione, ma a investire di più in innovazione.

Marco Seimandi, manager di Westport Fuel Systems, evidenzia le difficoltà del settore dei carburanti alternativi, mentre Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive , sottolinea come l'Europa stia perdendo competitività proprio sull'auto elettrica. Chiude Mario Verna, Manager Automotive, con una visione critica: in un mercato che si restringe, aumentano i costi e la pressione su tutta la filiera.

Il messaggio finale è condiviso: senza **interventi concreti** su energia, regole e competitività, il rischio è che l'industria automobilistica europea perda terreno in modo irreversibile.

Vogliamo la tua opinione!

- Il team di Motor1.com

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Forum Automotive, filiera in allarme: “Serve una svolta subito”. Cresce la pressione dei costruttori cinesi in Europa

Il settore automotive europeo “ha toccato il fondo” e chiede con urgenza una revisione delle politiche industriali e regolatorie dell’Unione Europea. È il messaggio forte emerso dall’evento “Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c’è più tempo!”, promosso da #FORUMAutoMotive a Milano.

Mercato stagnante e Cina in crescita - A delineare il quadro è lo studio di AlixPartners: nel 2025 il mercato europeo dell'auto è rimasto sostanzialmente fermo rispetto al 2024, mentre l'Italia ha registrato una flessione del 2%. I livelli pre-Covid restano lontani e, secondo le previsioni, non verranno recuperati nemmeno entro il 2030. Nel frattempo, avanzano i costruttori cinesi. La loro quota in Europa è attesa in crescita dal 9% al 13% entro fine decennio, con un aumento stimato di 800mila veicoli. In Italia il balzo è già evidente: dal 3% del 2024 al 6% nel 2025, fino al 7% nell'ultimo trimestre, trainato da marchi come BYD, Chery e Leapmotor. Secondo Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, il contesto è reso ancora più critico da sovraccapacità produttiva e pressione sui prezzi: "I produttori cinesi guadagnano terreno grazie a strutture snelle, rapidità ed efficienza, anche attraverso l'intelligenza artificiale".

Appello unitario all'Europa - Dal palco di Milano è emersa una posizione comune lungo tutta la filiera: serve una svolta immediata nelle politiche europee. Il fondatore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha ribadito che "non c'è più tempo", criticando le "imposizioni ideologiche" di Bruxelles. Sulla stessa linea Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee che ha parlato di rischio "colonizzazione industriale" da parte della Cina, sottolineando la necessità di una strategia europea che renda sostenibile produrre nel continente. Ancora più netto Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia: "Il Green Deal ha fallito nei metodi. Senza un cambio di rotta, il settore non ha futuro in Europa". Un comparto che, è stato ricordato, vale circa 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di gettito fiscale, ma che solo nell'ultimo anno ha perso 100mila occupati.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Occupazione e industria sotto pressione - L'allarme occupazionale è stato rilanciato da Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, che ha parlato di "punto di non ritorno" per la produzione e la componentistica italiana, chiedendo deroghe alle regole europee per sostenere gli investimenti industriali. Anche dal fronte politico europeo arrivano critiche all'attuale quadro normativo. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha definito il contesto regolatorio "aggressivo e invasivo", mentre Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) ha ribadito la necessità della neutralità tecnologica nella transizione energetica.

Nodo energia e costi industriali - Tra i temi centrali emersi nel dibattito, il costo dell'energia e delle materie prime. Secondo Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, il 63% delle imprese associate segnala aumenti recenti, con picchi fino al +50% su alcune gomme sintetiche, e ulteriori rincari attesi a breve. Un fattore che si somma alle criticità strutturali del sistema europeo, rendendo sempre più difficile competere con mercati come quello cinese.

Neutralità tecnologica e domanda debole - Dal lato del mercato, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha evidenziato come il problema sia anche di domanda: "Se il cliente vuole un'auto da 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla". In parallelo cresce il dibattito sulla neutralità tecnologica, sostenuta da gran parte della filiera come condizione necessaria per rilanciare il settore senza vincoli su una sola soluzione, come l'elettrico. In questo contesto si inserisce anche l'analisi di Italo Folonari, Presidente di ANIASA, che ha sottolineato come la filiera stia finalmente facendo sistema: "Da qualche anno le associazioni stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti istanze comuni a livello nazionale ed europeo. L'auspicio è che la politica sappia ascoltare".

Folonari ha inoltre evidenziato i cambiamenti strutturali della domanda: "L'innovazione non è solo tecnologica, ma anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere sempre più le formule pay-per-use". Tuttavia, ha avvertito, le politiche europee hanno avuto effetti distorsivi sul mercato italiano: "Molti cittadini hanno rinviato l'acquisto e l'età media del parco circolante è aumentata". Infine, un monito sulle nuove regole: "Gli obblighi di quote elettriche per le grandi aziende rischiano di creare un doppio binario e generare disparità sul mercato".

Una filiera compatta - Dall'evento è emerso un dato politico-industriale nuovo: la filiera automotive si presenta oggi più unita nel chiedere un cambio di rotta. Tuttavia, secondo molti interventi, questo allineamento arriva in ritardo rispetto alla velocità con cui si sta trasformando il mercato globale. Il rischio, condiviso da più voci, è quello di perdere non solo capacità produttiva, ma anche competenze tecnologiche strategiche, dalle batterie al software fino alla guida autonoma.

Il segnale finale: "Non c'è più tempo" - Il messaggio conclusivo è netto: senza interventi rapidi su energia, regolamentazione e politiche industriali, l'automotive europeo rischia un ridimensionamento strutturale.A margine dell'evento, il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" è stato assegnato a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

comunicazione del Cavallino rampante". Un riconoscimento simbolico in un momento in cui, più che celebrare eccellenze, l'intero comparto chiede risposte concrete per il proprio futuro.