

Volkswagen, virata verso gli Usa fanno gola i 10 miliardi di Biden

Sempre più aziende ridimensionano gli investimenti in Europa
Martedì la risposta di Bruxelles
di **Diego Longhin**

TORINO – Diventare calamita degli investimenti già programmati in Europa. Ecco in che cosa si stanno trasformando gli Usa grazie all’Inflation Reduction Act. Manovra che, in attesa delle contromosse di Bruxelles, sta già portando le multinazionali a dare precedenza agli investimenti oltreoceano. Volkswagen, come annunciato dal *Financial Times*, dopo aver stimato di poter ricevere 10 miliardi di euro di contributi negli Usa, ha sospeso i piani sull’impianto di batterie in Europa dell’Est, dando la priorità ad una struttura in Nord America.

Un sito già previsto, ma grazie alla manovra di 369 miliardi di dollari di sussidi firmata dal presidente Usa Joe Biden passa in pole position per il costruttore tedesco. La casa automobilistica guidata da Oliver Blume, e non solo, sta aspettando di

vedere cosa metterà sul piatto Bruxelles. Il 14 marzo la Commissione pubblicherà il Net Zero Industry Act. Una prima risposta all’Ira di Biden che prevede di allentare le regole sugli aiuti di Stato, cosa che non convince l’Italia, oltre a valutare la distribuzione diretta di sussidi. La Commissione presenterà anche il Critical Raw Materials Act, che riguarda le materie prime per la transizione verso l’elettrico e le nuove tecnologie. Almeno il 30% dovrà provenire dalle miniere europee. Così come almeno il 10% delle “terre rare”. Si tratta di minerali preziosi per molte produzioni, come le batterie, e che ora sono monopolio della Cina, dove si concentrano per almeno il 90%. La presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, deve dimostrare che l’Europa può uscire dal fuoco incrociato di Usa e Cina, riuscendo ad attrarre investimenti e a mantenere quelli previsti. Anche Intel, sul fronte dei microchip, starebbe riflettendo sui piani di espansione in Ue, Italia compresa.

La prima bozza del piano Net Zero Industry Act è stata però ritenuta non sufficiente dai vertici del gruppo tedesco di auto: «I progressi con i piani di fabbriche di batterie sono

molto più rapidi in Nord America rispetto all’Europa», ha scritto su LinkedIn Thomas Schmall, capo dell’unità componenti di Volkswagen. Altri costruttori presto potrebbero seguire la scelta del gruppo di Wolfsburg.

In Europa, causa la manovra varata da Washington, è in bilico il 68% della capacità produttiva di batterie stimata per i prossimi anni. La previsione è dell’associazione Transport & Environment rispetto ai 50 progetti annunciati nel Vecchio Continente: 1,2 TWh di produzione di batterie, in grado di equipaggiare 18 milioni di auto elettriche, è ad alto o medio rischio di interruzione o delocalizzazione. In Italia il progetto Italvolt a Scarmagno, in provincia di Torino, già partito male ora sarebbe ridimensionato a favore del suo gemello Statevolt in California. In Germania è a rischio la gigafactory di Tesla a Berlino, dopo che la società di Elon Musk ha detto che concentrerà la produzione di celle negli Usa.

In bilico pure le fabbriche di batterie di West Midlands, nel Regno Unito, dove è già fallito il progetto Britshvolt. Incerte le sorti anche dei progetti di InoBat in Serbia e in Spagna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Elettrico** Il nuovo modello Volkswagen ID3



Stellantis: piattaforma elettriche a Cassino

Automotive

Annuncio del ceo Tavares ieri allo stabilimento in provincia di Frosinone

Filomena Greco

Lo stabilimento Stellantis di Cassino ospiterà la piattaforma per i modelli elettrici Premium del Gruppo. L'annuncio arriva direttamente dal ceo Carlos Tavares che ieri ha visitato la fabbrica in provincia di Frosinone: «Il supporto dei dipendenti di Cassino e la lungimiranza delle autorità locali e nazionali sono per noi un grande stimolo per sviluppare veicoli in grado di conquistare i clienti con una mobilità pulita, sicura e accessibile» ha sottolineato l'amministratore delegato. Cassino dunque estenderà «la propria attività alla produzione di veicoli basati sulla piattaforma BEV flessibile STLA Large» evidenzia una nota diffusa dal gruppo. I veicoli in fase di progettazione basati sulla nuova piattaforma, evidenzia Tavares, «rivoluzioneranno l'esperienza di guida grazie a funzionalità e caratteristiche all'avanguardia e per questo, confidiamo nella grande competenza dei nostri dipendenti e nel team manageriale di Stellantis per riuscire a raggiungere i nostri audaci obiettivi legati al costo e alla qualità».

