CiMET

Centro Universitario Nazionale
di Economia Applicata • dal 2005

PRM

Policy Research Meeting

Cinquantasettesimo incontro serie «CiMET Policy Research Meeting»

QUALE POLITICA INDUSTRIALE PER L'AUTOMOTIVE IN EUROPA?

Intervento di apertura:
Prof. Francesco Zirpoli
Venice School of Management, Università Ca' Foscari Venezia, Italy
Center for Automotive and Mobility Innovation (CAMI)
Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive Italiano (O-TEA)

Promosso da CiMET – Centro Universitario Nazionale di Economia Applicata
www.cimet.org

Questo documento è servito come base per una presentazione orale, senza la quale una sua lettura potrebbe avere limitata significatività o dar luogo a fraintendimenti.

Sono proibite riproduzioni, anche parziali, del contenuto di questo documento senza previa autorizzazione scritta dell'autore.
Copyright © 2025 FRANCESCO ZIRPOLI

In caso di utilizzo come riferimento, si prega di citare come segue: Zirpoli F., QUALE POLITICA INDUSTRIALE PER L'AUTOMOTIVE IN EUROPA?, presentato in occasione del LVII. CiMET Policy Research Meeting, 15 Ottobre 2025

- *Traditional inudustries and the Fourth Industrial Revolution: new trends in the creation and protection in the global automotive industry* (with Alessandra Perri and Daniela Silvestri) – European Patent Office

- *Rebalancing disruptivE Business of multinAtional corporation and gLobal value chAins within democratic and iNClusive citizenship processes* (with Rachele Cavara, Sasha Piccione and Marco Tolotti) – Horizon Europe

- *Labour in transition: job-skills development and firm innovation competencies* – Italian MUR (with Bruno Perez Almansi)

Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Ministero dell'Università e della Ricerca

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Università Ca'Foscari Venezia

TEA osservatorio

Funded by the European Union
REBALANCE
& CAPITALISM

Osservatorio sulle Trasformazioni dell'Ecosistema Automotive Italiano (O-TEA)

O-TEA:

- Università Ca' Foscari Venezia - Center for Automotive and Mobility Innovation (CAMI)
- MOTUS-e
- CNR-IRCRES - TORINO

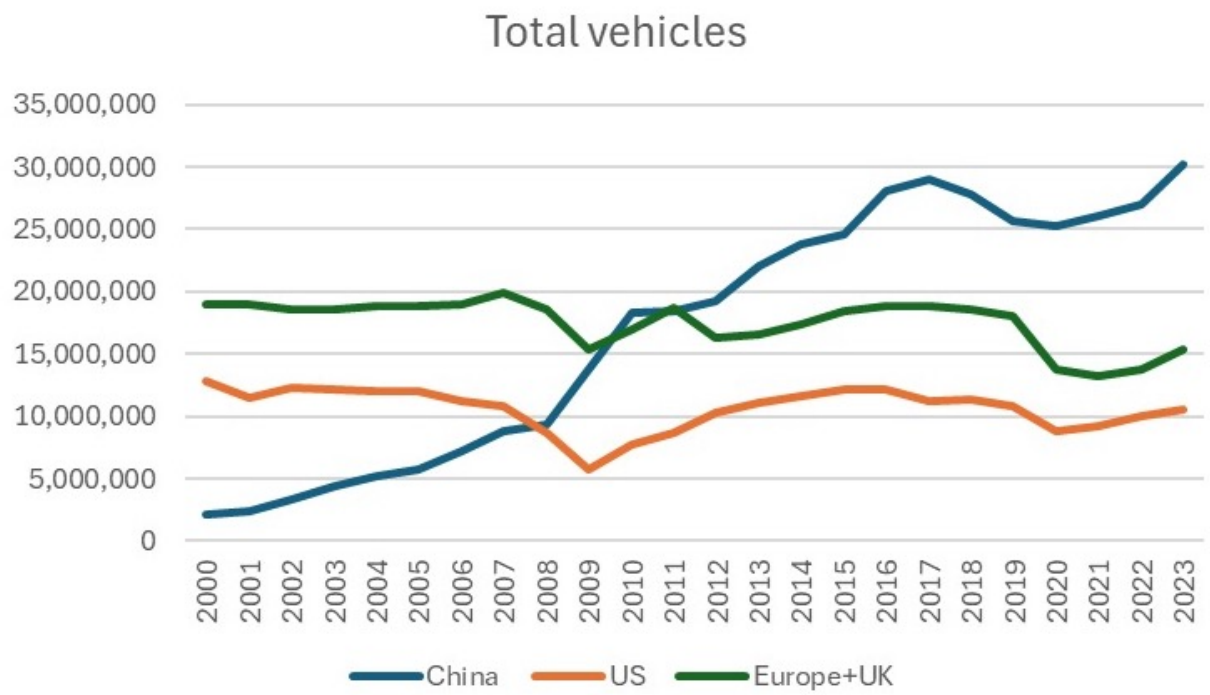
Steering committe

Ministero delle Imprese e del Made in Italy
REGIONE PIEMONTE
CLM
Regione Emilia-Romagna
FIOM-CGIL
FIM-CISL
ANIE
ELETTRICITÀ FUTURA
mesap
MOVET
RSE
ADAPT
api TORINO
Airi
GERPISA
ITS italy
UNIONCAMERE

