

9.03.2023

## Meno finanza, più manifattura

*La lezione all'Europa dell'amministrazione Biden (e della Boeing)*

di Diodato Pirone

**Più manifattura, meno finanza.** È questo il mantra che ci accompagnerà per il 2023. Perché? E quali forze stanno invertendo i termini di un rapporto favorevole alla finanza che accompagna le economie e le imprese occidentali quasi ininterrottamente da vent'anni? Per rispondere conviene partire da una importante notizia emersa nei giorni scorsi: la Boeing, il gigante aeronautico statunitense, ha **deciso di potenziare i suoi stabilimenti manifatturieri e di depotenziare i suoi uffici finanziari.** Con un clamoroso annuncio l'azienda Usa ha fatto sapere che nel 2023 assumerà 10.000 nuovi addetti alle sue linee di montaggio e svuoterà una parte delle strutture finanziarie e di quelle che si occupano di risorse umane. Gli impiegati di queste due divisioni saranno ridotti di numero (2.000 in meno) e in parte delocalizzati dagli Stati Uniti all'India.

Lo switch fra algoritmi e avvitatori, dunque, è tutt'altro che uno slogan. E infatti l'esempio della Boeing, sia pure non in modo meccanico, sta facendo scuola anche nell'automotive. La Ford, ad esempio, due settimane fa ha deciso di tagliare 3.800 posti di lavoro in Europa (2.300 concentrati in Germania) escludendo dalla sforbiciata la manifattura e concentrando **il giro di vite nelle posizioni amministrative e fra i progettisti dello "sviluppo prodotto"**. Già nell'estate del 2022 il colosso Usa dell'auto aveva annunciato la riduzione di 3.000 posti degli uffici di progettazione del Michigan poiché alcune delle prossime auto elettriche del gruppo americano nasceranno su piattaforme di derivazione Volkswagen e comunque si tratterà di prodotti più semplici di quelli attuali. I lavoratori destinati alle linee di montaggio, invece, non diminuiranno perché Ford punta ad aumentare la sua quota di mercato incrementando la produzione di vetture.

**La rifocalizzazione sulla manifattura** da parte di Boeing e Ford è la punta di un immenso iceberg. Già, perché il rilancio delle fabbriche è il cuore di tre potentissimi provvedimenti lanciati nel 2022 dal governo americano. Il presidente Joe Biden ha stanziato ben 2.000 miliardi di dollari di fondi pubblici da spendere in 10 anni concentrandoli **sulla creazione di un nuovo ecosistema imprenditoriale verde e tecnologicamente avanzato.** La mossa americana, con un così forte ruolo dello Stato nell'economia, equivale a un immenso boost per l'industria americana ma ora rischia di **sottrarre preziose capacità manifatturiere non solo alla Cina ma soprattutto all'Europa.** Di cosa si tratta esattamente? In sintesi, Biden ha garantito incentivi pantagruelici alle imprese che investiranno lungo tutta la filiera delle produzioni verdi a partire da quelle dell'auto elettrica, della produzione di energia rinnovabile e di idrogeno nonché delle tecnologie più innovative. Questo piano si articola su tre provvedimenti: l'IRA (Inflation Reduction Act), il BIL (Bipartisan Infrastructure Law) e il CSA (Chips and Science Act). ma ha ambizioni ben superiori all'obiettivo di abbassare i costi della produzione di batterie e di microprocessori di ultima generazione. I tre piani Usa, infatti, stanno riscrivendo le regole geopolitiche mettendo a soqquadro i piani di investimento delle grandi imprese europee.

Un gigante chimico tedesco come la BASF, ad esempio, ha già deciso di **costruire in America e non più in Europa un nuovo stabilimento** di materiali catodici attivi e di riciclo delle batterie usate. La nuova iniziativa affiancherà un investimento di 780 milioni di dollari già avviato in Louisiana. Anche l'italiana Enel, nel suo sforzo di conversione all'energia rinnovabile, aggiungerà una fabbrica americana di pannelli solari a quella che sta costruendo in Sicilia.

