

이탈리아 자동차 산업 사례

Matteo Gaddi (CGIL Reggio Emilia;
Scientific Committee of the Claudio Sabattini Foundation)

■ 승용차 생산 현황

이탈리아 내 유일한 대규모 차량 제조업체 피아트크라이슬러(FCA) 그룹은 푸조시트로엥(PSA)과 합병하여 “스텔란티스”로 공식 출범하였다. 이탈리아 대표 브랜드 람보르기니(폭스바겐 그룹)는 생산량이 매우 적기 때문이다. 2019년 통계를 보면 람보르기니는 8,659대, 페라리는 1만 131대를 생산하는 데 그쳤다. 결과적으로 FCA가 생산하는 규모가 국내 총생산량을 크게 좌우한다. 지난 30년간 생산 데이터가 증명하듯이 이탈리아 자동차 산업은 “생산의 붕괴”로 특징지을 수 있다.¹⁾

- 1989년 : 1,971,969대
- 1999년 : 1,410,459대
- 2009년 : 661,100대
- 2019년 : 542,472대
- 2020년 : 451,000대

1989년부터 2019년까지 이탈리아의 국내 승용차 생산은 142만 9,497대 감소하였고, 이

1) Anfia(2022), “Produzione Nazionale-Autovetture per Marca dal 1951 al 2020”, <https://www.anfia.it/>.

를 백분율로 변환하면 약 72.5%이다. 이 글은 피아트 주주들이 중요한 차량 생산의 상당 부분을 해외로 이전하고, 금융 경영에 더욱 관여하며 초래된 자동차 생산의 실질적인 단절에서 비롯된 자동차 생산의 붕괴 원인을 분석하는 자리가 아니다. 그러나 피아트의 국내 생산량이 1989년 141만 대에서 1919년 27만 9천 대로 100만 대 이상 감소하면서 대중 브랜드로서 피아트의 명성에 큰 영향을 미쳤다는 사실은 지적할 만한 가치가 있다. 전통적 차량 생산이 무너진 자리를 전기차 생산이 채운 것도 아니었다. FCA 그룹은 피아트 500e로 불리는 단 한 가지 모델의 전기차만을 소량으로 생산하고 있기 때문이다. 토리노 소재 미라피오리 공장은 이 모델을 연간 8만 대 생산할 수 있는 시설을 갖추고 있으며 2021년에는 약 5만 4천 대를 생산했다.

이탈리아는 자동차 부품·구성품 생산을 전문으로 하기 때문에 완성차 생산 감소 현상에 대해 크게 우려할 필요가 없다는 의견도 있다. 그러나 실제로는 부품·구성품 부문 역시 많은 중대한 도전에 직면해 있다. 이탈리아 부품 산업(NACE코드 29)은 665개의 차체 전문업체와 1,403개의 부품·구성품 업체로 구성되어 있다. 2018년 생산 가치는 2,875만 6,167유로였으며 이 중 수출이 52.1%로 1,498만 6,183유로를 차지했다.²⁾

이탈리아의 국내 자동차 생산량이 감소하면서 이탈리아가 생산한 부품·구성품의 유럽 수출은 분명히 증가세를 보이고 있다. 특히 최종 조립 공정에서 높은 비중을 유지하고 있는 독일과 프랑스로 많이 수출된다. 이로 인해 수출에 따른 해외 의존도가 높아지고 있으며 외국계 OEM은 이탈리아 공급업체들과 폴란드, 체코, 루마니아 등 저임금 유럽 국가의 공급업체들 사이에 경쟁구도를 조성할 수 있다. 이탈리아 북부 등 일부 지역 소재 업체들의 경우 해외 고객과의 거래가 매출의 90%를 차지하고 있다. 국내 생산의 붕괴와 부품·구성품의 높은 수출 비중으로 특징지어지는 현 상황은 또한 이탈리아 국내 공급망의 존립을 위협하고 있다. 실제로 이탈리아에서 활동하는 다국적 기업들은 자신들의 생산량을 흡수할 수 있는 국내 제조업체가 부재한 상황에서 해외 공장으로 생산을 이전할 수 있다. 특히 최종 조립 공장 인근에 위치한 저비용 국가들이 대상이 될 수 있다. 예를 들어, 중동부 유럽 국가들은 비용이 낮을 뿐

2) ISTAT(2022), "Industrial Production Volume(Production value by Nace Rev.2 (division)", <http://dati.istat.it/?lang=en/>.