TEA osservatorio

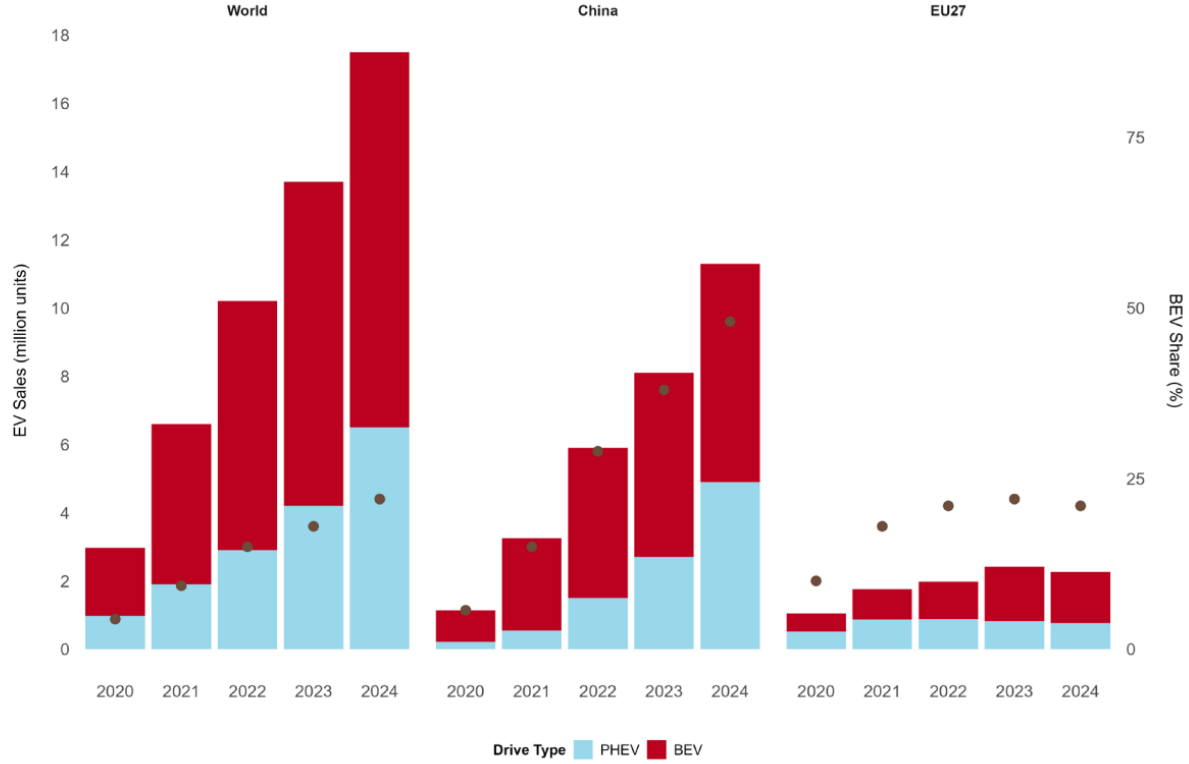
Produzione

Geografia della produzione (e dei mercati chiave)



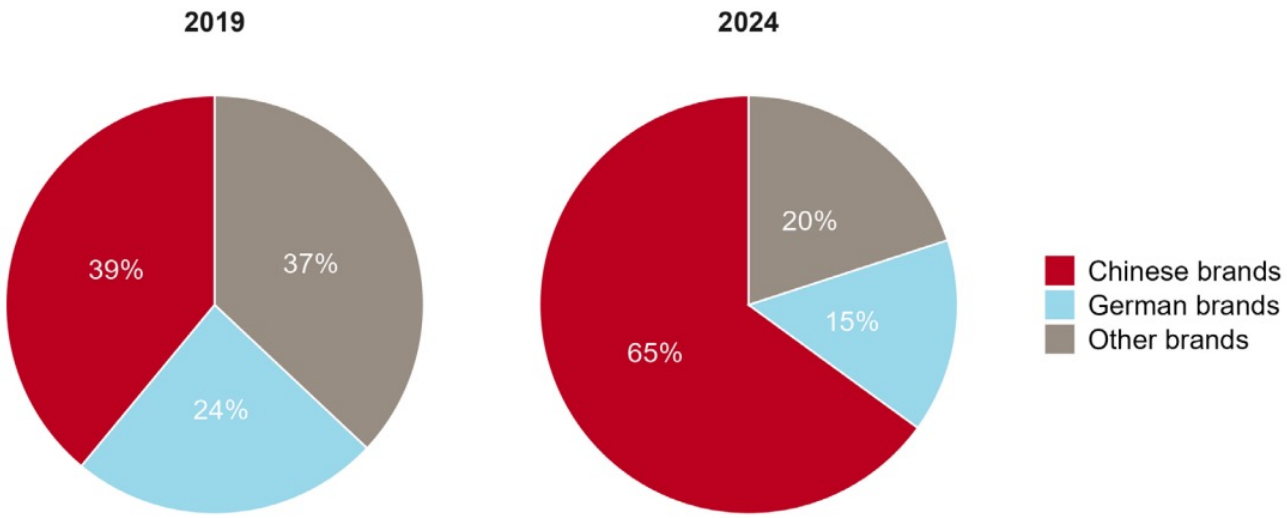
Source: Perez Almansi, Zirpoli, 2024

Vendite cumulate di BEV e PHEV (in milioni) e quota BEV (in %) (punti)