Si tratta di una delle quattro piattaforme BEV su cui si fonda il piano di elettrificazione di Stellantis. Lo stabilimento di Melfi invece, come annunciato l'anno scorso da Stellantis, ospiterà la piattaforma STLA Medium. Storicamente legato al marchio Alfa Romeo, nel polo di Cassino oggi si producono i modelli Giulia e Stelvio del Biscione e la nuova Maserati Grecale, con volumi che l'anno scorso hanno raggiunto le 55mila unità.

L'investimento annunciato da Stellantis non è stato definito dal punto di vista finanziario, si tratta di una iniziativa che rientra nel piano da 30 miliardi per l'elettrificazione della gamma del gruppo. Anche il dettaglio dei modelli assegnati a Cassino, in realtà, sarà condiviso in una fase successiva. Cassino è il secondo stabilimento scelto da Stellantis per ospitare la piattaforma per i modelli elettrici Premium, dopo il polo di Windsor in Canada. La piattaforma BEV STLA Large in particolare è progettata per mo-

delli in grado di garantire un'autonomia fino a 800 chilometri/500 miglia in modalità elettrica.

Per i sindacati si tratta di notizia che rassicura sul futuro industriale del polo laziale. «L'annuncio di Tavares – evidenzia Ferdinando Uliano della segreteria nazionale della Fim-Cisl – arricchisce di prospettive occupazionali lo stabilimento di Cassino, dopo le difficoltà degli ultimi anni». Dopo le 135mila unità prodotte nel 2017, anno in cui si sono raggiunti i volumi massimi, la produzione di auto a Cassino si è progressivamente ridimensionata così come il numero di addetti – a quota 3mila. Le 55mila unità prodotte a Cassino nel 2022 segna un recupero del 25% sul 2021 ma è ancora sotto i volumi del 2019.

Per la Fiom, però, «non c'è alcuna certezza sui modelli, i volumi attesi e i tempi» sottolinea Simone Marinelli, coordinatore automotive per i metalmeccanici della Cgil. Nell'incontro con i delegati di fabbrica, l'ad si è concentrato, riferisce la Fiom, «su ulteriori tagli di costo che per l'azienda sono indispensabili per mantenere le produzioni nel sito». Il rischio, secondo la Fiom, è l'aumento della pressione sulle lavoratrici e sui lavoratori: «La riduzione dei costi si deve fare con l'aumento dei volumi tornando a produrre un milione e mezzo di veicoli nel nostro Paese» evidenzia Marinelli.

Il Gruppo prevede di investire, entro il 2025, più di 30 miliardi di euro nell'elettrificazione dei modelli dei diversi brand e nella realizzazione del software necessario alla produzione di veicoli BEV in grado di soddisfare le esigenze di mercato e clienti, «non ultima una capacità di ricarica rapida ai vertici della categoria» spiega Stellantis in una nota. Il piano Dare Forward 2030 in particolare prevede una drastica riduzione delle emissioni di CO₂ con un taglio del 50% entro il 2030 sul 2021, per arrivare all'azzeramento delle emissioni nette entro il 2038. Tra gli altri obiettivi del piano, la copertura del 100% del mix di vendite con veicoli BEV in Europa e il 50% con autovetture e veicoli commerciali leggeri BEV negli Stati Uniti entro la fine del decennio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo investimento rientra nel piano da 30 miliardi per l'elettrificazione della gamma del gruppo



L'INDUSTRIA

Auto elettrica, vertice dei governi contrari all'obbligo dal 2035

Italia e Germania tra i dodici "scettici"
Si punta anche al ribaltone su Euro 7
di **Diego Longhin**

TORINO - L'appuntamento è per domani a Strasburgo, in parallelo alla riunione plenaria dell'Europarlamento, e gli inviti sono stati fatti dal ministro ai Trasporti della Repubblica Ceca, Martin Kupka. L'obiettivo? Allargare il fronte degli scettici rispetto alle regole dell'Unione sull'auto, che sia lo standard Euro7 o lo stop al motore termico nel 2035. Dopo le pressioni del ministro ai Trasporti italiano, Matteo Salvini, la Cechia ha già aderito al fronte che punta a rimettere in discussione le norme. Kupka ha chiamato a raccolta i colleghi ministri di 12 Paesi per discutere non solo dello stop alla vendita delle auto a benzina e diesel nel 2035 in Europa, ma dei livelli di emissioni previsti con lo standard Euro7.

