

# La trasformazione dell'industria dell'auto: contesto europeo e prospettive per l'Italia

Banca d'Italia  
Torino, 30 novembre 2023  
Auditorium Vivaldi - Piazza Carlo Alberto

Francesco Zirpoli  
Dipartimento di Management & CAMI - Center for Automotive and Mobility Innovation  
Università Ca' Foscari Venezia, Italy

[www.unive.it/cami](http://www.unive.it/cami)  
<https://rebalanceproject.org/>  
<https://www.osservatoriotea.it/>

# L'industria globale dell'auto: origini di una “turbolenza” senza precedenti

1. Nuovi modelli di acquisto e consumo (domanda)
2. Nuove tecnologie e nuovi confini dell'industria (offerta)
3. Sostenibilità ambientale (regolamentazione)

# Tensioni nell'Unione Europea: sostenibilità ambientale, sociale ed economica

→ Sostenibilità ambientale  
ambiente; salute

→ Sostenibilità sociale  
lavoro; mobilità

→ Sostenibilità economica  
Asia, Europa e Stati Uniti; nuovi confini dell'industria

# Focus sull'industria: produzione in UE (produzione auto + veicoli commerciali leggeri)

|                       | Cars              | Vans <sup>1</sup> | Trucks <sup>2</sup> | Buses <sup>3</sup> | TOTAL             |
|-----------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| Austria               | 107,482           | -                 | 11,561              | 11                 | 119,054           |
| Belgium               | 243,293           | -                 | 38,684              | 453                | 282,430           |
| 4 Czechia             | 1,214,746         | -                 | 1,260               | 5,240              | 1,221,246         |
| Finland               | 73,082            | -                 | 38                  | -                  | 73,120            |
| 3 France              | 950,188           | 428,675           | 65,673              | 2,500              | 1,447,036         |
| 1 Germany             | 3,332,609         | 210,047           | 156,204             | 3,818              | 3,702,678         |
| Hungary               | 452,551           | -                 | -                   | 799                | 453,350           |
| 6 Italy               | 486,111           | 234,798           | 61,117              | 603                | 782,629           |
| Lithuania             | -                 | -                 | 26                  | 8                  | 34                |
| Netherlands           | 99,122            | -                 | 64,596              | 589                | 164,307           |
| Poland                | 166,610           | 246,574           | 33,119              | 4,796              | 451,099           |
| Portugal              | 230,974           | 85,436            | 4,556               | 105                | 321,071           |
| Romania               | 509,465           | -                 | -                   | -                  | 509,465           |
| 5 Slovakia            | 970,275           | -                 | -                   | -                  | 970,275           |
| Slovenia              | 67,897            | -                 | -                   | 21                 | 67,918            |
| 2 Spain               | 1,734,272         | 436,591           | 33,751              | 968                | 2,205,582         |
| Sweden                | 251,446           | -                 | 32,570              | 3,816              | 287,832           |
| <b>EUROPEAN UNION</b> | <b>10,890,123</b> | <b>1,642,121</b>  | <b>503,155</b>      | <b>23,727</b>      | <b>13,059,126</b> |

(Fonte: ACEA, 2023)



Funded by  
the European Union

**REBŪLANCE**  
DEMOCRACY  
& CAPITALISM

**TEA**  
osservatorio

**CAMI**  
Center for Automotive & Mobility Innovation

# Focus sull'industria: diverse traiettorie industriali in UE (auto + veicoli commerciali leggeri + principali stabilimenti)

- **Germania** (3,300 + 200 mila, BMW, Mercedes, VW, Stellantis, Ford e Tesla)
- **Spagna** (1,700 + 436 mila, VW, FORD e Stellantis)
- **Francia** (950 + 428 mila, Renault, Stellantis e Toyota)
- **Italia** (486 + 235 mila, Stellantis)
  
- **Paesi dell'Est Europa** (FDI produttori Europa occidentale e asiatici)
- **Regno Unito** (Nissan, Jaguar Land Rover, BMW, Stellantis, VW, Honda e Geely)

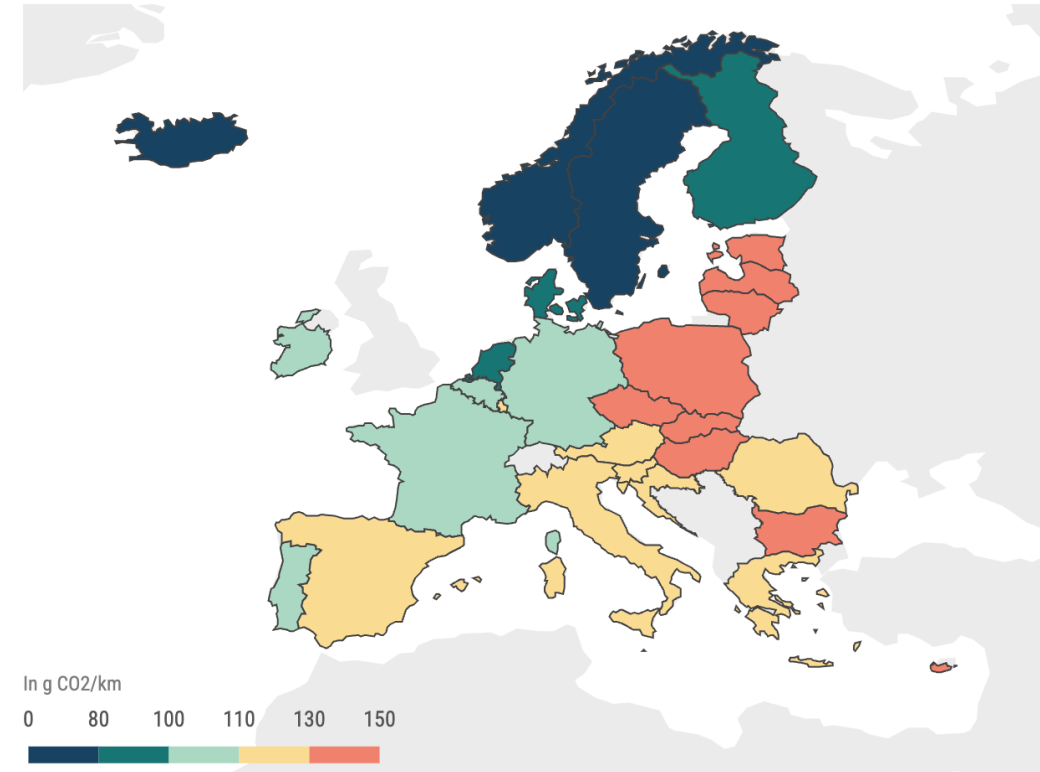
(Fonte: ACEA, 2023)