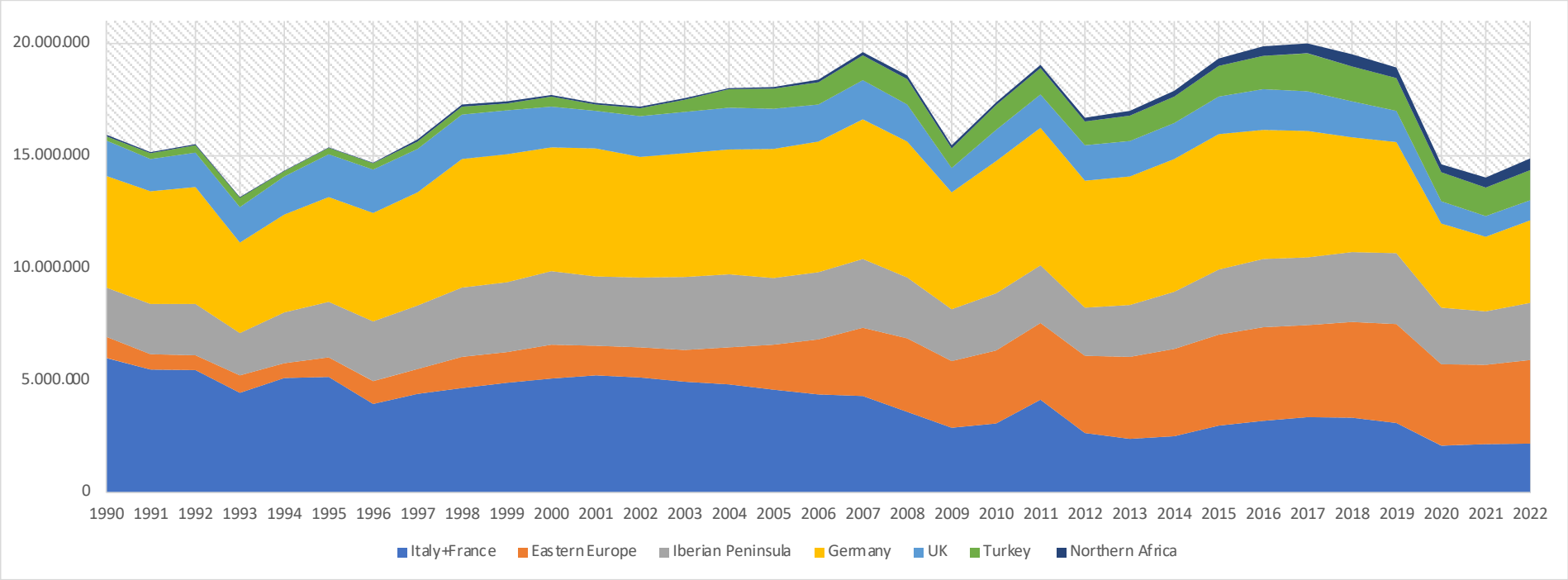
Source: IEA

Quota di vendita delle case automobilistiche tedesche in Cina



Source: China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)