È proprio l'ultimo pacchetto di norme legato alle emissioni di inquinanti e al particolato del motore a scoppio, ancora in discussione, il motivo originario della convocazione. Poi si parlerà anche della scadenza 2035. Il ministro dei Trasporti italiano, Salvini, ci sarà. Ha già definito la fine alla vendita di auto a benzina

e diesel «una follia». E durante la campagna elettorale era arrivato a proporre un referendum abrogativo sulla questione.

Il governo Meloni ha già detto «no» alla ratifica di quello che è stato votato in ultima battuta a metà febbraio dall'europarlamento, così come la Polonia, mentre la Bulgaria è pronta ad astenersi. Sulla stessa linea la Germania che chiede, per trasformare il suo voto in un sì, l'introduzione degli e-fuel come alternativa all'elettrico per mantenere in vita il motore a scoppio. Strada che convince anche la Repubblica Ceca. Paesi che domani saranno presenti al meeting degli scettici. Quali gli altri? Kupka ha invitato Finlandia, Portogallo, Francia e Spagna, (Stati che sono interessati viste ricadute industriali dirette dei provvedimenti ma non hanno mai messo in discussione i provvedimenti) Ungheria, che potrebbe entrare a far parte del fronte del no anche se gli investimenti sugli impianti di batterie fanno gola al governo Orbán. Slovenia e Slovacchia potrebbe seguire la Repubblica Ceca, così come la Romania.

Con il vertice di domani, tra mezzogiorno e le tre, si capirà se il fronte anti-2035 sarà più numeroso e avrà un peso anche maggiore. Per ora la ratifica del provvedimento è stata rinviata dalla presidenza svedese del Consiglio per evitare che potesse saltare tutto. Le diplomazie

sono al lavoro, soprattutto per far rientrare l'astensione tedesca. A Bruxelles si parla di una nuova convocazione della riunione degli ambasciatori, propedeutica al Consiglio, per giovedì 16 marzo, ma in agenda per ora non compare. E sarebbe in corso anche una discussione tra Germania e Francia per trovare una mediazione.

Il governo gialloverde di Scholz è spaccato sul punto tra i Liberali, che vogliono gli e-fuel, e i Verdi, che sono per l'elettrico. L'ala liberale, incarnata dal ministro tedesco ai Trasporti Volker Wissing, che domani sarà a Strasburgo, tiene duro. Vuole portare a casa il risultato anche nei confronti dell'industria, soprattutto la componentistica. Alla filiera auto interessa salvare il motore a scoppio: e-fuel e biocarburanti sono il mezzo per farlo. La battaglia sugli Euro7 è meno importante perché i costi ricadono più sui costruttori, già impegnati nella transizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il numero

500.000

Posti di lavoro a rischio

La Clepa, sigla che raggruppa le imprese della filiera auto Ue, stima in mezzo milione i posti a rischio con la transizione

I punti

1 Euro 7
I nuovi standard sulle emissioni inquinanti delle auto dovrebbero entrare in vigore il 1 luglio 2025. Il primo obiettivo del vertice degli scettici è mettere in discussione il provvedimento

2 2035
Il secondo punto all'ordine del giorno è lo stop alla vendita di auto a benzina e diesel a partire dal 2035 in Europa. Un test per vedere se il fronte dei "no" si allarga

3 e-fuel
Altra questione sono gli e-fuel e i biocarburanti. La riunione potrebbe rafforzare la posizione tedesca, che chiede di introdurre i carburanti alternativi accanto all'elettrico





Porsche accelera sull'elettrico dopo un bilancio da primato

Automotive/1

Per il 2030 oltre l'80% delle vendite del gruppo sarà di auto a batteria

La Cina resta primo mercato ma l'obiettivo è diversificare Blume: «Siamo flessibili»

Isabella Bufacchi

Dal nostro corrispondente
FRANCOFORTE

«Non dormiamo sugli allori. Sappiamo che non basta vincere, bisogna continuare a vincere. Ci chiediamo continuamente cosa possiamo fare per migliorarci. Quello che siamo stati negli ultimi 75 anni, questa nostra storia di sogni che si sono avverati per noi e i nostri clienti, dobbiamo continuare a realizzarlo per i prossimi 75 anni almeno, tenendo in vita un mito fatto di tradizione e di innovazione». Con toni trionfali, «solidità e resilienza», ieri il gruppo Porsche ha annunciato i migliori risultati della sua storia con quattro record di bilancio e una strategia in nome della decarbonizzazione e della sostenibilità.