만 아니라 독일 자동차 부문과 긴밀히 연계되어 있다. 마지막으로 이탈리아를 대표할 수 있는 공급업체가 없다는 사실(FCA는 부품 자회사 마그네티 마렐리를 매각했으나 프랑스의 PSA는 포레시아에 대한 지배권 유지)과 대부분의 업체들이 중소기업 또는 영세기업 수준이라는 사실이 또다른 리스크를 야기할 수 있다.

다시 한번 말하자면, 이탈리아 국내 공급업체의 영세성은 또 다른 약점에 영향을 받는다. 이탈리아에서 1천 명 이상을 고용하고 있는 부품·구성품 전문업체들을 고용 수준 측면에서 분류해 보면 상위 10위권 중 이탈리아 기업은 세 곳(브렘보, 비트론, PCMA)에 불과하고 나머지는 모두 외국계(마렐리 유럽, 보쉬, 리어 코퍼레이션, ZF, 덴소 등) 기업이 순위를 차지하고 있다. 이어지는 순위도 비테스코 테크놀로지스(독일 컨티넨탈의 파워트레인 사업부에서 분사), 마그나, 발레오 등 모두 외국계 기업들이다. 마렐리 산하 기업들은 FCA가 마그네티 마렐리를 일본 자동차 부품업체 칼소니 칸세이에 매각하면서 외국계 기업으로 전환되었다. 이로 인해 이탈리아의 선도적인 부품·구성품 기업이 외국 소유로 넘어갔으며 FCA는 더욱 약화되었다.

이탈리아의 구성품 업체의 다수가 중소 규모이며 국가 대표주자로 불릴 만한 업체가 부재한다. 구성품 업체들 아래에는 또한 다수의 소규모 또는 영세 하청업체들이 활동하고 있다. 이탈리아 자동차 부문에서 외국 자본이 차지하는 비중은 매우 높다. <표 1>은 2008년에서 2018년까지 10년간 외국 소유 기업의 변화 관련 데이터를 제시한다.

외국 자본을 국적별로 살펴보면 2018년 생산 가치 기준 비중은 <표 2>와 같다.

<표 1> 외국 소유의 이탈리아 자동차 기업

	2008년	2018년
기업 수	130	114
생산 가치(백만 유로)	7607.5	12778.1
요소비용 부가가치(백만 유로)	1536	3254.3
총영업잉여(GOS)(백만 유로)	-96	135.8
유형자산 총투자(백만 유로)	256.7	658.5
사용자 수	44417	36109
사용자 1인당 투자(천 유로)	5.8	18.2

자료: Eurostat(2022), "Foreign Control of Enterprises by Economic Activity and a selection of controlling countries - From 2008 Onwards (Online Data Code:FATS_G1A_08)", <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

<표 2> 자동차 산업분야 내 외국법인의 국적 및 생산량(생산액 기준, 2018년)

(단위: 백만 유로)

	생산량
독일	4846.9
미국	3681
프랑스	1235.2
일본*	752.9
영국	734.6
캐나다	336.4
스위스	282.4
중국	267.5

주: 2019년 마그네티 마렐리가 일본 칼소닉 칸세이에 매각되었기 때문에 일본 수치는 낮게 추산되어 있음.

자료: Eurostat(2022), "Foreign Control of Enterprises by Economic Activity and a selection of controlling countries - From 2008 Onwards (Online Data Code:FATS_G1A_08)", <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

■ 자동차 제조업체 및 부품 공급업체가 국내 제조업 및 노동시장에 갖는 중요성: 고용 구조 및 임금

승용차 생산량의 변화는 고용 수준과 구조에 뚜렷한 영향을 미치고 있다. 자동차 부문의 고용 수준은 상시근로자 수 기준으로 1998년 17만 7,419명에서 2018년 14만 798명으로 3만 6천 명 이상 감소했다. 이 부문의 고용 추세 변화를 살펴보면 최종 조립과 부품·구성품 생산 사이에 변화의 정도나 성격 차이가 이 부문의 구조 변화를 초래할 만큼 매우 크다는 사실을 알 수 있다. 최종 조립 고용은 감소한 반면 부품 생산 고용은 증가했다.