La geografia della produzione nell'UE

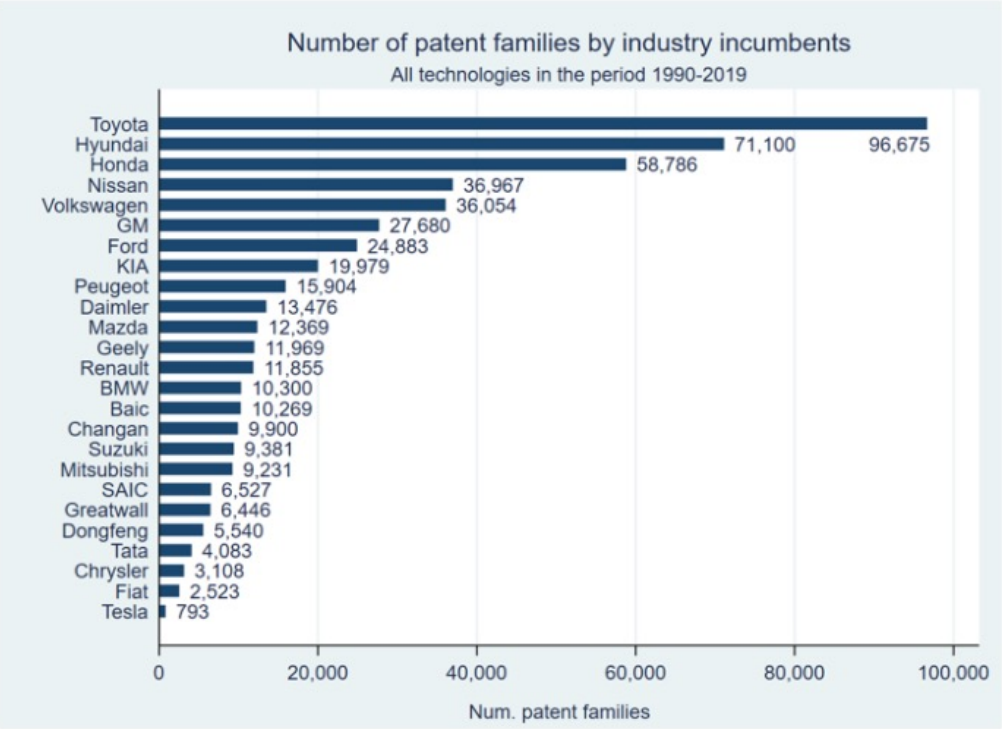


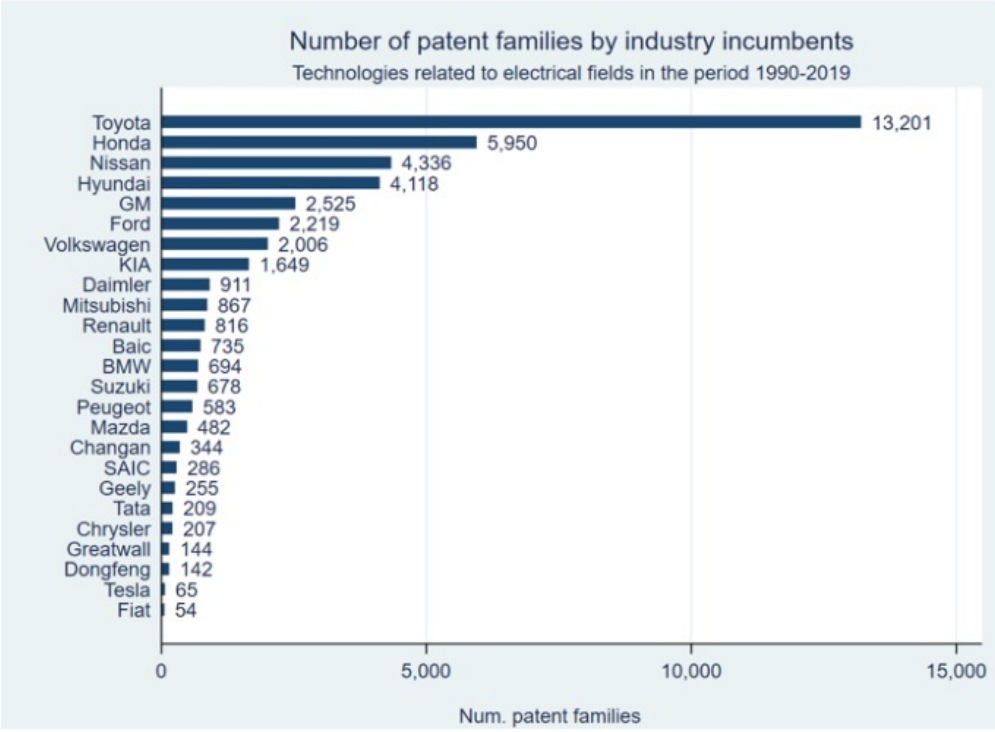
Source: Perez Almansi, Zirpoli, 2024

Mercato da circa 15 milioni a 10 milioni

Innovazione

Attività di brevettazione da parte degli OEM nel periodo 1990-2019 – tutte le tecnologie e in campo elettrico



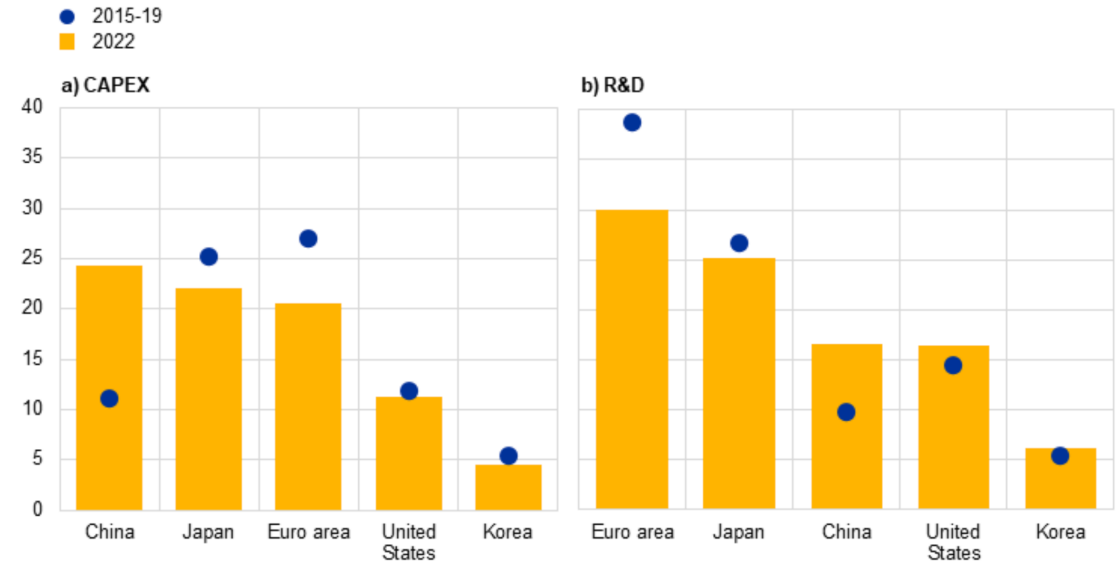


Source: Perri, Silvestri, Zirpoli, 2025

Spese di R&S vs spese CAPEX

Share of the automotive sector in CAPEX and R&D expenditure

(percentages, purchasing power parities)



Sources: Reuters and ECB calculations.