Per il 2030 oltre l'80% delle vendite del gruppo sarà in auto totalmente elettriche, un traguardo che non cambierà anche se la Ue dovesse riconsiderare l'e-fuel nell'ambito del divieto alle nuove auto a combustione endotermica dal 2035. Per il 2030 la produzione di Porsche sarà ovunque e comunque net carbon neutral, la neutralità climatica sarà raggiunta con ingegneria, riciclo, controllo dei fornitori e della componentistica dell'in-

tera catena di valore, come le batterie costruite con energie rinnovabili.

Porsche intende continuare ad avverare i sogni dei suoi clienti, compresi i millennials in crescita e gli «Italian fans che hanno contribuito all'enorme successo della nostra presenza in Italia», ha detto al Sole24Ore il presidente del consiglio di amministrazione Oliver Blume (Porsche Italia ha messo a segno vendite senza precedenti l'anno scorso).

I quattro record 2022 del gruppo, grazie anche a un'attenta gestione dei costi e al cambio favorevole, sono stati snocciolati con fatturato a quota 37,6 miliardi (+13,6%), utile operativo di 6,8 miliardi (+27,4%), flusso di cassa netto a 3,9 miliardi (+5,2%) e consegne senza precedenti pari a 309.884 vetture (+3%). Il 2022 è stata un'annata caratterizzata da «condizioni avverse», tensioni geopolitiche della guerra in Ucraina, Covid in Cina, alta inflazione, colli di bottiglia negli approvvigionamenti, carenza di materie prime e semiconduttori, hanno sottolineato Blume e il direttore finanziario Lutz Meschke. C'è anche un altro record, il quinto nel 2022: la pietra miliare dell'Ipo, la più grande di tutti i tempi in termini di capitalizzazione, con l'inserimento nell'indice Dax a soli 81 giorni dal lancio.

La resilienza del marchio Porsche nel 2022 è stata archiviata ieri con una proposta di dividendo di 1 euro per le azioni ordinarie e 1,01 euro per le azioni privilegiate. Dagli 82,50 euro dell'IPO, la quotazione in Borsa di Porsche ha toccato un picco a 118,40. Ieri ha chiuso a 109,10 (-3,79%) in una giornata di mercati comunque in rosso per la turbolenza del crac Silicon valley bank.

Porsche ha intanto già voltato pa-

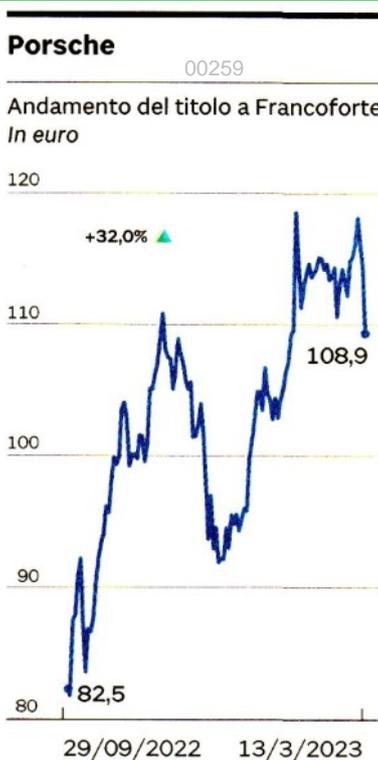
gina. Blume e Meschke hanno annunciato ieri nuovi obiettivi, «molto ambiziosi» sotto il programma chiamato «Road20»: arrivare nel medio termine, in un arco che potrebbe essere quinquennale, a un rendimento operativo sulle vendite del 20%. I target 2023 restano alti, «siamo ottimisti» ha detto Meschke «Il libro degli ordini in arrivo è stracarico, sta scoppiando»: fatturato tra 40 e 42 miliardi, rendimento operativo sulle vendite tra 17% e 19%. La Cina resta il mercato numero uno per Porsche, che però ha sottolineato ieri l'intenzione di diversificare le vendite globali e di volersi espandere in Medio Oriente e Asia. «Siamo agili, siamo flessibili», è il mantra, innovazione e digitalizzazione, software e intelligenza artificiale.

