

La tempesta perfetta sul settore auto

I produttori europei avevano la tecnologia, ma hanno lasciato che i concorrenti americani e cinesi li sorpassassero nel passaggio dalla benzina all'elettrico. E ora ne pagano le conseguenze

FRANCESCO

ZIRPOLI

21 agosto 2025

Il calo delle quote di mercato in Cina dei produttori europei (per VW la Cina ha rappresentato fino ad un terzo delle vendite) è determinato da una mancanza di "prodotto elettrico", un fenomeno simile a quello di cui sembra soffrire oggi il mercato europeo

Francesco Zirpoli

Francesco Zirpoli, è professore di Economia e Gestione dell'Innovazione, Università Ca' Foscari Venezia, Direttore del Centre for Automotive and Mobility Innovation (CAMI), Università Ca' Foscari Venezia, Direttore dell'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano (OTEA)

L'industria dell'auto è al centro di una trasformazione radicale perché dettata dalla contestuale e profonda alterazione di fattori che riguardano (1) la *domanda* che si modifica alla luce di nuovi stili di vita e di consumo che soprattutto in Europa portano ad una sua riduzione strutturale, (2) l'*offerta di prodotto* rivoluzionata dallo sviluppo di nuove tecnologie relative al *drive-train*, al software, alle telecomunicazione che stanno profondamente cambiando l'architettura dei veicoli, le competenze per svilupparli e produrli e le catene globali del valore e (3) la *regolamentazione* guidata da esigenze improcrastinabili di riduzione delle emissioni nocive all'ambiente e alla salute.

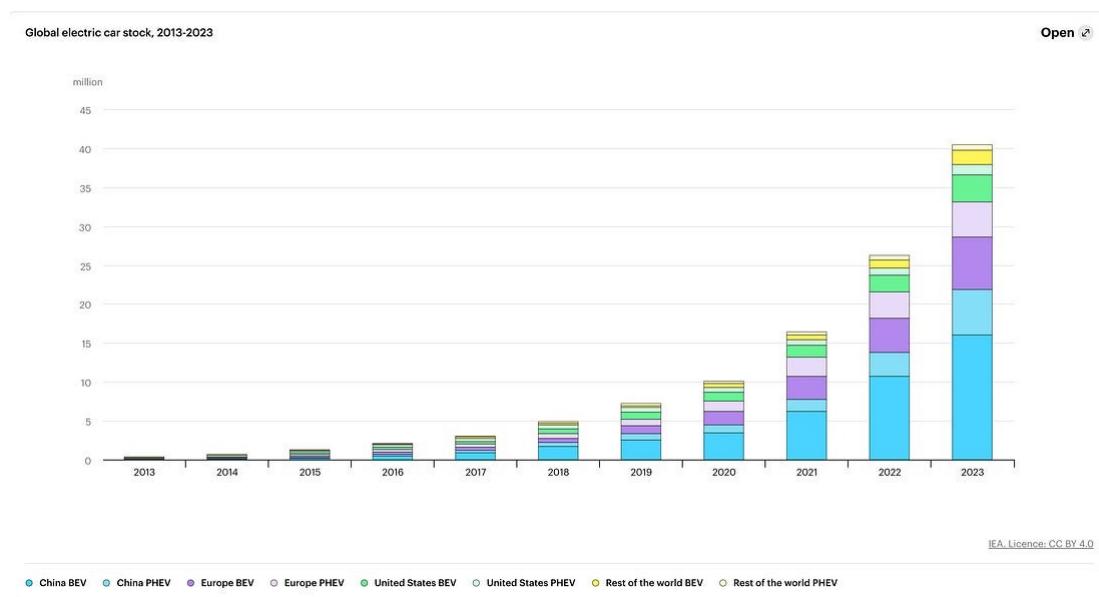
Sebbene questi cambiamenti riguardino tutti i grandi blocchi produttivi, USA, Europa e Asia (Cina, Sud Corea e Giappone), in questo momento sembrano produrre dei risultati asimmetrici impattando negativamente soprattutto sui *legacy car maker*: per produttori

come Stellantis e VW la combinazione di riduzione delle vendite e le esigenze di trasformazione stanno creando tensioni finanziarie, economiche e sociali.

Quali elementi stanno penalizzando l'industria dell'auto europea?

Le motivazioni addotte dai car-maker, cui fanno eco alcuni governi nazionali tra i quali quello italiano, sono sostanzialmente riconducibili ad una critica alla regolamentazione europea e alla Commissione Europea le cui politiche costituirebbero la vera causa della perdita di competitività e le conseguenti crisi di impresa e tensioni sociali. Quali sono le responsabilità della politica europea? L'industria è esente da responsabilità?

