

*Non solo Volkswagen*  
IL MALE OSCURO  
DELL'AUTOMOBILE.

[illegible]

*In Europa ci sono 90 fabbriche. Secondo la Boston Consulting, che stima 5,4 milioni di auto in eccesso, almeno 35 vanno chiuse*

[illegible]

## La sindrome cinese

La notte e covava a lungo prima di espellere in tutti i suoi effetti. E non ci casò che abbia colpito in particolare la Volkswagen Ciroda nel mondo dell'auto un aneddoto. Un bel giorno, nei primi anni Novanta del secolo scorso, un'auto tedesca passò alle dipendenze della Pubblica Amministrazione del palazzo come Moriconi numero 10, sotto la custodia della Fiat - e chiuse di incontrare i massimi esponenti del gruppo, a cominciare da Gianni Agnelli in persona. Gli ex corrotti, lì, tradizionalmente assenti come guardiani, si doppiarono i funzionari cinesi che ancora non conoscevano le diarchie delle alla Moa, ma nei secoli fedeli a chi li regala, non fanno una piega. L'Avvocato, che era solito arrivare puntualmente prima delle otto, per poi uscire prima delle

Il mercato automobilistico cinese, che vale il 30 per cento di quello globale e il 75 per cento per i veicoli elettrici, ha smesso di assorbire le vetture tedesche

9), era in giro per non-si-sa-dove, quindi lì avrebbe ricevuto i volentieri il gran capo Cesare Romiti, gli emissari, dopo i convenevoli d'uso, spiegano che vengono a proporre di aprire uno stabilimento della Fiat nel loro paese, ricordando quel che era accaduto in Unione Sovietica con Togliattigrad nel 1965. Romiti s'intristisce a sapere che la Fiat avrebbe costruito i volentieri dei furgoncini per com-pletare la prima delle quattro modernizzazioni lanciate da Deng Xiaoping, quella agricola. A suo avviso un mercato di massa per l'auto era da là da venire. Delusi, gli inviati speciali

HA I SUOI GUAI.  
OCCHIO ALLA CINA

*Della "folia verde" di Bruxelles? Una causa sola non esiste e tornare indietro è impensabile. Ma in gioco c'è il futuro dell'Europa. Cercasi strategia*

le Alpi e si recano a Wolfsburg, la città natale della Volkswagen, la fabbrica fondata nel 1938 da Hitler, chiamata "Volkswagenwerk" (forza attraverso la gioia, "Kraft durch Freude") (forza attraverso la gioia).

di produrre non solo le auto, si dicono allora la Volkswagen e la Fiat, ma anche le vuole vendere come la cetera più apprezzata. A Pechino che in Europa, per viaggiare, si usano le auto tedesche, e per andare in vacanza, le auto francesi. E per andare a lavoro, le auto giapponesi. L'ultimo decennio del secolo scorso (1980-1990) fu il periodo d'oro per la Volkswagen e la Fiat e arrivò a intenerire il grande mercato in Cina per il 40 per cento della propria produzione. Ma anche BMW e Mercedes hanno conquistato la Cina. E la Volkswagen ha comprato la Ford in Cina. La Fiat nel 1988 aveva venduto prima in Europa, ormai è un pic-

[illegible]

di 4,2 milioni di euro vendute a 227 milioni nel 2005. La perdita è dovuta alla concorrenza dei produttori domestici, soprattutto Bmw, Gueve e Seat. Motor è lo stesso anno i mercati cinese e indiano. Il gruppo ha registrato un utile netto di 10,5 milioni di euro, contro una perdita di 10,5 milioni l'anno scorso. Il gruppo ha registrato un utile netto di 10,5 milioni di euro, contro una perdita di 10,5 milioni l'anno scorso. Il gruppo ha registrato un utile netto di 10,5 milioni di euro, contro una perdita di 10,5 milioni l'anno scorso.

competitivi il costo del gas messo al mercato da un cinese. Bittane ha presentato una cura da cavallo per la Volkswagen: cedere altri quattro stabilimenti con 100-120 mila clienti ed entrare in Cina, dove il governo cinese ha il monopolio di Bruxelles e si ferma quello di Porsche. Il consiglio di sorveglianza del quale fanno parte anche i rappresentanti dei lavoratori lo ha bocciato con 12 voti contro 7. A parte la famiglia Porsche che possiede il 33 per cento del Land dell'altissima Sassonia e il fondo del quartier generale della Volkswagen a Wolfsburg, si sa. Vedremo come andrà il braccio di ferro.

---

Per la prima volta dagli anni Novanta in Germania non appare come il modello industriale che è stato del mondo occidentale

---

sche, figlio dell'ingegnere Ferdinand van Quille. Il Hitler aveva affidato la costruzione della Volkswagen a un suo amico, il barone Ferdinand Porsche. Dopo la sconfitta, per mantenere un ruolo chiave nella famiglia, l'ex nazi si dedicò al ruolo di lusso, per quella di massa e Ferdinand Porsche, il marito della società di lusso. La

Ora è Pechino a invadere le A  
dopo la pandemia e lo choc

**La sindrome americana**  
La sentenza della Corte Suprema del feb-

La Volkswagen resta ancora in formidabile ammontazzatura sociale e unodei fiorenti di quella "terza via" che affida allo stato un compito centrale

spettiamo, forse è ancora presto. La Federal Reserve Bank of New York calcola che il 90 per cento del fardello economico provocato dai dazi è ricaduto sulle imprese e sui consu-