Sfide tecnologiche

- Automazione
- Software
- Elettrificazione

Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Ministero dell'Università e della Ricerca

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

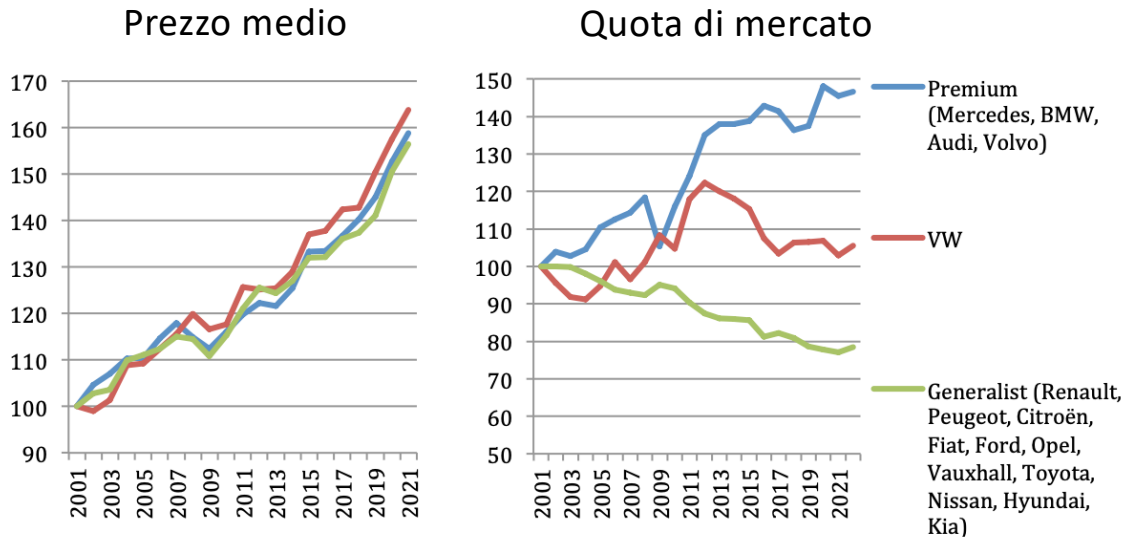
Università Ca'Foscari Venezia

L'industria automobilistica e l'UE

Funded by the European Union

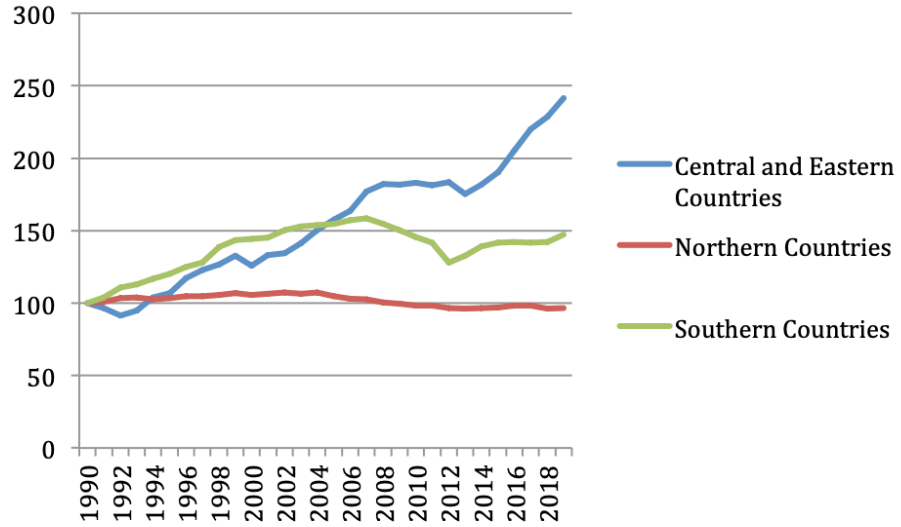
REBALANCE
& CAPITALISM

Deriva al rialzo del mercato



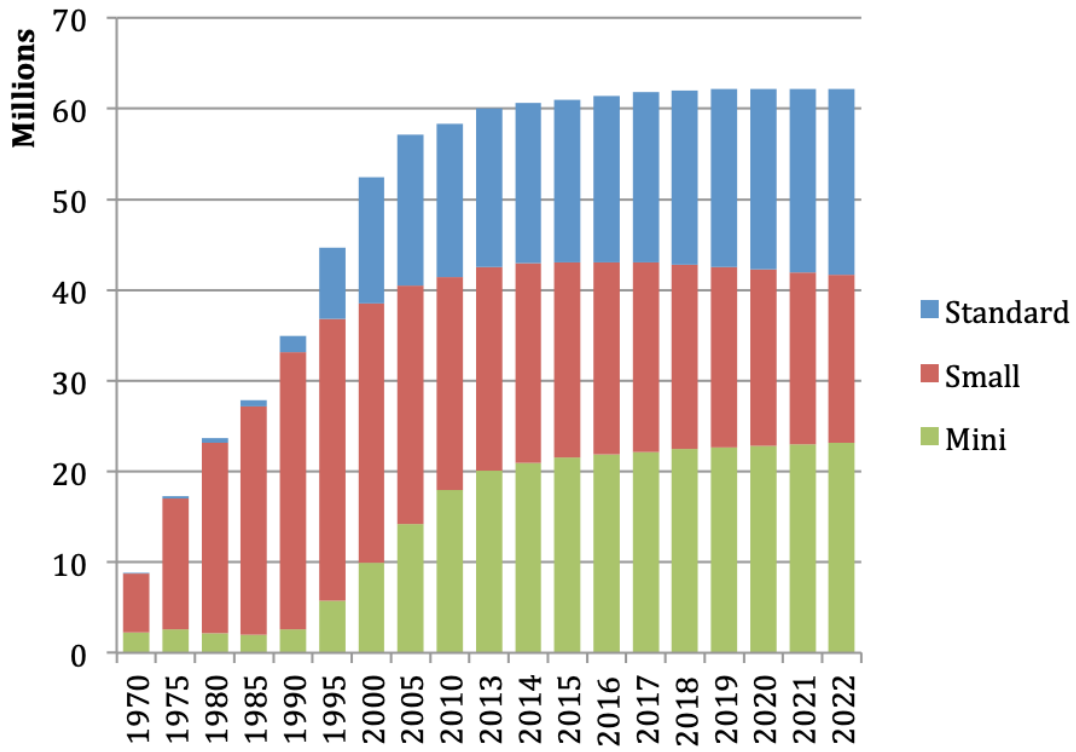
Source: Pardi et al. 2024, European Regulation for an affordable sustainable (battery) electric vehicle, Actes du Gerpisa International Network, n. 43, October 2024

Emissioni CO2 (EU 27)



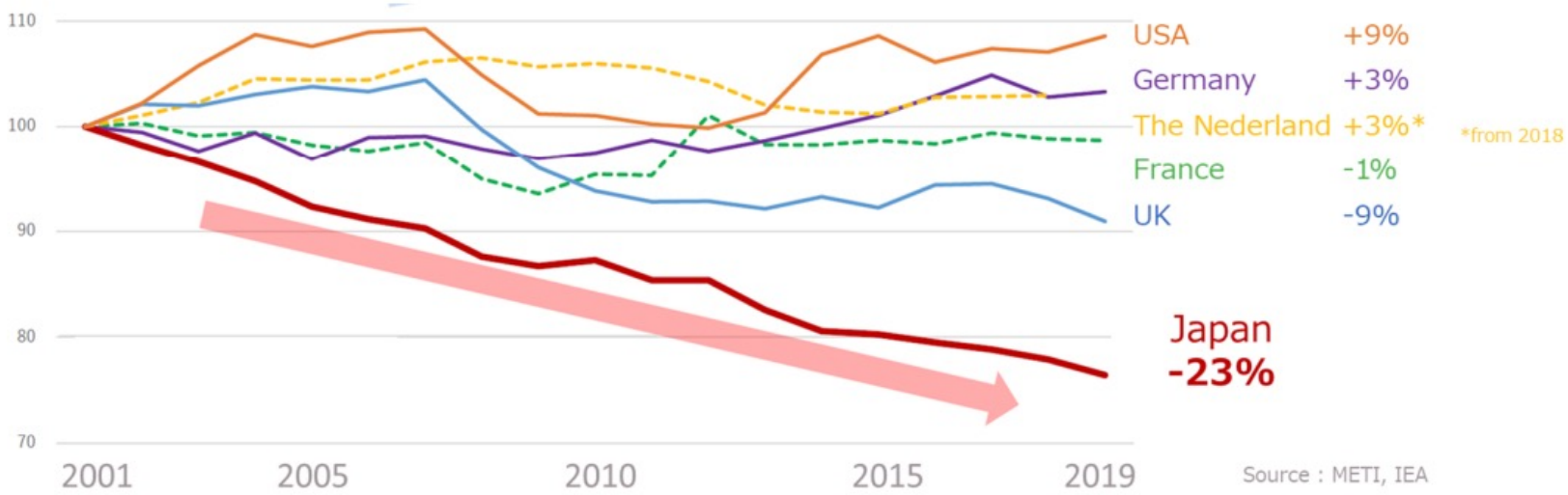
Source: Pardi et al. 2024, European Regulation for an affordable sustainable (battery) electric vehicle, Actes du Gerpisa International Network, n. 43, October 2024

Mercato giapponese (Mini = kei cars)



Source: Pardi et al. 2024, European Regulation for an affordable sustainable (battery) electric vehicle, Actes du Gerpisa International Network, n. 43, October 2024

Emissioni di CO2 (trasporto su strada)



Source: Pardi et al. 2024, European Regulation for an affordable sustainable (battery) electric vehicle, Actes du Gerpisa International Network, n. 43, October 2024

Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Ministero dell'Università e della Ricerca

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Università Ca'Foscari Venezia

Normativa sulle emissioni: due dossier normativi «chiave» (EURO «X» e CO2)

Funded by the European Union

REBALANCE
& CAPITALISM

Euro X (dal 1992)

Obiettivi:

- **Tutela della salute pubblica**: i veicoli a combustione interna emettono sostanze nocive (NOx, CO, HC, PM) legate a malattie respiratorie, cardiovascolari e oncologiche
- **Protezione dell'ambiente**: gli standard Euro miravano a ridurre le emissioni dei veicoli che contribuiscono allo smog, alle piogge acide e al degrado ambientale, supportando gli obiettivi di qualità dell'aria dell'UE (Direttiva 2008/50/CE e aggiornamenti)
- **Armonizzazione del mercato**: prima delle norme Euro, ogni Stato membro dell'UE aveva le proprie regole sulle emissioni e per l'omologazione, creando barriere commerciali
- **Impegni internazionali**: l'UE ha introdotto norme europee per rispettare gli obblighi derivanti dalle Nazioni Unite, dal protocollo di Kyoto (1997) e dagli accordi successivi.

→ **Direzione generale responsabile del mercato interno europeo e della competitività industriale**

Data chiave: passaggio **2017** dal nuovo ciclo di guida europeo (**NEDC**) alla procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli leggeri (**WLTP**), che tiene conto di un profilo di guida più vicino alle condizioni del mondo reale rispetto al precedente standard NEDC

CO2

1998: l'industria automobilistica si impegna volontariamente a ridurre le emissioni di CO2

Dal **2007** l'UE elabora norme sulla riduzione delle emissioni:

- La direttiva (CE) n. 443/**2009** stabilisce che, a partire dal 2015, le autovetture vendute in Europa non devono emettere più di 130 gCO2/km.
- La direttiva (UE) n. 510/**2011** stabilisce poi che i veicoli commerciali leggeri non devono superare i 175 g/km a partire dal 2017.
- Nel **2014** gli standard sono stati aggiornati e nuove normative hanno fissato obiettivi per il 2020: le auto non devono emettere più di 95 gCO2/km e i veicoli commerciali leggeri non più di 147 gCO2/km
- Nel **2019** è stato approvato il regolamento (UE) 2019/631, che fissa obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dalla sua applicazione nel 2020 fino al 2030. In particolare, stabilisce un obiettivo di 95 gCO2/km per il periodo 2021-2024, con una riduzione del 15% nel 2025 rispetto allo scenario di riferimento del 2021 e del 37,5% nel 2030 rispetto allo stesso scenario di riferimento
- Nel **2023** il regolamento (UE) 2023/851 riduce le emissioni di CO2 per allinearsi all'obiettivo di una riduzione del 55 % dei gas a effetto serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990; e di conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Ha inoltre modificato le riduzioni per il 2030: in particolare, il 55% per le autovetture (rispetto al 37,5% del regolamento del 2019). **L'emendamento è il famoso phase-out del 2035**.

→ **Direzione generale responsabile per la protezione dell'ambiente e del clima**

Euro 7: un percorso esemplare

Inizialmente (2018-9), le case automobilistiche hanno fatto leva sulla complessità tecnologica dell'Euro 7 per promuovere i loro interessi:

- fattibilità temporale dell'intervento in funzione dell'indisponibilità della tecnologia
- valutazioni diverse nell'analisi costi-benefici

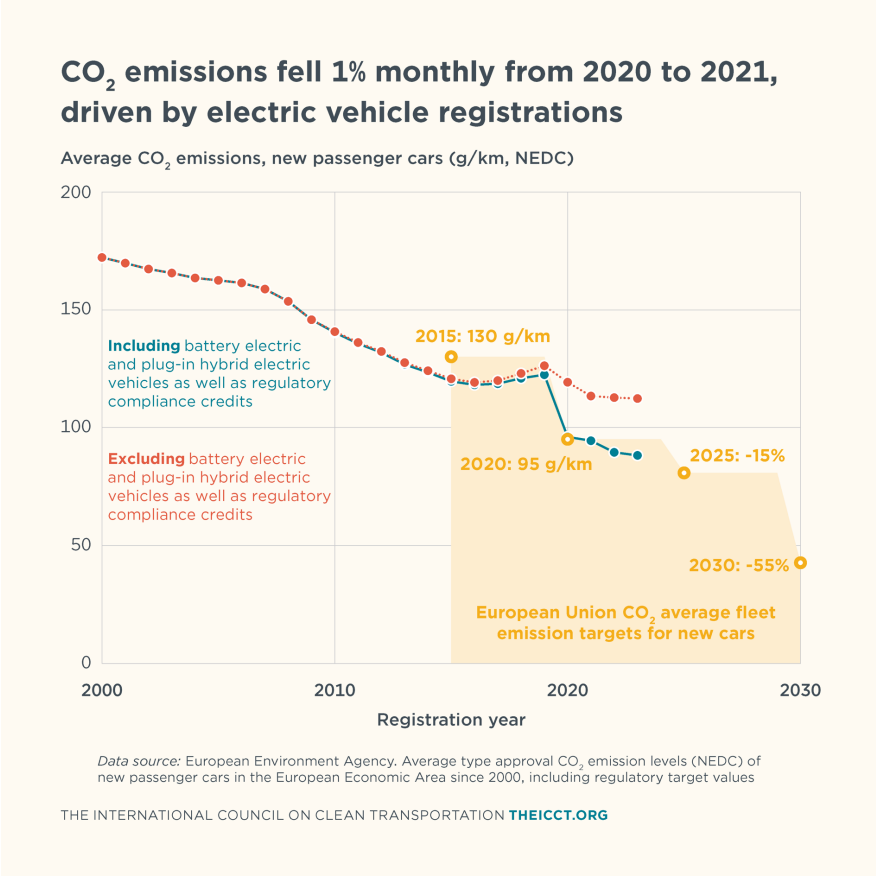
Dopo l'emendamento sulle emissioni di CO2 (2023), le case automobilistiche hanno fatto leva sulla dimensione temporale della Euro 7:

- benefici ridotti alla luce di una nuova analisi costi-benefici
- interazione diretta con gli Stati membri
- lobbying indiretta

Di conseguenza (2024), «blocking minority» in seno al Consiglio e vittoria complessiva nella rappresentanza degli interessi delle case automobilistiche

"Euro 7 è un Euro 6 sotto mentite spoglie" (la nostra intervista, 2024)

Regolamentazione sulle emissioni



Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Ministero dell'Università e della Ricerca

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Università Ca'Foscari Venezia

Industrial Action Plan for the European automotive sector: la storia continua

Marzo 5, 2025

«Sebbene i dati di gennaio 2025 mostrassero una quota del 15% delle vendite di veicoli elettrici a batteria, rispetto al 10,9% di gennaio 2024, c'è ancora il rischio che gli obiettivi di emissione dei veicoli passeggeri per il 2025 possano comportare sanzioni significative. La Commissione presenterà pertanto rapidamente ulteriori flessibilità, attraverso una modifica mirata dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 per autovetture e furgoni. L'emendamento, se adottato, stabilirebbe che la conformità è valutata negli anni 2025, 2026 e 2027 combinati per consentire ai costruttori di automobili di compensare un superamento dell'obiettivo in uno o due di questi anni con i risultati superati nell'altro anno o negli altri anni».

Nessuna prova, ma tre conseguenze potenzialmente dannose a lungo termine

Nessuna «condizionalità»

Funded by the European Union
REBALANCE & CAPITALISM

Un cambio di rotta sul Green Deal comporterebbe tre conseguenze negative:

- **Distorsione della concorrenza**, rallentando l'adozione di veicoli innovativi, penalizzando i produttori europei più avanzati e indebolendo la competitività dell'UE sul mercato globale;
- **Erosione della fiducia verso l'Ue** delle imprese che hanno investito ingenti capitali nelle tecnologie per la decarbonizzazione, spingendo l'innovazione e i capitali lontano dall'Europa;
- **Incertezza per i consumatori**, che rallenterebbe ulteriormente il mercato dei veicoli elettrici e relative infrastrutture e la riduzione delle emissioni, danneggiando sia la qualità dell'aria sia lo sviluppo del settore auto.

Sintesi

Case automobilistiche cinesi e i loro fornitori (R&D vs CAPEX):

- Investimento in nuovi prodotti (ad esempio, software, semiconduttori e batterie) e nuove tecnologie di processo (ad esempio, automazione, time-to-market).
- Investimento in più opzioni per il *drivetrain*

Case automobilistiche europee e i loro fornitori:

- Rallentamento dell'innovazione nelle tecnologie legate all'ICE (anche grazie all'annacquamento dell'EURO 7)
- Non hanno investito in tecnologie di processo e di prodotto tanto quanto i loro concorrenti (un portafoglio prodotti che è insufficiente per avere successo in Cina)
- Strategie eterogenee (tranne quando si tratta di catturare la politica dell'UE e degli Stati)

Le normative UE in materia di "phase-out" sono arrivate dopo che questo divario competitivo si fosse già definito (il Green Deal UE è «l'ultimo canno»)

L'Europa deve far leva sui suoi punti di forza, che sono tradizionalmente legati all'innovazione e ai posti di lavoro altamente qualificati

Sfide chiave

- Investimenti in nuovi prodotti e processi (digitalizzazione e automazione)
- Nuove filiere
- Coesione politica

Possibili azioni:

«Offerta»:

- Finanziamenti coordinati, attraverso varie forme di sostegno finanziario, alle reti o ai consorzi interaziendali europei, coinvolgendo gli OEM e i fornitori di primo e secondo livello in tutti i paesi dell'UE per recuperare il ritardo in tre settori chiave:
    1. Batterie
    2. Elettronica e semiconduttori
    3. Software e intelligenza artificiale

Strumenti specifici per sostenere l'occupazione e la riqualificazione per una «transizione giusta»

«Domanda»:

- **Eco-score** per fornire ai consumatori informazioni chiare e trasparenti sull'impronta ambientale delle auto che acquistano (strumento politico flessibile, adattabile alle diverse politiche e priorità nazionali e cittadine attraverso incentivi finanziari e non finanziar)
- Influenzare la domanda dei consumatori e le strategie di progettazione e produzione degli OEM, potenzialmente attraverso **condizionalità specifiche**, verso auto più piccole, più economiche e meno energivore

Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Ministero dell'Università e della Ricerca

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Università Ca'Foscari Venezia

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

Grazie!

fzirpoli@unive.it
www.unive.it/cami
https://rebalanceproject.org/
https://www.osservatoriotea.it/

Funded by the European Union
REBALANCE & CAPITALISM