<표 3> 고용 추세 변화

(단위: 명)

	자동차 제조	차체 제조	부품 및 액세서리 제조
1998년	91,467	14,226	71,726
2018년	53,089	9,736	77,979
차이	-38,378	-4,488	6,245

자료: ISTAT(2022), "Imprese, Imprese e addetti, Forma Giuridica, Settori Economici(Ateco, 5 cifre), Italia", <http://dati.istat.it/?lang=en/>.

<표 4> 자동차 하위 산업의 고용 분포

(단위 : %)

	1998년	2018년
자동차 제조	52.0	37.7
차체 제조	8.0	6.9
부품 및 액세서리 제조	40.0	55.3

자료 : ISTAT(2022), "Imprese, Imprese e addetti, Forma Giuridica, Settori Economici(Ateco, 5 cifre), Italia", <http://dati.istat.it/?lang=en/>.

<표 3>과 <표 4>를 보면 이전에는 일자리의 대다수를 차지했던 최종 조립 공정이 부품·구성품 제조 공정에 의해 역전되었다는 사실을 확인할 수 있다.

전기차 모빌리티로의 전환이 고용 수준에 영향을 미치게 될 것이라는 사실은 명확하다. 내연기관차 모델에 사용되는 많은 구성품들이 전기차에는 사용되지 않기 때문이다. 하이브리드 모델은 경우가 다르다. 전기차와 내연기관차 기술을 결합하는 하이브리드 모델은 전기차보다 구성품 수가 많기 때문에 고용 수준의 증가로 이어질 수 있다. 순수 전기차로의 전환이 고용 수준에 미치게 될 영향을 파악하기 위해 이러한 전환으로 사라지게 될 주요 구성품들과 주요 공급업체를 살펴보았다.

FCA 그룹이 이탈리아 내에서 생산하는 파워트레인은 7,020명을 직접 고용하고 있다. 이 부문의 노동 계수가 2.55이기 때문에 위기에 처한 일자리의 수는 1만 7,901개에 달한다. 그러나 1만 8천 개에 가까운 이 수치는 과소평가된 것으로 볼 수 있다. 수출용 파워트레인에 들어가는 부품·구성품 생산에 참여하는 노동자 수를 포함하지 않고 있기 때문이다. 따라서 실제 수치는 더 높을 것으로 예상할 수 있으며 순수 전기차로의 이행이 수반하게 될 고용 충격을 짐작할 수 있다. 기타 부품·구성품을 생산하는 노동자들 역시 영향을 받게 된다.

■ FCA-PSA 합병

FCA와 PSA 간 합병은 유럽 산업 정책의 총체적 부재를 명확히 보여주는 사례이다. 산업이나 고용 관점에서 매우 중요한 부문의 발전을 시장 논리에 전적으로 맡겨버렸기 때문이다.

FCA와 PSA는 합병 절차가 완료되기 이전에 PSA의 공용모듈플랫폼(CMP) 장착 모델에 대한 협업을 발표한 바 있다. B세그먼트³⁾에 속하는 신차 세 개가 이 협업의 대상이 된다. 계획된 생산량은 연 40만 대로, 즉 대중 시장 모델이다. 그러나 해당 물량의 생산은 이탈리아 국내에서 이루어지지 않을 것이다. 생산이 예정된 공장은 폴란드 남부 도시 티히에 위치해 있다. 이는 산업 및 고용 관점에서 중대한 결정이다. B세그먼트에 속한 총 다섯 개 모델이 위기에 처할 수 있으며 이 모델들은 모두 PSA의 CMP 플랫폼을 기반으로 한다. 이 차량들을 위해 선택된 아키텍처는 새롭게 고안된 플랫폼인 PSA의 CMP 활용을 포함한다. CMP는 모든 현대적 플랫폼과 마찬가지로 모듈로 설계되어 있다. 즉 몇몇 선택적 변경을 통해 다양한 모델의 생산에 활용될 수 있다는 것이다. PSA가 자체 플로어판 사용을 의무화했다는 사실은 모든 구성품의 공급에 매우 강력한 영향을 미치게 될 것이다. 이는 본질적으로 PSA가 기계, 전자, 파워트레인 부품에 적용될 솔루션을 선택하게 될 것이라는 점을 시사한다. 따라서 FCA는 PSA가 선택하는 다양한 구성품을 통합하고 내외부 스타일을 설계하는 작업으로 이해되는 제품 개발의 역할만을 유지할 수 있으며, 생산이 진행될 공장의 소재지와 선정될 부품 공급업체에 관해서는 확실성을 담보할 수 없다.