La stima che ha provocato un rinculo nei consensi fondamentali tra il 46 e l'88 per cento, il deficit della bilancia commerciale è cresciuto di 77,6 miliardi di dollari. Poiché il settore dell'economia interna ha fornito il maggior contributo a questa crescita, il governo ha accolto per esempio, mentre le piccole e medie imprese si indignano, la proposta di produrre elettroniche e nei microprocessori. Sempre più l'economia reale americana è trainata dagli investimenti in difesa e in infrastrutture energetiche, che rischiano gran parte del capitale e non si vedono boom di rimpianti, scrive Iof. An-

a sindrome europea

La crisi dell'auto ha avuto già un impatto negativo sulla produzione industriale in discesa da quattro anni e il prodotto lordo cresce poco (0,6 per cento quest'anno e 1,7 per cento nel prossimo). L'intercetto economico con l'economia italiana è stretto e preoccupante. Nel 2015 l'Italia ha esportato in Germania ben più di 72,2 miliardi di euro e ne ha importati per 83,5 miliardi, con un saldo

dei soldati, e l'energia. Produrre batterie che possano immagazzinare energia richiede enormi quantità di elettricità. Alimentare una fabbrica che significhi sostenere costi energetici che non danno direttamente alcun beneficio alla produzione, è una sfida competitiva finale del prodotto. Per questo, la ricerca e lo sviluppo per un sistema energetico che garantisca competitività a breve e medio termine, è un obiettivo da perseguire. Oggi il costo dell'energia è diventato una variabile industriale strategica, questa variabile pesa su tutto, sulle batterie, sulla chimica industriale, sulle componenti, sulla produzione, sulla manutenzione naturalmente. La vera domanda è: come possiamo far sì che non esserci più un salto di qualità, ma che si possa avere un salto continuo, sostenibile, che non si esaurisca, e che possa essere supportato da tutti i costi sono aumentati di ben tre volte tra il 2020 e il 2025.

La transizione con la transizione verde ha un suo tempo, e il tempo è scatto. La Commissione europea ha imposto che le emissioni di CO<sub>2</sub> per le auto debbano essere ridotte del 55 per cento entro il 2030 ed addirittura del 65 per cento entro il 2035, per eliminare entro il 2035 ogni scatto diesel. E pensare che la produzione di auto con motore

**Gran parte del dibattito si è concentrata su dati, batterie e incentivi, oppure no sui fatti più sostanziali e l'energia**

[illegible]

*La reazione contro la transizione  
verrà sa di vecchio e stantio. L'idea di  
fare dell'Europa il fornaio del motore a  
scoppio ritarda lo sviluppo tecnologico*

[illegible]

# irrefrenabile la Germania

[illegible]

A wide-angle, high-angle photograph of a sprawling automotive assembly plant. The scene is filled with a complex network of yellow robotic arms, conveyor belts, and various mechanical components. Several workers in white protective suits and hard hats are visible, engaged in different tasks. A prominent red coiled air hose runs across the foreground. The background shows the vast scale of the facility with multiple levels and numerous workstations. The overall atmosphere is one of intense industrial activity.

Lo scorso anno i marchi cinesi hanno aumentato del 16,8 per cento le loro vendite sul mercato nazionale rispetto all'anno precedente (foto Getty)

A large crowd of people, many wearing orange vests, is gathered outdoors. They are holding a large red flag with a white stylized logo. The flag is being held up in front of a building with a large blue and white logo and the text "Braunschweig". The crowd is dense, and the atmosphere appears to be one of a significant public gathering or protest.

Il successo della Volkswagen non è stato un sentiero sempre luminoso, ma si è identificato con il modello tedesco (foto Getty)

compiere, simbolicamente, il passaggio dal vecchio al nuovo. E' un'occasione importante, come sottolinea l'ingegner Carlo Cazzulani, presidente della Fiat Auto: «L'automobile è un mezzo di trasporto che ha fatto parte della vita quotidiana di tutti i ceti sociali, e che ha permesso di realizzare grandi imprese e grandi scoperte». Il presidente della Fiat Auto, Carlo Cazzulani, con il presidente della Fiat, Gianni Agnelli, e il presidente della Fiat Industrial, Giovanni Agnelli, a sinistra.

Gran parte del dibattito si concentra su due fattori e, in entrambi i casi, le imprese sono protagoniste e i incentivi eppure non sono dei fattori

La crisi continua, e i costi continuano a crescere. I produttori di auto elettriche, che hanno investito molto in ricerca e sviluppo, si trovano a dover affrontare costi di produzione molto superiori a quelli delle auto tradizionali. In Europa, per esempio, le auto elettriche costano in media il 30 per cento in più rispetto alle auto tradizionali. In Cina, invece, i costi sono ancora più alti, a causa della mancanza di infrastrutture di ricarica e della scarsità di risorse umane e materiali. In Giappone, invece, i costi sono ancora più alti, a causa della mancanza di infrastrutture di ricarica e della scarsità di risorse umane e materiali. In Europa, per esempio, le auto elettriche costano in media il 30 per cento in più rispetto alle auto tradizionali. In Cina, invece, i costi sono ancora più alti, a causa della mancanza di infrastrutture di ricarica e della scarsità di risorse umane e materiali. In Giappone, invece, i costi sono ancora più alti, a causa della mancanza di infrastrutture di ricarica e della scarsità di risorse umane e materiali.