Porsche continua intanto a spingere fortemente a favore dell'e-fuel - in tal senso sta consigliando il governo federale in Germania e la Commissione Ue - ma non per modificare in un modo o in un altro la sua produzione ma per salvare il clima. Blume è convinto che un mix di carburanti normali e sintetici andrebbe imposto subito perché contribuirebbe a ridurre le emissioni di CO2 già da adesso. L'e-fuel, secondo Porsche, va prodotto in massa dove c'è vento e sole, nei deserti per esempio, e andrebbe sovvenzionato o detassato per incentivarne l'uso: usato nei 1,3 miliardi di auto a combustione endotermica in circolazione nel mondo, abbatterebbe il gas serra già da ora. E continuerebbe a farlo anche con i motori a combustione che continueranno a circolare a lungo dopo il 2035. Nel 2023 Porsche festeggia 75 anni di auto sportive e 60 anni del modello 911. Intende continuare a festeggiare, «almeno per altri 75 anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1956 - T.1677





I NUMERI
Fatturato a quota 37,5 miliardi (+13,6%), utile operativo di 6,8 miliardi (+27,4%)

IL CEO
«I fan italiani hanno contribuito all'enorme successo della nostra presenza nel Paese»



EPA Anno record.
 Nel 2022 per Porsche miglior bilancio della sua storia dopo la quotazione a Francoforte

Volkswagen sceglie il Canada per la gigafactory

Il gruppo: non una fuga dall'Europa, ma un'ulteriore prova della ambiziosa strategia di crescita in Nord America

Automotive/2

In Ontario il primo sito del gruppo in Nord America per la produzione di batterie

La scorsa estate era stato siglato un memorandum d'intesa ai massimi livelli, presenti il cancelliere Scholz e il premier del Canada, Trudeau, per entrare nel settore minerario canadese. Alla fine della prima settimana di gennaio erano stati pubblicati documenti riservati sulla ricerca da parte del gruppo Volkswagen di un sito per una fabbrica di batterie in Ontario. E meno di una settimana fa era trapelato che il gruppo di Wolfsburg stava valutando la possibilità di realizzare un impianto negli Stati Uniti, sulla spinta dei ricchi incentivi promessi dall'IRA, la legge green voluta da Joe Biden che stanziava 370 miliardi di dollari. Soprattutto era emerso come si fosse svolto, ai primi di marzo, un meeting tra Vw e tre commissari Ue per discutere di cosa fosse disposta a fare Bruxelles per offrire condizioni analoghe a quelle della normativa Usa. Era suonato l'allarme. Fuga dall'Europa? Poche settimane prima la svedese Northvolt, di cui Vw è azionista, aveva minacciato di realizzare la prossima gigafactory in Usa e non in Europa, perché molto più conveniente.

Ebbene, il grande mistero è stato rivelato. Volkswagen ha davvero scelto il Canada per la sua prima giga-

factory in Nord America. PowerCo, la società del gruppo dedicata alla produzione di batterie, ha optato per St. Thomas in Ontario, Canada. L'impianto inizierà la produzione nel 2027. La decisione di allargare la produzione di PowerCo dall'Europa al Canada, però, non sarebbe una fuga ma «un'ulteriore prova della ambiziosa strategia di crescita del gruppo in Nord America». Già il 3 marzo il primo produttore automobilistico europeo aveva fatto sapere che per il rinato brand Scout costruirà un impianto da 2 miliardi di dollari vicino a Columbia, nella Carolina del Sud, per produrre pick-up e suv elettrici. «La nostra strategia nordamericana è una priorità chiave nel nostro piano in 10 punti che abbiamo presentato lo scorso anno. Con le decisioni sulla produzione di batterie in Canada e di un sito Scout nella Carolina del Sud, stiamo accelerando l'esecuzione della nostra strategia per il Nord America», ha affermato il ceo del gruppo, Oliver Blume. La gigafactory canadese, in ogni caso, garantirà l'accesso a sussidi sia canadesi che statunitensi.

Poche ore prima della comunicazione ufficiale, Thomas Schmall, responsabile tecnologia nel board del gruppo e presidente di PowerCo, aveva corretto la rotta: «È stato un malinteso che gli annunci di nuovi stabilimenti in Nord America significassero che avremmo fatto di meno in Europa», ha assicurato Schmall. Volkswagen, quindi, intenderebbe ancora portare a termine i suoi piani per 6 fabbriche di batterie in Europa per 240 gigawattora nel Vecchio Continente. Allo stesso tempo punta a soddisfare una domanda tra 60 e 100 gigawattora di capacità in Nord America.

—Al.An.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1956 - T.1677