# Focus sull'Italia

- Tasso di motorizzazione, età media e tassi di inquinamento molto al di sopra della media UE
- Quota di mercato BEV non in linea con paesi simili (GER: 18,02%, FRA: 15,97%, Spagna: 5,3%, Italia: 3,92%)
- Produzione ai minimi termini (<500.000 vetture annue)

## NEW CAR CO2 EMISSIONS BY COUNTRY

2022 ▾



(Fonte: ACEA, 2023)

# Focus sull'industria dell'auto italiana: una crisi che viene da lontano

**1990-2022:** produzione passa da circa 2 milioni di autovetture e veicoli commerciali nel 1990 alle circa 750 mila (di cui < 500 mila vetture) del 2022

**2019:** cessione da parte di FCA di Magneti Marelli a Calsonic Kansei

**2021:** formazione del gruppo Stellantis, frutto della fusione tra FCA e PSA

La **filiera italiana** che per lunghi anni aveva beneficiato di una crescita dell'export e della diversificazione di mercati e clienti si è trovata negli ultimi anni stretta in una morsa:

- **ridimensionamento** delle attività di **produzione (e progettazione)** di Stellantis in Italia
- **riduzione della produzione** in Europa, anche legata alla crisi ex Covid-19, e in particolare nell'area che ruota intorno alle produzioni tedesche
- **assenza di politiche** per sostenere e agevolare la trasformazione tecnologica

# Elementi di criticità della filiera auto italiana

1. Dipendenza da Stellantis
2. Dipendenza dall'export verso mercati che registrano *trend* di riduzione della produzione
3. Dimensione mediamente piccola e difficoltà a fare rete, bassi investimenti in R&S e attività di brevettazione
4. Aziende grandi in prevalenza filiali di gruppi esteri
5. La percentuale di componenti importata (specie dalla Germania) tende a crescere all'aumentare della complessità del prodotto finale e del valore aggiunto



# Prospettive di policy

## Produzione (e progettazione):

- Sostegno a Stellantis alla produzione in Italia **condizionato** alla **realizzazione della gigafactory** e alla **localizzazione in Italia di attività di R&S**
- Rilancio della **produzione** e **R&S** nel settore dei **mezzi per il trasporto pubblico locale**
- **Riduzione** dell'attuale dipendenza da Stellantis

*Asset: una filiera reattiva e con buone prospettive di sviluppo sulle forniture legate all'elettrificazione*

## Riconfigurazione dei confini dell'industria:

- Risorse dedicate alla **formazione della forza lavoro per realizzare in tempi rapidi la conversione delle competenze dei lavoratori alla luce dell'evoluzione della tecnologia, dell'industria e del mercato**
- Rilancio della **R&S** e la creazione di nuove imprese nel campo dei servizi e delle tecnologie software, delle telecomunicazioni e dell'elettronica

*Asset: sistema dei centri di ricerca e università pubbliche e ITS*

# E' necessario un cambio di prospettiva

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni non saranno raggiungibili se a queste misure non si affiancherà un cambio di **paradigma nella mobilità**, che ad oggi è **dominato dalla “concezione” di chi produce e vende auto**

A tale scopo vanno potenziati:

- investimenti e R&S nello **sviluppo delle tecnologie** e dei **servizi** per la mobilità (Connected Autonomous Shared Electric)
- investimento nel **trasporto pubblico e/o condiviso** portandolo ai livelli dei paesi europei più sviluppati
- **innovazioni organizzative e finanziarie per l'accesso alla mobilità** come, ad esempio, il social leasing laddove il servizio pubblico o condiviso non può arrivare
- sviluppo di **infrastrutture che siano alternative alla mobilità basata sull'auto privata**, che liberino spazio per forme di mobilità a zero impatto ambientale e riducano il consumo di suolo

**L'Italia, che oggi è meno dipendente di Germania e Francia dalla produzione di auto, ha un'opportunità storica per realizzare uno sviluppo industriale sostenibile nelle diverse accezioni**



.....  
"I told you we'd be better off taking Canal."

**Grazie!**

[fzirpoli@unive.it](mailto:fzirpoli@unive.it)

[www.unive.it/cami](http://www.unive.it/cami)

<https://rebalanceproject.org/>

<https://www.osservatoriotea.it/>



Funded by  
the European Union

**REBALANCE**  
DEMOCRACY  
& CAPITALISM

**TEA**  
osservatorio

**CAMI**  
Center for Automotive & Mobility Innovation