In quanto segue si proverà a rispondere a queste domande attraverso una ricostruzione della recente evoluzione della regolamentazione e dell'industria nel contesto internazionale.



La geografia della produzione di auto

Negli ultimi 20 anni la produzione mondiale è passata da 58 milioni nel 2000 a 85 milioni di veicoli nel 2022. L'area NAFTA e UE che nel 2000 valevano ciascuna il 31 per cento della produzione mondiale, oggi valgono insieme il 28 per cento. NAFTA e EU sono, infatti, passate dal produrre 36 milioni di veicoli su 58 milioni a 28 milioni annui su 85 milioni, quasi equamente distribuiti (13 milioni in EU e 15 milioni nell'area NAFTA).

La quasi totalità dell'incremento complessivo della produzione pari a +27 milioni di veicoli è stato, quindi, assorbito dalla Cina, che è passata dal produrre 2 milioni di veicoli (4 per cento) a produrne 27 milioni con il 32 per cento della produzione mondiale. Questo passaggio è stato graduale subendo un'accelerazione intorno al 2017.

Uno dei dati più significativi di questo spostamento dell'asse della produzione è che esso corrisponde anche ad uno spostamento del mix tecnologico e di prodotto.

Infatti, il mercato cinese che è stato notoriamente terra di conquista dei produttori "occidentali" sta velocemente cambiando caratteristiche con un'avanzata dei veicoli BEV (*battery electric vehicles*) che ormai rappresentano quasi la metà del mercato. Lo spostamento verso prodotti elettrici sta "spiazzando" i produttori occidentali che oggi mantengono una quota del 25 per cento del mercato dei veicoli endotermici in Cina ma sull'elettrico arrivano al 6 per cento.

Questi dati suggeriscono tre osservazioni. La prima è che l'ascesa della Cina è avvenuta nel tempo così come il processo verso l'elettrificazione. La seconda è che il mercato più importante al mondo ha sviluppato negli ultimi anni una vocazione verso l'auto elettrica.

La terza è che il calo delle quote di mercato in Cina dei produttori europei (per VW la Cina ha rappresentato fino ad un terzo delle vendite) è determinato da una mancanza di "prodotto elettrico", un fenomeno simile a quello di cui sembra soffrire oggi il mercato europeo.

Simili considerazioni possono essere estese anche alle produzioni legate alla componentistica specifica del *drivetrain* elettrico, e in particolare alla produzione di batterie che notoriamente rappresentano una quota rilevante del valore di un veicolo elettrico.

Secondo uno studio dell'International Energy Agency la maggior parte della domanda di batterie per veicoli elettrici oggi può essere soddisfatta con la produzione nazionale o regionale in Cina, Europa e Stati Uniti.

Tuttavia, la quota di importazioni rimane relativamente alta in Europa e negli Stati Uniti, coprendo rispettivamente oltre il 20 per cento e oltre il 30 per cento della domanda di batterie per veicoli elettrici.

La Cina è il maggiore esportatore mondiale di batterie per veicoli elettrici, con circa il 12 per cento delle sue batterie esportate.

La produzione di batterie in Cina è più integrata rispetto a quella degli Stati Uniti o dell'Europa, data la posizione di leadership della Cina nelle fasi a monte della catena di approvvigionamento. Nel complesso, il ruolo di leadership della Cina nella produzione di batterie comporta livelli elevati di sovraccapacità.

Nel 2023, escludendo l'elettronica, la Cina ha utilizzato meno del 40 per cento della sua capacità massima di produzione di celle. Per sfruttare parte di questa capacità in eccesso, la Cina è diventata il maggior esportatore mondiale di celle per veicoli elettrici, catodi e anodi. Tuttavia, questo ha ridotto significativamente i margini dei produttori, il che potrebbe mettere alcuni a rischio se non troveranno abbastanza clienti al di fuori della Cina.

Da notare infine che gli Stati Uniti rimangono il mercato più piccolo tra USA, Europa e Cina. Tuttavia, nel 2023 la capacità installata di produzione di celle per batterie è aumentata di oltre il 45 per cento sia in Cina sia negli Stati Uniti rispetto al 2022, e di quasi il 25 per cento in Europa.

Se le tendenze attuali continueranno, sostenute da politiche come l'Inflation Reduction Act statunitense, entro la fine del 2024 la capacità produttiva installata negli Stati Uniti supererà quella in Europa.