FCA는 또한 파워트레인 선택에서도 밀리게 될 위험이 있다. 가령 PSA와 프랑스 정유회사 Total 사의 배터리 자회사 SAFT 사는 전기차 배터리 생산을 목표로 각각 프랑스와 독일, 두 곳에 대규모 공장을 건립하기 위해 합작사 오토모티브 셀 컴퍼니(ACC)의 설립 약정에 서명한 바 있다. 또한 양사는 관리 편의성과 유연성을 위해 몇 가지 모듈로 구성된 배터리를 선택할 가능성이 높다. 이와 대조적으로 현재 이탈리아 내 전기 배터리 공장 건립 계획은 스틸란티스 CEO의 발표가 유일하다. 2022년 3월 배터리 투자 유치를 위해 이탈리아 정부와 MOU가 체결된 바 있다.

PSA는 또한 마일드 하이브리드(MHEV) 모델에 탑재되는 전기 모터를 생산하는 펀치파워트레인³⁾과 합작사를 설립했다. 펀치파워트레인은 하이브리드, 전기차, 변속기 등에 사용되는 파워트레인 솔루션의 생산을 전문으로 하는 기업이다. PSA 엔진은 FCA 제품보다 성능이 뛰어나고 무게는 적으며 비용은 낮다. PSA가 자체 솔루션을 FCA에 도입하기 위해 복잡성 완화

3) 편집자 주 : 유럽의 차량 분류 기준으로 전장 길이 3,500~3,850mm가 된다.

라는 이유를 지렛대로 활용할 것이라고 합리적으로 추론해 볼 수 있다. 이러한 이유로 PSA 엔진이 FCA 엔진을 완전히 압도할 수 있다.

PSA의 솔루션이 선정된다면 엔진 생산은 PSA 그룹의 공장에서 진행될 가능성이 매우 높으며, 이는 결국 이탈리아 내 생산시설에 심각한 타격을 줄 것이다. 구성품의 선정 결과는 PSA 플랫폼의 선택 선호도에 영향을 미치게 된다. 앞서 언급한 바와 같이 이는 DS3 크로스백에 적용된 버전과 동일한 플랫폼이며, 세 가지 유형의 자동차(내연기관, 마일드 하이브리드, 순수 전기차) 사이에 별다른 차이 없이 적용될 수 있다. 이러한 의미에서 PSA는 복잡성을 완화하기 위해 움직인 것으로 보인다. 엔지니어링을 기준으로 하면 사실상 세 가지 드라이브 시스템에 동일한 차체 하부와 차대를 사용할 수 있으며, 배터리전기차(BEV) 조향 장치와 배터리 아키텍처만 조금 조정하면 되기 때문이다.

PSA가 개발한 플랫폼과 PSA가 투자하고 개발한 파워트레인 부문에서, 미래 모델의 모든 구성 요소는 프랑스 자동차 제조사만이 결정권을 가질 수 있으며 이 과정에서 배제된 FCA는 PSA 하드웨어인 일부 차대 구성품의 리튜닝에만 참여할 수 있게 된다.

전기차 모델의 경우 하이브리드나 BEV 모두 상황이 더 심각하다. 인포테인먼트, 커넥티비티, 전자 부품(무브먼트 버튼, 전자 핸드브레이크, 비디오 카메라, 고압 와이어링 등)을 포함한 일렉트로닉스에도 유사한 우려가 있다. PSA는 부품사 포레시아에 대한 지배권을 유지하고 있기 때문에 전자 부품(그리고 소프트웨어)의 선택을 강요할 수 있다. 그렇다면 이탈리아 공급업체들의 운명은 어떻게 될까? 대답은 간단하다. PSA에 부품·구성품을 공급 중인 업체들은 살아남을 수 있겠지만 FCA를 주 고객으로 삼았던 공급업체는 사라질 위기에 처해 있다.