Resistere a incentivi pubblici semplicemente enormi è difficile. La Northvolt, azienda svedese che sviluppa e assembla batterie per auto, ha calcolato che i propri investimenti industriali negli Stati Uniti potrebbero determinarle **vantaggi fiscali per ben 8 miliardi di dollari.** La Volkswagen potrebbe pagare 10 miliardi di dollari di minori tasse se aprisse in America alcune delle 6 gigafactory che progetta di inaugurare e - come annunciato da Thomas Schmall, membro del Cda



Vw e responsabile delle tecnologie - ha sospeso l'avvio di una fabbrica di batterie nell'Europa dell'Est in attesa di capire se le converrà spostare l'investimento nella Carolina del Sud. Nel frattempo, Wolfsburg ha già avviato negli Stati Uniti un nuovo impianto di assemblaggio di SUV elettrificati che utilizzeranno il marchio Scout Motors, molto noto negli Usa. E mentre Audi sta riflettendo sull'apertura di una propria fabbrica in America per raddoppiare la capacità produttiva del plant messicano, Bmw ha rotto gli indugi annunciando un investimento di un miliardo per riconvertire all'elettrico lo stabilimento di Spartanburg e per aprire (investimento di altri 700 milioni) un plant di batterie a Woodruff, sempre nella Carolina del Sud.

**La capacità attrattiva verso le imprese industriali europee** messa in atto dagli States (che nel frattempo hanno anche molto ampliato la vendita all'Europa di armi e di gas liquefatto) sta molto preoccupando Bruxelles. Che si appresta a **prendere contromisure** non solo per evitare la fuga di proprie capacità manifatturiere ma per rilanciarle. La Commissione Ue ha già stanziato una quarantina di miliardi per facilitare la produzione di microchip in Europa. Il primo investimento nel settore (700 milioni, 265 dei quali da fondi pubblici) è partito a Catania con una nuova fabbrica di processori sofisticati della StMicroelectronics che sarà inaugurata nel 2026. Nei prossimi giorni dovrebbe decollare il **NetZero Industry Act progettato per agevolare** gli aiuti pubblici alla manifattura dei 27 Paesi Ue. Contemporaneamente Bruxelles sta lavorando al **Critical Raw Material Act**, ovvero a una serie di accordi internazionali destinati a ridurre la dipendenza dell'Ue da materie prime oggi sostanzialmente controllate dalla Cina. Un risultato ottenibile sia tramite **l'apertura di miniere in alcuni paesi europei** sia attraverso accordi con Canada, Argentina e Sud-Africa, paesi che dispongono di minerali strategici in particolare per la produzione di batterie elettriche (che rappresentano il 40% del valore aggiunto delle vetture elettriche). Batterie che a loro volta sono oggetto di notevoli cambiamenti tecnologici visto che anche il numero uno di Stellantis, Carlos Tavares, ha recentemente sottolineato la propria preferenza per quelle LFP (Litio-Ferro-Fosfato) molto meno care (ma anche meno capaci) delle NMC (a base di Nichel, Manganese e Cobalto).

Certo è che la grande manifattura europea ha deciso di **lanciare segnali molto chiari a Bruxelles**. Sempre Thomas Schmall, dopo un vertice con tre commissari europei, ha reso noto alla stampa la lista della spesa che le industrie manifatturiere europee, in particolare quelle automotive, hanno presentato all'Unione. Si tratta di **quattro misure estremamente costose**: aiuti pubblici semplici e potenti; costruzione di una filiera indipendente delle materie prime; energia verde venduta al di sotto dei 7 centesimi a kw; componentistica europea in grado di produrre celle, l'anima delle batterie elettriche, con tecnologie innovative e a prezzi competitivi con quelli cinesi. Richieste da "Mille e una notte". Ma se l'Europa non intende indebolire la sua manifattura dovrà imboccare anch'essa il sentiero già preso dall'America.