■ 스텔란티스 전략계획 : 간단 분석

스텔란티스는 2022년 3월 1일 “Dare Forward 2030”으로 명명된 전략계획을 발표했다. 이 계획에 포함된 몇몇 요소들은 이탈리아 자동차 산업과 고용 수준의 미래에 결정적인 영향을 미칠 수 있다.

스텔란티스 전략계획은 이탈리아노동조합총연맹(CGIL) 산하 금속노조(FIOM)가 여러 차

레 표명한 우려에 대해 해답을 제시하지 않는다. 이 계획은 걱정스러운 정도로 일반적인 수준의 정보만을 제공하며 내용적 측면에서 구체화할 필요성이 있다. 카를로스 타바레스 최고경영자는 설계·엔지니어링, 공급망 관리, 제조 생산, 판매, 마케팅 등 그룹의 모든 기능에 영향을 미치게 될 전반적 비용 감소를 통해 이미 달성한 32억 유로의 시너지에서 더 나아가 2024년까지 50억 유로의 합병 시너지 목표를 100% 달성하겠다고 발표했다. 이 목표는 상당히 높은 수준으로 적지않은 파급효과를 낳게 될 것이다. 비용 감소를 위한 다양한 기능들의 기여목표가 매우 높게 책정되어 있다. 예를 들어 제조 비용은 40% 감축을 목표로 한다.

스텔란티스는 모든 차원의 복잡성, 즉 비용 감소를 슬로건으로 내세우고 있다. 이를 통해 손익분기점을 판매량 50% 미만으로 설정하겠다는 것이다. 판매량이 50%가 넘으면 수익을 낼 수 있다는 것을 의미하며, 반면 상당한 판매량 감소에 직면하더라도 재정적 어려움에 빠지지 않는다는 것을 뜻한다. 또한 이는 스텔란티스가 재무 성과에 영향을 받지 않은 채 일정 기간의 생산량 감소를 견뎌낼 수 있는 재정적 준비가 되어 있다는 것을 의미한다. 그러나 이러한 경우 고용에는 매우 심각한 영향을 미칠 수 있다.

스텔란티스는 2030년까지 CO₂ 배출을 이산화탄소환산톤 기준으로 75% 감소시키고 배출이 차지하는 CO₂ 집약도를 50% 줄임으로써 환경 대표주자로 부상하는 것을 목표로 설정하고, 이를 즉각적으로 실천에 옮기고자 한다. 하지만 이러한 목표는 청정에너지원이 가용하고, 충전 인프라뿐만 아니라 BEV 차량 구입에 대한 공적 인센티브를 포함하는 공공정책의 뒷받침이 있을 경우에만 실현 가능하다. 따라서 이런 방향의 공적 기금이 제공될 때 환경적 목표를 추진할 수 있다.

프리미엄(알파로메오, DS 오토모빌, 란치아)과 럭셔리(마세라티) 세그먼트와 관련하여 또 다른 일반적 목표가 수립되어 있다. 총 신차 판매에서 이 두 부문이 차지하는 수익률을 4%에서 11%로 끌어올리고자 하며, 2030년까지 100% BEV 모델을 도입하여 판매량 4배, 수익 5배 증가를 목표로 한다. 총 100개의 신차 출시 계획 중 20개를 2030년까지 출시하는 것을 계획하고 있다. 불행히도 계획 중 조금 더 일반적인 다른 부분과 유사한 관심을 받지 못하는 이 데이터의 정확성은 다소 우려스럽다. 이러한 유형의 차들은 회사 입장에서 수익성은 높지만 생산량은 낮기 때문이다. 이 브랜드들 중 두 가지(알파로메오와 마세라티)는 이탈리아에서 생산되는데 이는 이탈리아 내 생산을 틈새 시장으로 한정하겠다는 의도를 시사한다고 볼

수 있다. 혹은 최소한 생산량 수치가 상당히 달라질 수 있는 대중 모델의 생산 조건이나 규모와는 거리가 멀어진다고 볼 수 있다. 이런 수준의 생산량은 이탈리아가 최근 몇 년간 경험한 자동차 부문 고용의 급격한 감소 문제에 대한 해답을 제시할 수 없다.

전기차의 경우 스텔란티스는 2030년까지 최소 75개의 BEV 모델을 포트폴리오에 포함할 계획을 갖고 있다. 유럽 시장에 내놓을 BEV 모델은 60개가 넘을 것으로 예상된다. 전기차 판매 목표 역시 유사한 성장을 꾀하고 있다. 2021년 20만 대 판매에 그쳤는데 2024년에는 1백만 대, 2027년 3백만 대, 2030년 5백만 대에 도달할 계획이다. 이러한 수치는 생산 규모 측면에서 이 계획이 제시하고 있는 유일한 수치들이다. 이 역시 브랜드나 모델과 관련한 세부 내용은 결여되어 있다. 한 마디로 말해서 생산 및 지리적 생산 할당에 관한 언급은 전혀 없다. 따라서 산업 계획이라는 측면에서 볼 때 스텔란티스의 발표는 가설에 기반한 평가 이외에 근거가 충분한 평가를 내리기 어렵다. 무엇보다 이탈리아 내 생산시설과 노동자를 위해 어떤 미래를 구상하고 있는가를 이해할 수 없다.

스텔란티스 전략에 따르면 자사 14개 브랜드 전체의 동력화는 4개 플랫폼(소·중·대·프레임)과 3개 EDM(전기 드라이브 모듈)을 통해 구상된다. 4개 플랫폼은 유연성, 모듈화, 동일 구성품 공유 가능성을 보장하며 모든 브랜드 및 세그먼트를 포함할 수 있도록 표준 배터리 팩이 장착될 수 있다. 3개 EDM은 전기 구성품 아키텍처로서 전기 추진의 세 가지 요소인 배터리 팩, 전기 모터, 파워 모듈이 상이하게 구성될 수 있다. 세 가지 구성은 서로 매우 유사하지만 눈에 띄는 점은 구상된 4개 플랫폼에 대한 적응 가능성이다. 이를 통해 모델 믹스와 추진 유형의 두 가지 측면에서 모두 생산 유연성을 증가시킬 수 있다. 이러한 선택은 한계비용 상승에 따른 명백한 비용 압박의 측면에서 볼 때 복잡성 감소라는 슬로건에 꼭 들어맞는 것으로 보인다. 플랫폼의 관련 사안은 구성품부터 시작해 차량 개발에 이르기까지 매우 중요하다. 앞서 설명한 바와 같이 PSA가 개발한 플랫폼이 사용된다면 이러한 선택은 이탈리아 공급업체에 미치게 될 영향의 전조로 볼 수 있다.

전동화 부문 투자에는 2025년까지 300억 유로가 계획되어 있다. 그러나 이 수치에는 소프트웨어 투자가 포함되어 있다. 모든 생산시설의 전동화와 4개 플랫폼의 개발뿐만 아니라 새로운 가치사슬 구축, 고체 배터리 기술 개발, 원자재 확보 등 추가 집중 분야에 대해서도 자원이 투입될 것으로 예상된다. 새로운 가치사슬은 스텔란티스가 현재 몇몇 기업과 협업을 진

행하고 있는 전기 모빌리티의 세 가지 주요 부문을 포함한다. 먼저, 니텍과 진행하는 전기 모터 개발 협업이다. 니텍은 일본계 다국적 기업으로 이탈리아에 생산시설을 두고 있다. 둘째는 LG, 삼성, ACC(PSA 자회사 오펔과 프랑스 토탈이 인수한 사프트 간 합작사)와 진행 중인 전기차 배터리 기가팩토리들이다(이탈리아 내 생산 계획 전무). 셋째는 프리투무브 이솔루션즈와 진행하는 충전 네트워크 협업이다. 프리투무브 e솔루션스는 스텔란티스와 NHOA가 설립한 합작사이다. NHOA는 프랑스 에너지기업 엔지 산하 에너지저장회사 엔지 EPS의 새로운 브랜드이며, 엔지는 GDF-수에즈를 모태로 한다. 요약하자면 이러한 핵심 분야의 모든 협업은 아시아 다국적 기업과 프랑스 기업에서 함께 진행된다는 것이다.

배터리 부문에서 스텔란티스는 ACC와 미국계인 팩토리얼 에너지와 협업하여 전고체 배터리 기술을 개발할 계획이다. 마지막으로 전기차 개발에 필요한 원료 공급을 위해서는 역시 미국계인 벌칸(Vulcan)과 협업하고 있다. 명확한 사실은 이러한 일련의 전략에 이탈리아 기업이 단 한 군데도 포함되어 있지 않다는 점이다. 기가팩토리들의 위치와 관련한 정확한 정보는 아직 공개되지 않았다. 이 중 세 곳은 유럽, 두 곳은 미국에 위치할 것으로 파악하고 있다. 유럽 공장 세 곳 중 두 곳은 ACC의 제안에 따라 프랑스와 독일에 설립될 것이다. 이탈리아와 관련해서는 앞서 우려 사항을 설명한 바 있다. 이런 공장들의 경우 제조업체들은 투자에 대한 공적자금 지원 여부에 대한 국가 차원의 결정을 토대로 움직인다. 물론 신규 공장 건립을 위해 공적 재원에 의존해야 할 필요성에 직면했을 때 자유시장에 대한 찬미는 중단된다.

다른 전략은 소프트웨어에 집중되어 있는데 이 부문에서 스텔란티스는 큰 수익을 목표로 하고 있다. 사실 스텔란티스는 서로 연결될 수 있으며 무선 데이터 송수신이 가능한 3,400만 대의 차량을 보유할 수 있다. 그러나 무엇보다 수백만 대의 연결된 차량들은 판매가 가능한 엄청난 양의 데이터의 원천이 될 수 있다. 스텔란티스가 내부 전문성이 부족한 이 분야에 어떻게 진출할 것인가는 지켜볼 필요가 있다. 이러한 기술들의 개발 및 생산 방식이나 위치에 관한 정보는 명확하지 않지만 폭스콘과 아마존(AI와 클라우드 솔루션을 활용한 스마트 콕핏), BMW(3단계 자율주행), 웨이모(상용차 자율주행) 등 업계 거인과의 파트너십을 강조하고 있다. 언급된 파트너사의 면면을 보면 이 부문이 국내에서 개발되지 않는 한 이탈리아 고용에 미치게 될 영향은 제한적인 수준에 그칠 것이라는 사실은 꽤 명확해 보인다.

■ 이탈리아 정부 계획

자동차 부문에 대한 이탈리아 정부의 계획은 사실상 전무한 수준이다. "경제회복 및 복원력 강화 국가계획(PNRR)"에 단 두 가지의 관련 조치가 언급되어 있을 뿐이다. 첫째, 배터리 부문과 관련하여 5억 유로 상당의 투자 계획이 제시되어 있지만 구체적 내용은 없다. 단지 "유럽 연합의 공동이익사업(IPCEI)"의 일환으로 원료, 셀, 모듈, 배터리 시스템을 생산하는 유럽 통합 가치사슬 구축과 유럽 가치사슬 완성 등 두 가지 프로젝트가 언급되어 있을 뿐이다. 둘째, 스텔란티스의 37GWh 기가팩토리 투자(MOU에 따르면 실제로는 24GWh 규모)로 추측되는 투자가 언급되어 있다. 하지만 역시 명확한 산업·고용 목표는 제시되지 않았다. 추가적으로 2만 1,355개의 전기차 충전소 설치를 위해 7억 4,100만 유로 규모 투자가 계획되어 있다.

이에 더하여 2022년 7억 유로, 2023년부터 2030년까지 매년 10억 유로 규모의 기금 조성 계획이 언급되어 있지만 관련 산업 프로젝트에 대한 명확한 설명은 없다. 따라서 조성된 기금이 "친환경" 차량 구매를 위한 인센티브 지급에 모두 사용될 위험이 있다. **KLI**